

ANEXOS III - Propostas Protocoladas na CMTU



Licitação de ônibus:

Boas práticas para um edital transparente e democrático.

Com a intenção de defender o direito dos usuários de transporte enquanto consumidor e contribuir para o desenvolvimento da mobilidade no Brasil, o **Idec - Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor** vem acompanhando processos de licitação nas cidades do país.

Essa experiência identificou dificuldades dos governos em lidar com o tema, principalmente no que diz respeito à transparência dos dados e participação social.

Para auxiliar nesse sentido, o Instituto apresenta alguns itens cruciais de boas práticas para processos de licitações em andamento nas cidades brasileiras.

1- O processo de licitação

CONSULTA PÚBLICA

Como o assunto é bastante complexo, defendemos que seja elaborada uma consulta pública, em semelhança à Lei 11.079/2004 (PPPs), mais atual e moderna. A consulta traz conteúdos valiosos da vivência cotidiana dos usuários de transporte da cidade e é um elemento fundamental para um planejamento bem feito das regras e especificações da licitação e da operação de ônibus;

Prazo e locais: A consulta deve ser de ao menos 90 dias (evitando feriados e datas festivas), seguindo boas práticas dos órgãos federais, e contar com audiências públicas em diversas regiões da cidade para facilitar o acesso de toda a população. Também é importante realizar outras audiências temáticas específicas para os assuntos específicos mais importantes e os que se julgarem necessários;

Comunicação: Os conteúdos do edital muitas vezes são técnicos e complexos, então a prefeitura deve realizar um esforço ativo e intersecretarial para comunicar de forma simplificada e acessível, a ser feita em meio impresso, eletrônico e audiovisual, com linguagem simples para que todos possam entender a proposta, avaliar como ela irá impactar sua vida e sua região e opinar para melhorá-la.

CONCORRÊNCIA

Via de regra, as empresas de ônibus já estão estabelecidas nas cidades, e com isso, no caso de uma nova licitação teriam muitas vantagens sobre outras entrantes. São necessárias ações afirmativas por parte do poder público para forçar instrumentos que equalizem essa disputa;

Competitividade: é importante que o maior número de empresas concorra na licitação. Isso traz mais propostas à disputa, aumentando as chances propostas mais vantajosas e com isso, uma licitação que garanta maior qualidade no serviço e custos menores;

Garagens: exigir que, para concorrer, a empresa seja dona de garagem impede a participação de novos competidores. É possível estatizar as garagens, concedê-las separadamente para exploração comercial, utilizar terrenos públicos, entre outras soluções que removem a vantagem desproporcional da posse do imóvel na concorrência, facilitando a entrada de mais concorrentes;

Empresas estrangeiras: permitir a participação de empresas de outros países aumenta a competitividade e atrai novos investimentos e tecnologias;

Divisão dos lotes: deve-se criar mecanismos para impedir que uma empresa tenha domínio excessivo do serviço na cidade. É preciso dividir a operação na cidade em áreas. Com diversas empresas operando, é possível uma comparação entre elas, melhorando a percepção dos usuários e, eventualmente, aumentando a competição entre as empresas por um serviço de mais qualidade;

Prazo de início da operação: deve ser razoável para todos os concorrentes se estabelecerem e começarem a operar na cidade. Esse período deve levar em conta os tempos necessários para candidatos de fora, que não dispõem de equipamentos e pessoal, se estabelecerem na cidade;

Exigências de experiência e frota mínima: deve ser ponderada para evitar ser um limitante excessivo à competitividade;

Conflito de interesses: deve-se limitar a participação de empresas que atuam em outras etapas da cadeia econômica de transporte coletivo, como por exemplo a fabricação e o financiamento dos ônibus, pois isso poderia levar a favorecimentos desproporcionais para estas empresas;

Conflito de interesse entre modos: deve-se também limitar a participação de empresas que atuam em outros modos de transporte na cidade, como trens, metrô, balsas, etc., evitando assim que vantagens econômicas possam estimular a má qualidade na operação de determinadas linhas de ônibus.

CONTRATOS DAS EMPRESAS

Prazo do contrato: deve ser justificado pelo modelo econômico financeiro elaborado, para evitar prazos extensos que prejudiquem a qualidade do serviço, que gerem lucros excessivos aos empresários ou que dificultem a renovação tecnológica da operação. Nas melhores práticas dentre as capitais do Brasil tem se adotado intervalos entre 6 e 15 anos;

Fiscalização eletrônica das empresas: deve estar assegurado no contrato para garantir o cumprimento das metas de qualidade (partidas, falhas mecânicas, velocidade excessiva);

Extinção e prorrogação do contrato: os critérios devem estar detalhados para garantir o controle do poder concedente;

Bens Reversíveis: elementos e investimentos estratégicos e benéficos para o futuro do sistema de mobilidade da cidade podem ser adotados como bens reversíveis, incluindo aqui a reversão das garagens, se for necessário;

Formato de contratação: em caso de consórcio, deve ser escolhido o de Sociedade de Propósito Específico, pois garante maior facilidade de controle financeiro das empresas - falar mais.

GESTÃO DO SISTEMA

Órgãos de concessão e fiscalização do serviço: É importante segregar as funções de conceder e regular ou fiscalizar o sistema de transporte. O órgão de transporte não deve acumular competências, o que pode inviabilizar a regulação eficiente do sistema.

Comitê de fiscalização do serviço: o Artigo 30º da Lei de Concessões prevê a criação de um comitê de fiscalização do serviço com participação dos usuários. É direito dos usuários que este comitê funcione para dar transparência e controle social ao serviço.

2- Tarifa:

TARIFA E CUSTO DO TRANSPORTE

É importante buscar formas de amenizar o custo do serviço pago pelo usuário, com receitas acessórias e subsídios, conforme o Artigo 9º da PNMU. Existem diversos exemplos de alternativas para essa redução, com direcionamento de parte de

impostos diretamente para esse objetivo ou a criação de taxa especial para essa finalidade, além de exploração de receitas acessórias, entre outros.

Aumento da tarifa: não deve estar previsto no contrato para não vincular o custo do serviço ao valor pago pelo usuário, pois a tarifa deve ser decorrente de outras políticas públicas que buscam cobrir esse custo;

Aumento da tarifa: para evitar conflito de interesses, ineficiências ou falta de transparência sobre os recursos do sistema é importante que não fique sob controle das empresas operadoras, mas sob gestão do poder público concedente.

3- Operação do Sistema:

MUDANÇAS NAS LINHAS

Participação: os usuários têm conhecimento sobre o sistema de ônibus. É essencial que eles participem das discussões sobre mudanças de linhas;

Comunicação: a prefeitura deve divulgar mapas e informações sobre as mudanças e realizar oficinas e audiências públicas para debater as mudanças;

Aumento da rede: é importante aumentar a cobertura na cidade para atrair mais usuários;

Maior eficiência: às mudanças propostas devem apresentar estudos que indiquem a maior eficiência do sistema proposto, porém também deve-se levar em consideração a melhoria nas transferências entre as linhas, pensando sempre nos fatores: tempo de viagem, segurança e conforto dos usuários.

CONTROLE E FISCALIZAÇÃO POR GPS

É o mais indicado, pois garante mais objetividade, independência e impessoalidade para a fiscalização pela prefeitura. Também fornece uma grande quantidade de dados aos usuários do serviço;

Centro de controle: É importante para dar maior poder de controle e planejamento ao órgão gestor. É fundamental que não seja concedido apenas à gestão das empresas, mas que o poder público tenha gerência e principalmente controle sobre os dados.

DIREITOS DOS USUÁRIOS

Atendimento: o serviço de atendimento ao usuário deve ser aperfeiçoado e seguir as boas práticas do Decreto Federal 6.523/2008.

Informação: a prefeitura deve fornecer todas as informações úteis aos usuários, como as linhas, itinerários, frequência, entre outros. O contrato de licitação pode exigir que as empresas enviem esses dados em formato GTFS, permitindo rápida publicação e utilização em aplicativos.

Participação social: é direito dos participar desse colegiado é um direito do cidadão, conforme previsto no Artigo 30º da Lei de Concessões.

Qualidade ambiental: é direito dos usuários, e o contrato deve buscar com clareza e metas a redução da emissão de poluentes pelos ônibus, com vistas a zerar a poluição do ar produzida pelo transporte coletivo.

Conheça mais do projeto do Idec para acompanhar as licitações de ônibus pelo país: idec.org.br/onibusnalinha

Assunto: Proposta a ser anexada à Ata da Audiência Pública realizada no dia 03/10/2018 para discussão da Nova Concessão do Serviço de Transporte Público Coletivo do Município de Londrina.

Prezados,

Solicitamos a anexação à Ata da Audiência Pública de discussão da Nova Concessão do Serviço de Transporte Público Coletivo do Município de Londrina da seguinte proposta:

Propostas em anexo com
sugestões do IDEC.

Atenciosamente,

Nome: Aluisio Silva Jr
RG: 33126223X CPF: 295725668-14
Telefone: (11) 95859-2641 e-mail: aluisio.silva.junior@gmail.com
Endereço: Rua Luis Lemos, 209
Órgão/Entidade: Morohongurus
Data: 4, 10, 18


Assinatura

71-206-20-2018-15125-213406

À CMTU – Companhia Municipal de Trânsito e Urbanização.

Assunto: Proposta a ser anexada à Ata da Audiência Pública realizada no dia 03/10/2018 para discussão da **Nova Concessão do Serviço de Transporte Público Coletivo do Município de Londrina.**

Prezados,

Solicitamos a anexação à Ata da Audiência Pública de discussão da **Nova Concessão do Serviço de Transporte Público Coletivo do Município de Londrina** da seguinte proposta:

As concessionárias que forem explorar o Transporte Coletivo Urbano de passageiros serão responsáveis solidários pela recuperação e manutenção da pavimentação asfáltica, nas vias da linha dos coletivos.

Atenciosamente,

Nome: Roberto Fu Lourenço


RG: 1824237-0/SSP/PR CPF: 321.866.576.00

Telefone: 3374-1376 e-mail: robertofu@cml.pr.gov.br

Endereço: Avenida Parigot de Souza, 145

Órgão/Entidade: Câmara Municipal

Data: 04/10/2018.



Assinatura

À

CMTU – Companhia Municipal de Trânsito e Urbanização

Assunto: Proposta a ser anexada à Ata da Audiência Pública realizada no dia 03/10/2018 para discussão da Nova Concessão do Serviço de Transporte Público do Município de Londrina.

Prezados,

Solicitamos a anexação à Ata da Audiência Pública de discussão da Nova Concessão do Serviço de Transporte Público Coletivo do Município de Londrina da seguinte proposta:

1. Qual a garantia que o Edital a ser lançado trará para os Licitantes que os reajustes e revisões tarifários sejam técnicos e não Políticos, considerando o histórico do Contrato 001/2004, que nos anos de 2007, 2008 e 2012 não foram concedidas tarifas alguma e em todos os demais anos foram concedidas tarifas aquém do necessário, incluído aí a primeira tarifa dada pela atual administração, decretada no dia 07/01/2018?
2. Haverá a concessão de subsídio para as linhas distritais?
3. Haverá a isenção de ISS e Taxa de Gerenciamento, para a modicidade da tarifa?

Nome: Transportes Coletivos Grande Londrina Ltda

CNPJ : 77.557.635/0001-19

Rua Messias Wilmar de Souza, 756–Londrina–Pr – (43) 3378 2400

E-mail : tcgll@tcgrandelondrina.com.br

Data : 04/10/2018



Transportes Coletivos Grande Londrina Ltda

CMTU - 04-10-2018 - 16:00 - 23410

23410

Assunto: Proposta a ser anexada à Ata da Audiência Pública realizada

no dia 03/10/2018 para discussão da **Nova Concessão do Serviço de Transporte Público Coletivo do Município de Londrina.**

Prezados,

Solicitamos a anexação à Ata da Audiência Pública de discussão da **Nova Concessão do Serviço de Transporte Público Coletivo do Município de Londrina** da seguinte proposta:

Atenciosamente,

Nome: Paulo Cesar Tondolhe
RG: 4053668-0 CPF: 531.236.039-20
Telefone: 43-996291530 e-mail: PAULOTONDOLHE@GMAIL.COM
Endereço: Rua Dom Pedro 5 2744 Parque Imbuiza Grambeira
Órgão/Entidade: Associação de Vereadores Região Metropolitana
Data: 04 / 10 / 2018.

Paulo Cesar Tondolhe

Assinatura



Associação dos Vereadores da Região Metropolitana de Londrina

Sede – Av. Inglaterra, 655 – fones 43-99629-1530 — Cambé-Pr

Of. nº . 045/2018.

Cambé, 04 de outubro de 2018.

Senhor Diretor

A Averem – Associação dos Vereadores da Região Metropolitana de Londrina, que congrega 13 municípios da região norte do nosso Estado, representando cerca de um milhão e duzentos mil habitantes, sempre na luta pela melhoria da qualidade de vida das nossas comunidades, vem mui respeitosamente à elevada presença de Vossa Senhoria, solicitar que seja incluída nas propostas de melhoria do transporte coletivo urbano e integrado com os municípios vizinhos, a disponibilização de um espaço (plataforma) no Terminal Urbano de Londrina, para possibilitar o embarque e desembarque de passageiros do transporte metropolitano que congrega pessoas da nossa região, haja vista as precárias condições hoje oferecidas aos usuários.

Tal solicitação faz parte da abertura para a apresentação de propostas por parte de entidades como é o nosso caso, oferecida pela CMTU em audiência pública realizada na data de ontem na Câmara Municipal de Londrina.

Certos de contarmos com a especial atenção de V.Sa., e na expectativa de sermos atendidos, apresentamos nossos protestos de estima e consideração.

Atenciosamente,

Paulo Cesar Tardiolle
Presidente

Ilmº Sr.
Marcelo Cortez
DD. Diretor da CMTU
Londrina-Pr