



Luiz Firmino Pereira

Pesquisador do FGV CERI



Rafael Souza

Pesquisador do FGV CERI e professor da Uerj

É preciso um olhar integrado sobre os ativos metropolitanos

Há diversos equipamentos urbanos e obras que integram a infraestrutura de uma região metropolitana. Eles acabam por influenciar a forma que o tecido urbano adquire, e, quando bem planejados, facilitam, e mesmo ditam a vida de quem vive na cidade.

Entre essas infraestruturas, destacam-se aquelas ligadas à mobilidade (rodovias, ferrovias, metrô, barcas, suas estações, aeroportos, rodoviárias e outros), as ligadas ao saneamento (redes de drenagem, tratamento de esgotos, abastecimento de água, destinação de resíduos sólidos), e as ligadas à habitação (os bairros e seu conjunto de equipamentos como escolas, hospitais, universidades, postos de saúde, estádios, centros comerciais e outros).

Da boa operação, disposição e acesso a esses ativos dependerá a qualidade de vida do cidadão. As forças da economia têm papel preponderante na dinâmica das regiões metropolitanas e sua correlação com todos esses ativos, mas a forma como são planejados e implantados também produz reflexos na economia.

Na Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ), algo não vai bem com a operação de vários ativos, a destacar:

- a encampação do BRT há alguns anos,

- a quebra e a devolução da concessão das barcas,
- o anúncio de que a Supervia devolverá a concessão dos trens urbanos,
- a quase devolução da concessão do aeroporto internacional do Rio de Janeiro, e
- a recuperação judicial da Light.

O objetivo deste artigo é entender o que pode explicar parte desses problemas e inferir possíveis saídas.

O problema

A despeito dos efeitos da pandemia e suas consequências, existe uma série de questões que por certo vem interferindo, e, quem sabe, determinando o fracasso da operação de alguns desses ativos. Para exemplificar melhor o que estamos falando, podemos nos valer de alguns casos:

- o aeroporto internacional do Galeão foi concedido sem que houvesse uma articulação com o aeroporto Santos Dumont, que teve seus destinos nacionais aumentados. O resultado acabou sendo o esvaziamento das operações no Galeão e a superexploração no Santos Dumont, com viagens internacionais sendo fei-

tas por escala em outros estados. Mais que isso, o mesmo Galeão quando licitado, já tinha uma deficiência em modal de transporte que o conectasse com os principais destinos de quem usa o aeroporto; o resultado foi a quase devolução da concessão, e segue sendo o desafio de vencer o trânsito, que coincide com o *rush* diário (tratamos desse assunto na revista *Conjuntura Econômica* – julho de 2023 <https://go.fgv.br/Y8L8EtbwT8e>);

- o projeto Porto Maravilha com a renovação do Centro do Rio deslocou o terminal de ônibus que fazia a integração com as barcas na Praça XV; o resultado acabou sendo o esvaziamento do sistema de barcas e o aumento da ligação entre as cidades via ônibus pela ponte Rio-Niterói (tratamos desse assunto na revista *Conjuntura Econômica* – setembro de 2023 <https://go.fgv.br/fNIJmSMI67n>);
- metrô, trens, BRTs, VLTs, linhas de ônibus, seguem sem uma verdadeira integração, incluindo a tarifária. O resultado acaba sendo uma competição entre esses modais, que fazem por vezes o mesmo percurso, disputando o passageiro. Os subsídios não são poucos, às vezes feitos com cartões de integração, cujas diferenças das tarifas são cobertas pelo poder público, às vezes direto, como faz o município do Rio de Janeiro, que paga um valor por quilômetro rodado para além da tarifa já paga pelo usuário do

O aeroporto do Galeão foi concedido sem que houvesse uma articulação com o Santos Dumont, que teve seus destinos nacionais aumentados. O que esvaziou as operações no Galeão

ônibus (tratamos desse assunto na revista *Conjuntura Econômica* – setembro de 2023);

- a Light (geradora) alegando problemas operacionais com perdas de receita (inerentes à Light distribuidora) se abstém de cumprir compromissos já firmados, como a obra de implantação de um novo túnel (já iniciada e interrompida sem explicações) que daria redundância ao atual Túnel do Vigário, por onde passam as águas transportadas do Rio Paraíba do Sul para o Rio Guandu. O resultado é que se ocorrerem problemas que exijam a manutenção do atual túnel, mais de nove milhões de pessoas poderão ficar sem água na metrópole do Rio de Janeiro (tratamos desse assunto na revista *Conjuntura Econômica* – junho de 2023 <https://go.fgv.br/Y1KgbBM9Y73>).

As questões acima foram evidenciadas em levantamentos na fase de

diagnósticos do Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Integrado (Pedui), o primeiro feito para a região metropolitana do Rio a lançar um olhar integrado, superpondo as *layers* de infraestrutura, e buscando as sinergias sobre estas.

Caminhos apontados

Temos longa tradição de elaboração de planos setoriais, onde cada ativo é visto sob seu contexto específico, e dessa forma programa sua expansão e operação de acordo com a própria expectativa e projeção de demanda. A falta de planejamento integrado das nossas cidades, e a ausência de governança interfederativa, faz com que boa parte dessa infraestrutura e seus equipamentos sejam implantados sem um olhar multidimensional, interessado na correlação entre eles, buscando a otimização e consequente eficiência.

Neste contexto, algumas reflexões podem indicar caminhos para sustentabilidade desses ativos.

Ao se conceder a operação da ponte Rio-Niterói olhando somente seu escopo de manutenção e operação, perdeu-se a possibilidade de subsidiar via pedágio parte do transporte por barcas. Ao licitar pelo menor preço, conseguiu-se a redução do pedágio, porém resultou em mais carros e ônibus na ponte, e menos gente nas barcas.

Ao se conceder o saneamento da Baixada Fluminense olhando somente o escopo de água e esgoto, perdeu-se a oportunidade de incluir a manutenção das estruturas de contenção de cheias (diques, comportas e bombas), que está interligada ao sistema de drenagem e



A Prefeitura do Rio anunciou a licitação de um modal de barcas integrando os dois aeroportos. Seria uma forma rápida e eficiente de suprir em parte a deficiência de acesso ao Galeão

sob o qual a concessionária tem algumas atribuições. A operação dessas estruturas hoje não tem endereço certo.

A lógica de um modal alimentar o outro, com preço único mensal para passagem já é praticada em boa parte dos países desenvolvidos. Pagar por quilômetro rodado ou milha náutica navegada, mantendo a receita dos bilhetes concentrada na mão do poder concedente, pode permitir a integração tarifária, onde se pagaria um valor mensal para uso de qualquer modal (metrô, barcas, trem, ônibus, BRTs e VLTs), não importando qual o destino, e independente de quantas viagens, ou quantas trocas de modal sejam feitas. Esse modelo tende a promover a cooperação entre os modos e a adequada integração deles. Além disso, ajuda a racionalizar o subsídio da tarifa, que atualmente é feito de maneira pouco eficiente e limitada.

Há boas notícias na articulação de infraestruturas. Alguns dias atrás foi noticiado que a nova licitação das bar-

cas será feita, pela primeira vez, adotando-se o modelo de pagamento por milhas náuticas navegadas, ficando a bilheteria com o poder concedente (<https://go.fgv.br/uBXO7btCbcG>).

A Prefeitura do Rio anunciou a licitação de um modal de barcas integrando os dois aeroportos, o que faz todo o sentido, pois seria uma forma rápida e eficiente de suprir em parte a deficiência de modais de acesso ao aeroporto Galeão.

A concessão do saneamento na área da Barra da Tijuca inovou e incluiu no escopo dos serviços a dragagem do sistema lagunar da Barra, cuja percepção da sociedade sobre a sua qualidade, reflete diretamente na percepção sob a qualidade do serviço prestado no saneamento.

Conclusão

Embora o Pedui ainda não tenha sido aprovado pelo colegiado metropolitano, para que se torne de fato um instrumento a ser seguido, ele traz propostas interessantes. Além de propor as zonas de interesse metropolitano, cria pela primeira vez no país o conceito de “ativo de interesse metropolitano”, com o objetivo de se discutir melhor os usos dos ativos diante de sua função para a metrópole, antes de serem licitados, sejam eles intermunicipais, estadual ou federal. A ideia é que a governança metropolitana seja ouvida antes de se licitar qualquer ativo metropolitano, e assim possa interferir positivamente nas modelagens das concessões desses ativos, inovando na expectativa do olhar integrado. ▼