

Projeto Conexão Local 2010



Consórcio de Transporte Grande Recife

Estudantes: Fernando Mauro Stevam Paranaguá Coutinho

Marcelo Augusto Falciano

Supervisor: Nina Best

Município: Recife (PE)

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	3
REGIÃO METROPOLITANA DE RECIFE	
Aspectos gerais	3
Gestão do transporte público	5
CONSÓRCIO GRANDE RECIFE	
Histórico	7
O Consórcio	8
Legislação	10
Conselho Superior de Transporte	10
Principais objetivos	12
Relação entre os entes do Consórcio	12
EMTU <i>versus</i> Grande Recife	14
BIBLIOGRAFIA	15

INTRODUÇÃO

Este trabalho tem como objetivo relatar a experiência do Projeto Conexão Local, promovido pelo centro de pesquisa da Fundação Getúlio Vargas. O projeto faz parte do PIP – Programa de Iniciação à Pesquisa – e proporciona aos estudantes de graduação a oportunidade de conhecer experiências inovadoras em Políticas Públicas e práticas de gestão social e de desenvolvimento econômico local através de uma viagem a campo.

A experiência que será objeto de estudo é o Consórcio Grande Recife, primeiro Consórcio de Transporte a ser criado no Brasil. Participaram dessa viagem Fernando Mauro Stevam Paranaguá Coutinho, aluno de Administração de Empresas, Marcelo Augusto Falciano, aluno de Administração Pública, e Nina Best, como supervisora do projeto e mestrande em Administração Pública e Governo, cujo papel foi bastante relevante por ter um prévio conhecimento do assunto e ter ajudado na realização da pesquisa de campo.

O relatório está dividido em quatro partes. A primeira é a introdução, na qual foi apresentado o tema da experiência pesquisada. Na segunda, serão analisadas as características da região metropolitana de Recife e a gestão do transporte público por meio de um sistema inovador. Quanto à terceira parte, serão discutidos o processo de criação do Consórcio Grande Recife, seus objetivos e principais assuntos referentes à sua estrutura e composição.

Durante as três semanas de pesquisa, o grupo coletou informações e entrevistou diversos atores políticos e sociais que estão relacionados diretamente ou indiretamente ao objetivo do trabalho, o Consórcio de Transporte da região metropolitana de Recife. Além das entrevistas em campo, visitamos alguns terminais de integração para observar o seu funcionamento e visitamos diversas Gerências e Departamentos da sede do Consórcio Grande Recife.

Desde já agradecemos o apoio institucional do Consórcio Grande Recife, CBTU/Metrorec, SETRANS, SINPETRACOPE, Cooper Norte, Instituto Pelópidas Silveira, Rodoviária Metropolitana, Rodoviária Caxangá, CTTU, UMES, usuários e todos que indiretamente participaram da confecção desta experiência. Nossos agradecimentos se estendem também ao GVpesquisa que proporcionou tal oportunidade de projeto ao corpo discente da Escola de Administração de Empresas de São Paulo - FGV.

ASPECTOS GERAIS

A região metropolitana de Recife (RMR) ou Grande Recife foi instituída pela Lei Complementar Federal 14 em 8 de junho de 1973 e a sua criação está entre as nove primeiras regiões metropolitanas do Brasil. Com a Constituição Federal de 1988, os municípios foram elevados a entes federativos com autonomia política, financeira e administrativa. Com a descentralização do poder, há uma municipalização da prestação de serviços, como no caso do transporte intramunicipal.

Grande Recife é constituído por 14 municípios (mapa 1): Recife, Olinda, Jaboatão dos Guararapes, Paulista, Abreu e Lima, Igarassu, Camaragibe, Cabo de Santo Agostinho, São Lourenço da Mata, Araçoiaba, Ilha de Itamaracá, Ipojuca, Moreno e Itapissuma. Os três primeiros são os maiores municípios em relação ao PIB medido em 2007. A população da região metropolitana é de 3.768.902 habitantes, sendo que esses mesmos municípios concentram aproximadamente 70% do total.

Mapa 1: Região Metropolitana de Recife



Fonte: <http://t0.gstatic.com/images?q=tbn:0Tu4dh3xe5R->

A região metropolitana de Recife é o segundo maior aglomerado urbano do Nordeste, atrás apenas da região metropolitana de Salvador, e o sexto do Brasil. O município de maior relevância econômica, e local de nossa pesquisa, é a cidade de Recife, capital de Pernambuco. Sede da área metropolitana, é considerada uma das metrópoles segundo a classificação do IBGE. Recife concentra o maior pólo

médico/hospitalar do Norte e Nordeste e abriga o Porto Digital, pólo tecnológico com diversas empresas multinacionais na área da informática. O seu histórico está relacionado à ocupação holandesa - século XVII-, que exerceu forte influência na vida e em aspectos econômicos e culturais da cidade. Ainda hoje, é possível ver vestígios da herança e da presença dos holandeses na região, embora tenham sido expulsos há mais de três séculos.

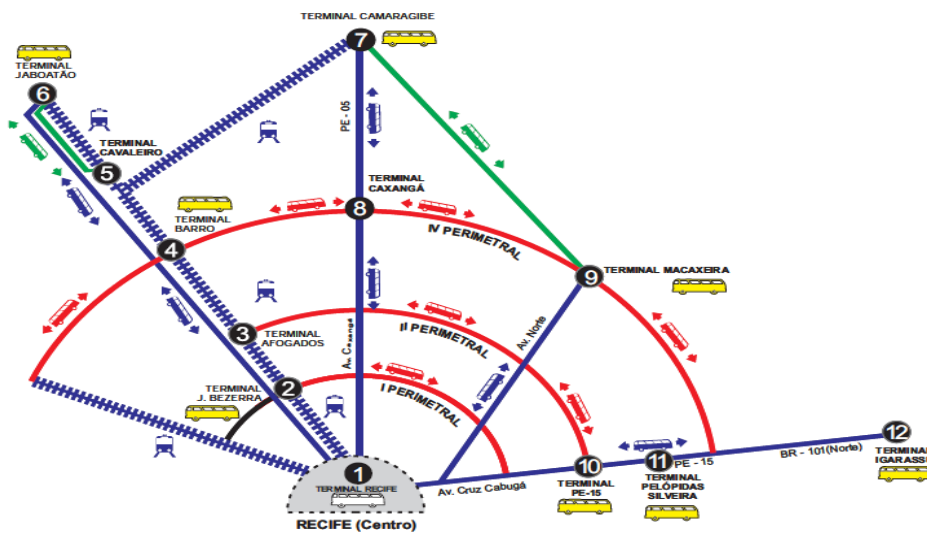
Porém, assim como ocorre em outras localidades brasileiras, a desigualdade socioeconômica da região metropolitana de Recife é bastante acentuada. O próprio município de Recife enquanto é o mais desenvolvido e que oferece maiores oportunidade de trabalho dentro o Grande Recife, é ao mesmo tempo a segunda cidade mais violenta do Brasil de acordo com o estudo “Mapa da Violência 2010” (Instituto Sangari). Como exemplo, pode-se citar dois barros que ilustram a disparidade social e econômica de Recife: Boa Viagem e Coque. No primeiro, encontramos hotéis, restaurantes, shoppings centers, casas noturnas, caracterizado como uma área cosmopolita e residência dos ricos. Já no segundo, é possível se deparar com favelas, ocupação de lotes ilegais, sendo abrigado pela parcela mais pobre da população.

GESTÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO

Hoje, Grande Recife possui o Sistema de Transportes Públicos de Passageiros/Região Metropolitana de Recife (STPP/RMR) com uma estrutura operacional baseada nos Sistemas Estrutural Integrado (SEI) e Sistema de Transporte Complementar Metropolitano (STCM). O órgão gestor responsável é o Consórcio Grande Recife, tema desse trabalho, e está no âmbito metropolitano. Quanto aos dados operacionais do STPP/RMR, ele é composto por 17 empresas operadoras privadas e 01 pública (CBTU – Companhia Brasileira de Trens Urbanos) e possui 356 linhas de ônibus e 02 de metrô. Por essas linhas percorrem 2.583 ônibus e 14 trens, contabilizando 25.725 viagens realizadas e 1.902.000 passagens vendidas ao dia. A malha é constituída por 12 terminais de integração do SEI e 02 urbanos. Além disso, o sistema conta com a bilhetagem eletrônica, que é um modelo de pagamento do valor das passagens bastante utilizado por algumas cidades do mundo.

O SEI (mapa 2) é um sistema tronco-alimentador de integração modal, que oferece diversas alternativas de deslocamento ao cidadão com o pagamento de uma única tarifa, através de integrações em terminais fechados, como ônibus/metrô. O seu conceito inovador está baseado na racionalização de deslocamentos e melhoria do serviço por meio de um maior aproveitamento de vias já existentes. Dessa forma, é possível integrar a operação de todos os modos de transportes presentes no Grande Recife e possibilitar uma multiplicidade de ligações de origem-destino.

Mapa 2: SEI



Como é mostrado no mapa, o SEI apresenta uma configuração espacial formada por eixos Radiais e Perimetrais. Em cada cruzamento de linhas, há um terminal de integração que permite a troca de linhas sem a necessidade de realizar novamente o pagamento de tarifa. Esses terminais de integração são alimentados pelas linhas que percorrem os subúrbios, conhecidas como Alimentadoras. Além delas, há as linhas perimetrais (cruzam grandes corredores sem passar pelo centro da cidade), radiais (levam os usuários dos terminais de integração até o centro de Recife), interterminais (levam os usuários de um terminal ao outro) e as circulares (levam os usuários a áreas do entorno do terminal).

Estes são alguns dos resultados esperados com o SEI: redução dos custos operacionais do Sistema, do valor das tarifas, tempo de viagem e nível de poluição ambiental, visual e sonora no centro de Recife. Buscam-se também melhorias no serviço para ter maior atratividade no sistema de transporte público do Grande Recife.

Além do SEI, há o Sistema de Transporte Complementar Metropolitano (STCM), que é composto por oito linhas operadoras e 112 veículos de pequeno porte (VPP), que interliga municípios no Recife e complementa o serviço de ônibus. Como não são todos os municípios que regularizam seu transporte complementar, as linhas do STCM entram em operação de forma gradual.

HISTÓRICO

Durante 28 anos, as atividades de monitoramento, planejamento e fiscalização do transporte intermunicipal por ônibus nos municípios do Grande Recife foram desempenhadas pela Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU/Recife). A EMTU foi uma empresa pública estadual e sua criação se deu durante a época do Regime Militar, pela Lei Estadual nº 7.832 de 06 de abril de 1979, em um contexto de precário serviço de transporte público prestado ao cidadão. As 66 empresas operadoras das 157 linhas de ônibus existentes funcionavam em caráter de concorrência, não tinham restrições de circulação, portanto operavam de modo bastante desorganizado, muitas vezes apenas em horários de pico. As linhas não atendiam os locais de difícil acesso, sendo que poucas cruzavam municípios e cumpriam com o objetivo do serviço de transporte público metropolitano. Algumas linhas eram gerenciadas ora pelo Estado, ora pela prefeitura de forma isolada.

Frente a essa situação, instituiu-se o Sistema de Transporte Público de Passageiros da Região Metropolitana de Recife que seria gerenciado pela EMTU. Ademais, ficou sob sua responsabilidade a gestão do sistema municipal de Recife e algumas linhas de outros municípios integradas ao sistema metropolitano. Esse gerenciamento ocorreu através de delegações recebidas por convênios, uma vez que era competência do município administrar o seu transporte público coletivo.

Com a implementação do STPP/RMR, algumas áreas específicas do Grande Recife, resultantes do zoneamento da região metropolitana, foram distribuídas entre as empresas através de permissão para que pudessem operar. Eis algumas melhorias obtidas: estruturação de uma equipe de fiscalização, implantação de corredores, faixas exclusivas, abrigos e paradas de ônibus, além do estabelecimento de anéis tarifários.

A gestão da EMTU foi marcada, além da implantação de modelos como o zoneamento operacional, pelas integrações de terminais, criação da bilhetagem eletrônica e Câmara de Compensação Tarifária. Essa última permitia um nível de serviço e rentabilidade uniformes às empresas. Tais avanços garantiam ao STPP/RMR um sistema moderno, que possibilitava deslocamentos intermunicipais com benefícios operacionais e tarifários aos cidadãos. A partir da concepção do Sistema Estrutural Integrado (SEI) em 1985, os usuários utilizam diversas linhas de ônibus e uma de metrô com um único pagamento de tarifa por sentido de deslocamento.

O órgão que regulava a Política de Transporte Urbano e definia o valor da tarifa dos ônibus era o Conselho Metropolitano de Transportes Urbanos (CMTU). Com caráter deliberativo, era composto por representantes tanto do governo Estadual, quando municipais e representantes da sociedade civil.

Em 1988, a Constituição Federal determinou que era de responsabilidade dos municípios gerir seus próprios sistemas de transporte urbano, tornando o convênio de delegação um instrumento legalmente frágil. Ao passo que cada sistema municipal era concedido, planejado e tarifado isoladamente, colocava-se em risco os ganhos obtidos pelos usuários no decorrer da gestão metropolitana da EMTU/Recife. Isso se deve pela concorrência que prejudicou o planejamento do sistema integrado e seu equilíbrio financeiro. Somado ao fato da necessidade de ser estabelecido um novo modelo regulatório que promovesse através da licitação pública a exploração dos serviços de transporte de ônibus, determinou-se a modernização institucional da EMTU/Recife.

Por volta de 2003, os municípios do Grande Recife enfrentavam sérios problemas de transporte por conta do crescimento desordenado da operação do transporte clandestino em veículos de pequeno porte (representado pelas “kombis”). Embora seu maior atrativo seja o preço reduzido e atendimento aos locais de difícil acesso, os próprios passageiros, as empresas regulamentadas e, inclusive, o governo perdem com esse serviço ilegal. Os primeiros sofrem com a segurança oferecida que, por ser precária, pode provocar acidentes e não há fiscalização das condições de higiene dos veículos. Os segundos são prejudicados pela concorrência das “kombis”, que desviam a demanda das linhas de ônibus regularizadas. Quanto ao terceiro, sua arrecadação tributária diminui, pois não há meios de recolhimento dos impostos.

Logo, era necessário haver o combate ao clandestino através de uma ação estruturada e integrada envolvendo as esferas estadual e municipal para que solucionasse o problema. Em 2003, é aprovado o projeto de Regulamentação do Serviço Complementar dos veículos de pequeno porte, que coibia aqueles que estivessem em situação irregular e disciplinava os que estivessem em condições regulamentadas. A cooperação entre os diversos atores conseguiram retirar de circulação aproximadamente 8.000 “kombis” e grandes benefícios foram alcançados por essa ação conjunta, como a recuperação do equilíbrio financeiro das empresas, redução dos índices de acidentes e congestionamento da região metropolitana de Recife.

Em 08 de setembro de 2008, a EMTU/Recife é extinta e cria-se o Consórcio de Transportes da Região Metropolitana de Recife baseado na Lei Federal 11.107, que permite a constituição de consórcios. A empresa de caráter público é composta pelo Estado e municípios do Grande Recife, sendo Recife e Olinda os primeiros a aderirem ao Consórcio.

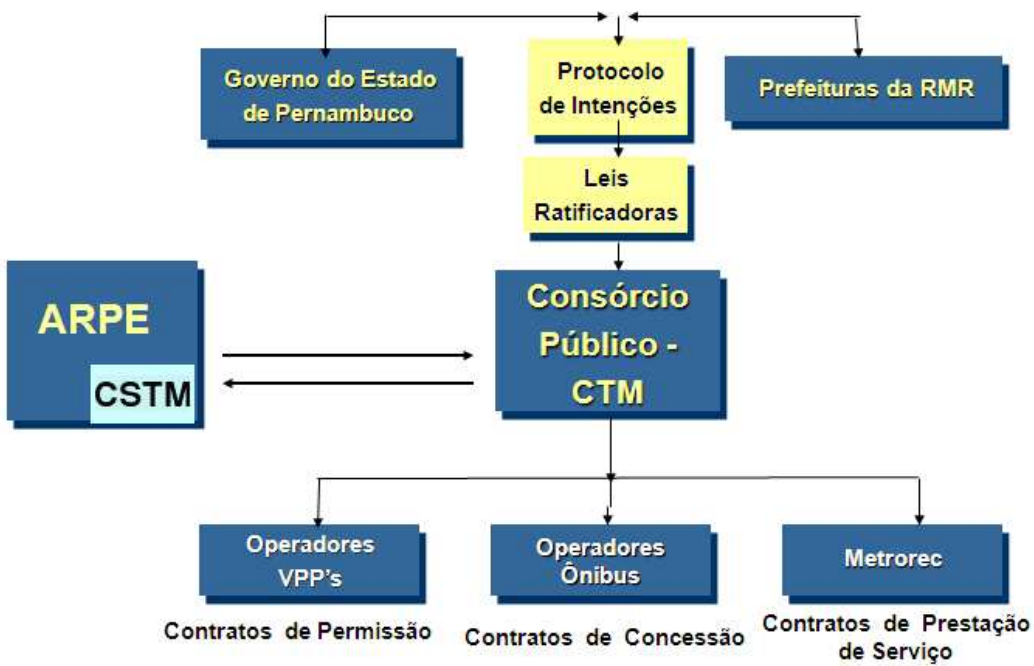
O CONSÓRCIO

O Grande Recife, nome fantasia do Consórcio, apresenta uma nova forma de gestão do transporte público por ser a primeira experiência do setor em todo o país. Com o foco em um serviço público de qualidade, leia-se acessibilidade e mobilidade, essa gestão legalmente compartilhada entre os municípios e o Estado de Pernambuco permite maior articulação institucional e implantação de melhorias no STPP/RMR. Como alternativa institucional, o Consórcio possibilita, de forma associada, o planejamento, operacionalização e gestão financeira do STPP/RMR em prol dos usuários e da população como um todo.

As principais funções do Consórcio estão relacionadas ao aperfeiçoamento, coordenação e fortalecimento da gestão metropolitana do sistema de transportes por meio de responsabilidades compartilhadas entre os municípios e o Estado. É também responsável por assegurar a qualidade e a universalidade dos serviços prestados, pela contratação dos serviços através de licitações públicas e fiscalização dos contratos de concessão.

Abaixo, a figura 1 exemplifica a estrutura institucional do Consórcio Grande Recife. Fez-se um protocolo de intenções conjunto entre o Estado de Pernambuco e os municípios do Grande Recife para a criação do Consórcio Público – Consórcio de Transportes Metropolitanos (CTM), que emite os diversos tipos de contratos aos VPP’s, ônibus e Metrorec. Por sua vez, o CTM fica submetido ao Conselho Superior de Transporte Metropolitanos (CSTM), no âmbito da Agência Reguladora de Pernambuco (ARPE).

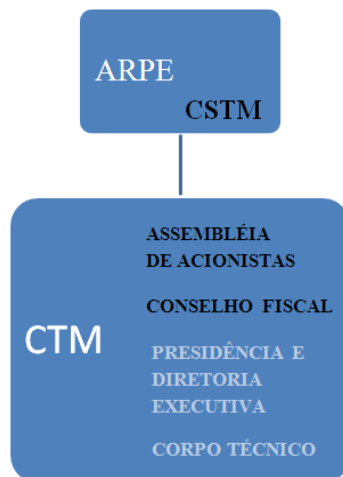
Figura 1: Estrutura Institucional do Consórcio



Fonte: www.ferroeste.pr.gov.br/arquivos/File/granderecife.pdf

Na figura 2, revelam-se os componentes da Agência Reguladora de Pernambuco (ARPE) e do Consórcio de Transportes Metropolitanos (CTM). A Assembleia de Acionistas e o Conselho Fiscal estão na esfera política, já a Presidência e Diretoria Executiva e o Corpo Técnico estão na esfera executiva.

Figura 2: Modelo Institucional do Consórcio



Fonte: elaboração dos autores

A Assembléia de Acionistas é composta pelo Governador de Pernambuco e Prefeitos do Grande Recife. Suas atribuições estão relacionadas à aprovação de políticas, diretrizes, projetos e modelos referentes ao STPP/RMR e ao Consórcio Grande Recife. Eis a Participação Acionária: Recife com 35%, Estado com 40%, e demais municípios com 25%. Os sócios, atualmente Recife, Olinda e Estado de Pernambuco, possuem como direito a participação no CSTM, na Assembléia Geral da Sociedade, na decisão de assuntos exclusivos do município e na gestão do STPP/RMR.

LEGISLAÇÃO

Muitos são os aspectos jurídicos envolvidos na questão dos Consórcios. Especificadamente, iremos nos ater-se ao envolvimento do Grande Recife, o qual se apresenta como um Consórcio Público de Direito Público. A função principal de um consórcio é a realização do interesse comum dos entes municipais e estaduais por meio de gestão associada baseada em contratos públicos.

A Lei Federal 11.107/2005 criou a lei dos Consórcios Públicos sendo normatizado pelo Decreto Federal 6.017/2007. No início das discussões sobre a evolução da EMTU para Consórcio, pela Lei, ficou acertado o protocolo de intenções o qual cada cidade da Região Metropolitana de Recife se comprometia com as normas estabelecidas, tendo poder de um voto cada, assim como o Estado de Pernambuco. A partir disso, em 2008 evoluiu-se de EMTU para CGR com uma assembléia de três acionistas: as cidades de Olinda e Recife e o Estado de Pernambuco.

Com isso, geraram-se muitos conflitos sobre as competências entre Estado, Municípios e Consórcio. Olinda, por exemplo, por meio da aprovação dos poderes locais (executivo e legislativo) delegou todas as atribuições de transporte para o Grande Recife ao contrário de Recife que apenas delegou parte das atribuições.

Outros conflitos surgiram com a transição. De acordo com a Lei Federal 8987/1995 (alterada pela Lei 11.107/2005), as empresas públicas devem seguir as normas de concessões e permissões com contratos administrativos em obras, serviços e até publicidade. Dessa forma, faz-se necessário lembrar também a Lei Federal 8666/1993 sobre licitações que precedem Concessões e Permissões. O conflito mostra-se no desenvolver das licitações com as operadoras antigas que, feitas as licitações, podem perder sua cômoda situação de contrato direto com a antiga EMTU/RMR.

Em função do arcabouço legislativo, percebe-se muitos desafios constantes ao Consórcio. Entre eles, podemos citar três: o estabelecimento da colaboração interinstitucional, a profissionalização da gestão e a garantia da real participação popular.

CONSELHO SUPERIOR DE TRANSPORTE

O CSTM é formado por diversos representantes da Sociedade Civil e do Poder Público, totalizando 19 membros. O Conselho faz parte do quadro organizacional da ARPE, que custeia suas despesas e visualiza a composição do Conselho e os representantes dos respectivos cargos.

A eleição para os cargos da Sociedade Civil especificadamente aos usuários se dá por meio de conferências regionais divididas pela concentração populacional. Tais conferências elegem os 58 delegados que ganham direito a voto e elegibilidade na Conferência Metropolitana de Transporte. São votados quatro

cargos: dois representantes dos usuários simples, representante dos usuários contemplados com o benefício de gratuidade e representante dos estudantes. Hoje a Conferência Metropolitana de Transporte é reconhecida como Comitê dos Usuários sendo presidida pelos quatro eleitos.

Os outros representantes da Sociedade Civil se dão pelos presidentes dos Sindicatos envolvidos, como o Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de Pernambuco (SETRANS-PE), representante das empresas operadoras, e o Sindicato do Transporte Público Complementar de Pernambuco (SINPETRACOPE), representante do VPP. Desse modo, a sociedade civil é representada por seis membros do CSTM.

A divisão do Poder Público se dá no âmbito multifederativo, sendo distribuídos pelos entes envolvidos. Para Olinda, há dois representantes, tanto advindo da Câmara Municipal, quanto da Secretária de Transportes, Controle Urbano e Ambiental. Em Recife, existem três representantes: o Secretário de Serviços Públicos, Diretor Presidente da Companhia de Trânsito e Transporte Urbano mais um vereador indicado na Câmara Municipal. O Estado de Pernambuco possui cinco representantes: o Secretário da Secretaria das Cidades, o Secretário de Planejamento de Gestão, o Diretor Presidente da ARPE, um Deputado Estadual indicado na Assembleia Legislativa e o Diretor Presidente do Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN). No nível federal, há um representante da CBTU/METROREC, o Superintendente da Superintendência de Trens Urbanos. Já o CTM possui dois representantes: o Diretor de Planejamento e o Diretor de Presidente. Assim, notamos uma disparidade entre a Sociedade Civil e o Poder Público, que é representado por 13 membros.

A atuação do CSTM deve levar em consideração a cooperação harmônica com o CTM, respeitando as competências de ambas as partes. As competências do CSTM apresentam-se abaixo:

I – fixar, a partir das propostas encaminhadas pelo CTM, as tarifas a serem cobradas dos usuários do sistema e demais aspectos de política tarifária que exorbitem as atribuições legais do CTM no controle dos contratos de concessão com os operadores, inclusive reapreciando os valores tarifários por ocasião dos reajustes e das eventuais revisões contratuais, garantindo o equilíbrio financeiro do STPP/RMR;

II – mediar a solução de conflitos entre os operadores e o CTM;

III – exercer regulação normativa relativa ao STPP/RMR, estabelecendo, mediante normas gerais, diretrizes e padrões do serviço a serem observados pelos operadores;

IV – editar normas gerais relativas à arrecadação e utilização das receitas complementares e acessórias relacionados com a prestação do serviço de transporte pelos operadores, visando à modicidade das tarifas e/ou a melhoria da qualidade dos serviços;

V – aprovar e propor a extinção do contrato de concessão com qualquer dos operadores, após processo administrativo assecuratório do contraditório e da ampla defesa, conduzido pelo CTM;

VI – determinar diligências para esclarecimento de aspectos relativos ao funcionamento do CTM;

VII – fiscalizar a aplicabilidade dos reajustes deferidos pelo CTM e aprovar as revisões contratuais;

VIII – julgar os recursos interpostos pelos operadores contra a aplicação da penalidade de suspensão de execução do serviço, aplicada pelo CTM;

IX – firmar contrato de gestão com o CTM ou convênios com outros municípios que se utilizem dos serviços do CTM, quando necessário.

PRINCIPAIS OBJETIVOS

O Consórcio Grande Recife propõe três grandes reformas, sendo a primeira no âmbito institucional – transição da EMTU/RMR para o Consórcio -, a segunda operacional – assegurar melhorias no transporte público coletivo aos usuários – e a terceira contratual.

Em relação à reforma institucional, o Consórcio procura fortalecer a gestão metropolitana, o papel dos municípios no STPP/RMR, integrar questões como planejamento, coordenação e operação dos recursos financeiros do Estado e dos Municípios, e garantir melhorias qualitativas do órgão gestor através da reestruturação da empresa.

A reforma operacional proporcionará maiores investimentos em infraestrutura e tecnologia, melhorando a eficiência e qualidade do serviço de transporte público. Além disso, será facilitada a implantação do SEI, garantindo agilidade e prioridade ao transporte por meio das ações articuladas do Estado e municípios. Ademais, haverá uma maior integração tarifária e operacional entre os municípios e eliminará a competição do transporte clandestino. Por último, o Consórcio permitirá maior sustentabilidade financeira com responsabilidade social. No tocante à reforma contratual, haverá a transição do modelo de permissão para o contrato de concessão através da licitação.

RELAÇÃO ENTRE OS ENTES DO CONSÓRCIO

A relação entre os “stackholders” é estritamente complexa e consolidada. Deixando claro o interesse de cada ente envolvido para com o consórcio. Aqui iremos colocar apenas os entes que julgamos mais influentes e pertinentes para nossa pesquisa. Sabemos que existem diversos “stackholders” diretos e indiretos, entretanto tentamos selecionar e abranger a pesquisa às influências diretas no CSTM.

Consórcio Grande Recife

No CTM, há uma clara divisão entre cargos técnicos e cargos de confiança. Os técnicos do CTM – entende-se gerentes, coordenadores, entre outros como fiscais – atuam pensando em agregar na melhora do transporte aos usuários de maneiras especialista, não tendo, de certa forma, a visão geral de todos os aspectos que envolvem o Grande Recife. Já as pessoas que estão nos cargos de confiança – indicados pelo governador a cargos de direção – vêm trazer a visão geral de não especialista. Porém, os cargos de confiança são diretamente influenciados pela situação partidária. Com isso, a cada eleição pode-se alterar o partido da situação, modificando, dessa forma, os dirigentes do Consórcio.

CBTU/METROREC e Governo Federal

É uma empresa de economia mista. Por isso, percebemos que o interesse público sobre o METRO para favorecer o usuário, contudo a empresa trabalha para gerar resultados a matriz sediada no Rio de Janeiro. Sendo assim, o interesse da empresa parece se resumir às tarifas e aos investimentos do Governo Federal. Tal interesse em investimentos pode ser exemplificado com o novo corredor suspenso aprovado pelo atual governo. Já que o corredor será suspenso e, por isso, fixo, seria mais barato ao usuário a construção de um METRO suspenso. Aspecto que demonstra a divergência de interesses diretos entre o METRO e as operadoras.

Cooper Norte e SINPETRACOPE

A Cooperativa e o Sindicato são intimamente ligados agindo de maneira conjunta dentro do CSTM. Tal integração pode ser vista na entrevista em que, tanto o Presidente da Cooperativa, Manoel Leôncio,

quanto o Presidente do Sindicato, Inaldo Junior, expressaram suas ações conjuntas, como o financiamento do BNDES para a renovação da frota complementar. Aqui é importante perceber que apenas o sindicato possui poder de voto no CSTM, sendo que o interesse é o estabelecimento da tarifa justa e a expansão do transporte complementar, vulgo VPP. Historicamente, as empresas operadoras foram fortalecidas pelo poder público em detrimento do VPP no ano de combate aos clandestinos. Ainda hoje podemos ver que o VPP apenas é usado em morros e locais de difícil acesso apesar de ter boa estrutura e rápida locomoção.

SETRANS e Operadoras

Também pode-se notar a ação conjuntas entre as operadoras e o seu sindicato – que representa as empresas municipais e metropolitanas. Pela junção de interesses, é possível observar que são a favor de as cidades da RMR delegarem a gestão do transporte ao Consórcio diminuindo a influência política e custos das empresas já que ocorrerá a redução da complexidade das taxas. Esse aspecto unificaria e simplificaria a relação entre o CTM e as operadoras, obtendo ganhos mútuos. Também percebemos o conflito direto entre usuários e operadoras quando o assunto é a tarifa de circulação do SEI. São 17 empresas que atuam por todas as linhas da RMR (figura 4, ver anexo).

Instituto Pelópidas Silveira e Terceiro Setor

A maior crítica advinda desse setor da sociedade está no foco do Consórcio, o sistema de transporte motorizado, que não é integrado a outros meios de locomoção, como bicicletas. Arelado a tal fato, há a crítica do atendimento às regiões distantes do Centro, as quais não possuem viabilidade econômica financeira e também a transposição de barreiras físicas, como morros e rios, e estruturais, como as Linhas fixas do METRO. O consórcio deveria agir sobre a mobilidade e não em transporte. Outro aspecto criticado é a descentralização do planejamento entre os envolvidos com o transporte já que hoje nem todos os municípios participam do CTM.

CTTU e Município de Recife

A CTTU é quem regula o serviço de transporte complementar de passageiros para a prefeitura do Recife mostrando a sua ligação direta com o contexto do VPP. O Interesse é explicado pelo conflito entre as linhas do VPP e das operadoras do Consórcio, porém percebemos que há uma forte ação de harmonia para não haver concorrência entre as linhas. Outro aspecto relevante é a influência política em relação ao consórcio quando partido regente no município difere do Estado, entervando a harmonia entre as entidades, principalmente porque a CTTU regulamenta também outros tipos de transporte.

Município de Olinda

Olinda delegou ao CTM todas as suas competências sobre o transporte. Entendemos que tal fato não se deve a falta de interesse da prefeitura porque se deu para não causar sobreposições de papéis ou atritos que diminuiriam a eficiência do transporte público. Hoje o município possui duas cadeiras no CSTM para participar do desenvolvimento metropolitano.

DETRAN, ARPE e Governo Estadual

O Governador age diretamente no CSTM como também por meio da Assembléia Geral demonstrando a influência que um partido pode ter dentro do setor de transporte na RMR. Apesar de estar ligada ao gabinete do Governador, a ARPE regula o serviço público do Estado. Tal agência contém o CSTM, quem direciona as ações do CTM. Outra maneira do Governo Estadual influir está na secretaria das cidades que possui o DETRAN dentro de seu quadro organizacional, ou seja, possui mais um poder de voto.

UMES e Estudantes

Devido ao seu contingente de alunos e poder de voto entre os delegados na Conferência Metropolitana, a União Municipal dos Estudantes Secundaristas (UMES) ganhou a representatividade dos estudantes no CSTM por meio da candidatura de Thiago Caetano, ex-presidente da entidade. O maior interesse é a redução da tarifa a zero para os estudante, porém sem levar custo para o usuário. A proposta é

que a passagem seja subsidiada por alguma esfera pública. Outro interesse que percebemos é na transparência e no fácil entendimento dos relatórios técnicos. Hoje existem diversos conflitos em relação aos estudantes entre a maior parte dos envolvidos. Sem levar em consideração os protestos realizados inibindo a ação do conselho, há uma forte pressão dentro do CSTM para repensar a atuação dos estudantes, já que não presenciam as reuniões do CSTM. Essa é uma das maiores reclamações de outros entes envolvidos sobre os estudantes.

Usuários

A principal luta dos usuários é a questão da menor tarifa para o acesso de toda a população, contudo são a favor das esferas públicas subsidiarem o valor da tarifa, principalmente a dos deficientes, gestantes e idosos. Criticam também a influências políticas que atrapalham o andamento das discussões enviesando as propostas. Hoje dois usuários simples e outro com deficiência possuem acento no CSTM. Um proposta colocada em questão foi a equiparidade de 50% entre Poder Público e Sociedade Civil (figura X, ver anexo).

[D1] Comentário: Colocar tabela do Klauvber.

EMTU VERSUS GRANDE RECIFE

Na figura 3, é possível observar as principais mudanças entre a antiga EMTU/RMR e o Consórcio Grande Recife.

Figura 3: Diferenças EMTU x Consórcio

Item	EMTU	Consórcio
Gestão do sistema	EMTU + Municípios	Conjunta
Nível de participação municipal na gestão metropolitana	Limitada	Ativa
Forma de participação municipal na gestão metropolitana	Através de Convênios	Como sócio
Estrutura jurídica	Empresa Estadual	Empresa Pública Multifederativa
Obtenção de financiamentos para o Sistema	Difícil	Mais fácil
Relação contratual com operadores do sistema	Precária (permissões)	Sólida (contratos de concessão)
Posicionamento frente a terceiros (usuário/governo federal)	Menos sólido	Mais sólido

Fonte: http://www.granderecife.pe.gov.br/granderecife_historico.asp

Enquanto na gestão do sistema, a EMTU gerenciava as linhas intermunicipais, e os municípios as linhas municipais, com o Consórcio, a gestão passa a ser conjunta das linhas municipais e intermunicipais. Anteriormente, os municípios participavam na gestão metropolitana através de convênios e hoje, como sócios. Em relação à obtenção de financiamentos para o Sistema, durante a EMTU, eles eram específicos para estados ou municípios. Com o consórcio, eles ficam mais fáceis, havendo a possibilidade de obtenção de linhas de crédito tanto para os governos municipais quanto para o estadual. Quanto à relação contratual com operadores do sistema, não existia contrato. Agora, os operadores obrigam-se a cumprir o serviço

especificado e o poder público a remunerá-los. Há uma definição explícita no contrato de direitos e deveres. Por fim, o posicionamento frente a terceiros durante a gestão da EMTU era menos sólido, no sentido de o estado e o município poderem, em algum momento, ter diferentes direções. Já, o Consórcio garante a união do estado e municípios tornando a empresa mais estável no tocante ao planejamento e à continuidade das ações. Fica claro que o Consórcio é o responsável pela gestão do sistema, independentemente de ser estadual ou municipal.

ANEXO

http://www.ibge.gov.br/home/presidencia/noticias/noticia_visualiza.php?id_noticia=1246&id_pagina=1> acessado em 20 de agosto de 2010. IBGE

<<http://www.mapadaviolencia.org.br/mapadaviolencia/MapaViolencia2010.pdf>> acessado em 20 de agosto de 2010. Instituto Sangari.

<<http://www.arpe.pe.gov.br/>> acessado em 17/08/10. ARPE

<<http://www.granderecife.pe.gov.br/>> acessado em 17/08/10. CTM.

< <http://www.alepe.pe.gov.br/home/index.php> > acessado em 17/08/10. Câmara Legislativa de Pernambuco.

< <http://www2.metrorec.com.br/empresa.php> > acessado em 17/08/10. METROREC.

< <http://www.sinpetracope.com.br/> > acessado em 17/08/10. SINPETRACOPE.

Decretos e leis:

Lei dos Consórcios Públicos lei federal nº 11.107, de 6 de Abril de 2005 acessado em 22/08/10:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2005/Lei/L11107.htm

Decreto Federal 6.017/2007 acessado em 22/08/10:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/decreto/d6017.htm

Lei Estadual 13.235/2007 (Protocolo de Intenções) acessado em 22/08/10::

<http://www.arpe.pe.gov.br/legislacao.php?op=1&codGrupo=2#titulos>

Decreto Estadual 32.297/2008 acessado em 22/08/10:

http://legis.alepe.pe.gov.br/norma_html_hits.aspx?DocId=22895&Index=E:\LEGISPE2005\paginas&HitCount=10&hits=5+6+5d+5e+111+112+1fd+1fe+228+229+

Lei Estadual 13.461/2008 acessado em 22/08/10:

<http://www.arpe.pe.gov.br/legislacao.php?op=1&codGrupo=2#titulos>

Lei Estadual 12.524/2003 acessado em 22/08/10:

<http://www.arpe.pe.gov.br/legislacao.php?op=1&codGrupo=2#titulos>

Lei Federal 8987/1995 acessado em 22/08/10:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L8987cons.

Lei Federal 8666/1993 acessado em 22/08/10:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L8666cons.htm