

EDITAL DE BOLSA DE APOIO À PESQUISA

O transporte público é um direito social, assegurado na Constituição, e um serviço público essencial, que tem o compromisso de atender a população de forma universal, contínua e a preços módicos.

Em tempos de crise econômica, o setor de transporte coletivo vem perdendo, no Brasil, demanda ano após ano, que se traduz pela baixa de 35,5% de passageiros em mais de 20 anos, sendo 25% nos últimos quatro anos. Tal queda é resultado dos desequilíbrios estruturais, do estímulo ao transporte individual e da falta de políticas públicas integradas, que respondam, de forma efetiva, à complexidade das barreiras enfrentadas por essa atividade fundamental. Todo este panorama gera como externalidade, dentre outros problemas, grandes congestionamentos, que hoje são considerados pela população como o quarto principal problema urbano do País.

No Brasil, cerca de 50 milhões de habitantes dependem do transporte público para trabalhar, estudar e realizar todas as suas atividades, sendo que 86% desse total utilizam os ônibus urbanos em seus deslocamentos diários. No Estado do Rio de Janeiro, são mais de 7,5 milhões de viagens todos os dias.

Na tentativa de buscar mais estudos e ideias para a melhoria da qualidade dos serviços de transporte por ônibus no Estado, e devido à sua grande importância para a mobilidade da população brasileira, a Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado do Rio de Janeiro (Fetranspor) oferece, através do presente edital, uma bolsa de estudos para desenvolvimento de pesquisa na área de transporte público por ônibus. O objetivo final deste incentivo é que a contribuição de tal pesquisa possa ajudar a reverter o panorama negativo exposto anteriormente.

1. PREÂMBULO

1.1 O Presidente da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado do Rio de Janeiro (Fetranspor), em parceria com o Programa de Engenharia de Transportes (PET) do Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia (Coppe), da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), torna público, através do presente edital, o processo seletivo que contemplará 1(uma) bolsa de estudos para 1(um) aluno do Programa.

2. DA BOLSA

2.1 O objetivo deste edital é conceder 1 (uma) bolsa, no valor mensal de R\$ 2.000,00 (dois mil reais), pelo período máximo de dois anos, a um aluno do Mestrado Acadêmico do Programa de Engenharia de Transportes (PET) da Coppe/UFRJ.

3. DA INSCRIÇÃO

3.1 Poderão se inscrever no presente processo seletivo:

(a) Alunos de mestrado do PET que ingressaram no ano de 2018.

(b) Concorrentes ao processo seletivo do mestrado do PET do ano de 2019 (Edital 637/2018).

(c) Além de atender a uma das duas condições acima, os candidatos deverão possuir diploma de graduação nas áreas de Engenharia, Arquitetura, Administração ou Economia.

3.2 As inscrições deverão ser efetuadas através de formulário próprio, disposto no anexo 01, a ser enviado para o e-mail: mobilidade@fetranspor.com.br, respeitando a data limite, conforme cronograma apresentado no Anexo 02 deste edital.

4. DOS DOCUMENTOS NECESSÁRIOS PARA SUBMISSÃO À BOLSA

4.1 Declaração da Universidade Federal do Rio de Janeiro que comprove que o aluno é regularmente matriculado no Mestrado do Programa de Engenharia de Transportes da Coppe, para o caso de alunos ingressantes no ano de 2018.

4.2 Comprovante de inscrição no processo seletivo para o Mestrado do Programa de Engenharia de Transportes da COPPE no ano de 2019, para o caso de candidatos à vaga no PET/COPPE.

4.3 Cópia do diploma ou declaração que comprove que o candidato à bolsa seja formado em uma das áreas definidas no subitem (c) do item 3.1.

4.4 Ficha de inscrição devidamente preenchida (modelo anexo 01)

4.5 Proposta de pesquisa de dissertação que contemple todos os requisitos a serem descritos no Anexo 03 do presente edital.

5. DO PROCESSO SELETIVO

5.1 O cronograma e etapas do processo de seleção dos candidatos do presente processo seletivo estão dispostos no Anexo 01.

5.2 O candidato deverá atender aos requisitos do item 3.1. O não atendimento implicará desclassificação do mesmo.

5.3 A avaliação do candidato será feita mediante análise da proposta de pesquisa de dissertação, a ser submetida no ato da inscrição. Esta proposta, seus requisitos e critérios de avaliação estão descritos no Anexo 03.

5.4 Uma comissão de avaliação será responsável por julgar as propostas de pesquisa submetidas no presente processo. Esta será composta por três membros e do seguinte modo:

- Um da Fetranspor;
- Um da Coppe;
- Um de instituição a definir.

6. DO RESULTADO

6.1 O resultado será divulgado no Portal Fetranspor: www.fetranspor.com.br, em data constante no cronograma do Anexo 02.

6.2 O arquivo divulgado no resultado do processo terá, por ordem de classificação, a relação dos cinco primeiros candidatos e seus respectivos temas de propostas de pesquisa.

6.3 A equipe da Fetranspor entrará em contato com o candidato selecionado, que deverá comprovar a realização da matrícula no PET.

6.4 Caso o candidato selecionado não tenha realizado matrícula no PET, será convocado o candidato seguinte, segundo ordem de classificação divulgada no resultado.

7. DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

7.1 Ao inscrever-se no processo seletivo, o candidato reconhece e aceita as normas estabelecidas no presente edital e seus anexos.

7.2 Será desclassificado do processo o candidato que:

- (a) Descumprir as normas e requisitos constantes deste edital e seus anexos.

(b) Apresentar documentos ou declarações falsas.

7.3 O candidato selecionado e comprovadamente matriculado no PET deverá assinar um Termo de Compromisso com a Fetranspor para recebimento da bolsa.

7.4 O candidato selecionado e que venha a assinar o Termo de Compromisso citado acima se compromete a comparecer a reuniões trimestrais com a equipe de Mobilidade da Fetranspor, para apresentação do desenvolvimento de sua pesquisa, que deve ter o sistema de ônibus como temática. Caso contrário, perderá o direito à bolsa.

7.5 A Fetranspor se compromete em fornecer dados operacionais relativos ao sistema de transporte por ônibus que venham a ser necessários para o desenvolvimento da pesquisa.

7.6 O pesquisador que, porventura, não comparecer às reuniões ou não defender sua dissertação no prazo máximo de 30 meses deverá pagar à Fetranspor uma multa equivalente a três meses de bolsa (R\$6.000,00).

ANEXO 01 – FICHA DE INSCRIÇÃO

1-

Nome:.....

Sexo F () M ()

Nascimento...../...../.....

Número do RG

Endereço:Rua.....

.....Número.....Bairro:.....

Cidade:.....CEP:.....

Tel. Residencial: () Cel. ()..... Tel.

Contato: ().....

Email:.....

...

Graduação:

Instituição:

Data de Conclusão:

Pós-Graduação () Sim () Não.

Instituição:

Ano de início do mestrado no Programa de Engenharia de Transportes
(PET/COPPE/UFRJ)

Tema da Proposta de dissertação:

ANEXO 02 – CRONOGRAMA

Etapas do Processo Seletivo	Período
Período de Inscrição no Processo Seletivo	17/09/2018 a 03/12/2018
Divulgação do resultado do processo seletivo do PET	04/12/2018
Período de avaliação das propostas de pesquisa submetidas no processo	05/12/2018 a 31/01/2019
Divulgação do resultado da bolsa	04/02/2019

ANEXO 3 – PROPOSTA DE PESQUISA

A proposta de pesquisa será o principal instrumento de avaliação do processo seletivo para benefício da bolsa de estudos a ser concedida pela Fetranspor. Esta proposta deve ser encaminhada à Fetranspor, no ato da inscrição, em formato .pdf , e deverá seguir os critérios constantes neste anexo.

1. ESTRUTURA

O documento a ser elaborado pelo candidato deverá ter de 5 a 8 páginas e terá que explicitar sua proposta de pesquisa de forma que contenha os seguintes aspectos:

- 1.1 Título preliminar da dissertação
- 1.2 Breve contextualização do tema que pretende abordar (no máximo uma página)
- 1.3 Problema a ser abordado na pesquisa
- 1.4 Objetivos geral e específicos
- 1.5 Resultados que se espera alcançar
- 1.6 Aplicabilidade no sistema de transportes de passageiros por ônibus

2. CONTEÚDO

O pesquisador selecionado deverá abordar a temática do sistema de transportes de passageiros por ônibus em sua dissertação e sua proposta de pesquisa deverá refletir isto de forma clara através dos aspectos relacionados no item 1 deste anexo.

Os resultados que se espera alcançar na pesquisa devem ser aplicáveis à realidade de planejamento e operação do sistema de transportes de passageiros por ônibus.

Para nortear a temática a ser abordada, estão relacionados grandes eixos de pesquisa a serem desenvolvidos:

2.1 Priorização viária do sistema de transporte público por ônibus:

Os Sistemas BRT (Bus Rapid Transit) e BRS (Bus Rapid System), operados em corredores e faixas exclusivas, são exemplos de prioridade do modo ônibus que geram benefícios diretos, além de externalidades positivas para a sociedade. Projetos de priorização permitem, a partir da separação do tráfego de ônibus dos demais veículos, o aumento da velocidade de circulação do transporte público, a redução do consumo de combustíveis, a diminuição da emissão de poluentes, a queda do número de acidentes a partir da reorganização do trânsito, a atenuação dos congestionamentos e o aumento do índice de satisfação dos usuários.

2.2 Qualificação do sistema de transporte público por ônibus:

A definição e adoção de padrões de qualidade representa um passo indispensável para a transparência e a melhoria do transporte público. Assim, definem-se não somente as referências esperadas nos serviços ofertados, como também é estabelecido o custo associado à qualidade planejada. Escolher os elementos fundamentais desejados, as ações necessárias para alcançá-los e monitorar a efetividade por meio de indicadores é um processo que garante a eficiência do transporte público no pleno funcionamento das cidades e a qualidade de vida da população. Entre os aspectos essenciais para composição do plano de qualidade do transporte público, devem ser considerados: a disponibilidade da rede de transporte, a rapidez nas viagens, a integração entre os modos de transporte, o conforto em estações, terminais e veículos, o atendimento e informação aos passageiros, a redução de emissão de poluentes, dentre outros.

2.3 Planos de otimização de custos operacionais referentes ao sistema de transporte público por ônibus:

Em tempos de crise, onde a queda da demanda é um problema presente no sistema de transporte público por ônibus e faz com que a arrecadação por parte das empresas concessionadas caia vertiginosamente, otimizar custos de operação torna-se questão de sobrevivência.

Além da queda da demanda, o setor vem experimentando acentuado aumento em insumos básicos para a operação, como é o caso do óleo diesel, que hoje representa 22% dos custos totais da operação do transporte por ônibus.

Este cenário tem sido responsável pela falência de inúmeras empresas de ônibus em todo o país. Somente na cidade do Rio de Janeiro, nos últimos

três anos, 10 empresas de ônibus fecharam suas portas por falta de recursos, diminuindo a oferta de transporte e gerando mais desemprego.

Torna-se, então, necessário otimizar a utilização destes insumos básicos para manter o equilíbrio financeiro das empresas operadoras e, conseqüentemente, evitar o aumento da tarifa paga pelo usuário e a queda ainda maior da demanda.

2.4 Novos modelos de financiamento do transporte público por ônibus:

O modelo utilizado atualmente no Brasil para cobertura dos custos do transporte público coletivo urbano, principalmente por ônibus, encontra-se totalmente esgotado e está na contramão dos modelos adotados por países que oferecem um transporte de qualidade. Apesar de a Lei nº 12.587/2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, ter, no seu artigo 9º, diferenciado tarifa pública (preço cobrado do usuário) de tarifa de remuneração da prestação do serviço (valor pago ao concessionário ou permissionário), na grande maioria das nossas cidades prevalece a antiga regra, pela qual a receita da tarifa pública cobrada dos usuários deve cobrir a totalidade dos custos de prestação dos serviços. Além disso, deve cobrir também os custos das gratuidades e benefícios tarifários criados por um emaranhado de leis originadas nas três instâncias de governo sem a definição de fontes de recursos.

O alto custo das tarifas tem gerado perda de passageiros: pesquisa recente demonstrou que 29% das pessoas que deixaram de utilizar ônibus passaram a se deslocar a pé; por outro lado, 62,9% de todos os ex-usuários disseram que voltariam a utilizar o transporte público se houvesse redução nos preços.

Deste modo, adotar a tendência mundial onde o transporte público coletivo urbano tem seus custos suportados por toda a sociedade e não apenas pelos usuários diretos, é um caminho promissor a ser seguido e constitui a aplicação de novos modelos de financiamento.

2.5 Tecnologia para o serviço de transporte público por ônibus:

É necessário que, além de investimentos em infraestrutura física, haja o aprimoramento da operação do transporte público, com vistas à captação de usuários para o sistema. Neste contexto, as ferramentas tecnológicas têm se mostrado fortes aliadas para a melhoria de sua eficiência e, conseqüentemente, da mobilidade urbana.

Observa-se que, nos últimos anos, com a evolução dos sistemas de informação, vem aumentando a demanda por novas tecnologias e conhecimentos. Hoje, os usuários se mantêm conectados quase o tempo todo, por meio de *smartphones*, *tablets* e outros equipamentos, numa tendência de consumo de informação cada vez maior.

Os Sistemas de Transportes Inteligentes consistem na aplicação de um conjunto de tecnologias em constante evolução a problemas comuns do transporte coletivo, como a falta de informação e de planejamento, os congestionamentos, as contingências, etc. Deste modo, investimentos em tecnologia têm apresentado resultados significativos para a mobilidade urbana.

2.6 Eficiência energética e redução de emissões por parte do sistema de transporte público por ônibus:

O setor de transporte rodoviário é caracterizado por ser o maior consumidor de combustíveis de origem fóssil no País, sendo responsável também pelas maiores emissões de CO₂ em algumas regiões metropolitanas, entre elas a do Estado do Rio de Janeiro. Dentre os combustíveis fósseis utilizados, o óleo diesel é o que apresenta o maior potencial poluidor, o que sugere que, quanto maior a eficiência energética no consumo de óleo diesel, menores serão os impactos socioambientais causados. Dos gases poluentes gerados destacam-se o dióxido de carbono (CO₂), responsável por alterações na atmosfera terrestre, e o material particulado (MP), que se relaciona com a ocorrência de doenças cardiorrespiratórias e representa um grande aumento nos gastos com a saúde pública.

A eficiência energética constitui o primeiro passo para a minimização dos impactos gerados pelo consumo intensivo do óleo diesel e a melhoria das questões econômicas e socioambientais. No que diz respeito ao transporte público, os ônibus são os principais responsáveis pelas emissões de CO₂, seguidos pelo transporte de carga.

Os novos estudos, mecanismos e tecnologias para a redução no consumo do óleo diesel, portanto, além de representarem uma economia significativa para o operador, contribuem para mitigar alguns dos principais problemas socioambientais, sejam eles de caráter local (poluição atmosférica e sua relação com a saúde pública), regional (chuva ácida) e global (efeito estufa) a partir do volume de gases poluentes que se evita emitir.