

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE NOVA LICITAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DA CIDADE DE LONDRINA

Às dezenove horas do dia três de outubro de dois mil e dezoito, reuniram-se na sede da Câmara Municipal de Londrina, sita à Avenida Duque de Caxias, Paço Municipal, representantes da Prefeitura Municipal de Londrina, Drº Sergio Veríssimo Oliveira Filho, Procurador do Município de Londrina, o Secretário de Gestão Pública Fábio Cavazotti; representantes da Companhia Municipal de Transito e Urbanização de Londrina - CMTU, Diretor Presidente Marcelo Baldassare Cortez, Diretor Administrativo Marcio Tokoshima, Gerente de Transporte Wilson Santos de Jesus, Assessor de Comunicação José Otavio S. Ereno, o Assistente Técnico Elcio Cordeiro da Silva, e demais funcionários; os Vereadores Ailton Nantes – Presidente da Câmara de Vereadores, Jairo Tamura, Pr. Gerson Araújo, Valdir dos Metalúrgico, e assessores de demais vereadores; representantes do Sindicato dos Trabalhadores em Transporte Rodoviário de Londrina - SINTTROL, Sr. João Batista da Silva, Marcos Roberto da Silva, Thiago da Silva, Edenilson Belarmino da Silva, Idenilso Dias Alves; representantes das atuais concessionárias que operam o Serviço de Transporte Público Coletivo no município; representantes do Observatório de Gestão Pública de Londrina Drº Pedro Linares, Drº Roger Striker Trigueiros, Rafael Carvalho; demais representantes de entidades da sociedade civil; munícipes desta comarca, para realização de Audiência Pública visando à apresentação, esclarecimentos, e propostas para o Processo de Licitação Para Concessão do Serviço de Transporte Público Coletivo de Londrina, oportunizando também a participação da sociedade civil através de propostas e sugestões.

A audiência foi aberta pelo Coordenador da Mesa, José Otavio S. Ereno, com a apresentação dos objetivos da presente sessão. Na sequência, convidou para compor a mesa coordenadora dos trabalhos, o presidente da CMTU Marcelo Baldassarre Cortez, o Gerente de Transportes da CMTU, Wilson Santos de Jesus, Assistente Técnico da Diretoria de Transportes, Elcio Cordeiro da Silva e procurador do Município de Londrina Doutor Sergio Verissimo Oliveira Filho. Apresentou então a dinâmica dos trabalhos, procedeu à orientação das formalidades para inscrições de participantes da sociedade civil que desejassem se manifestar, e as regras para apresentação das propostas também por escrito, para futura anexação a esta ata.

A palavra foi então concedida ao presidente da CMTU, Marcelo Baldassarre Cortez, que agradeceu a presença de todos, e esclareceu a importância do presente ato, citando dois fatores: Primeiro, a possibilidade discussão por parte da sociedade sobre o que será valido pelos próximos 15 anos no transporte coletivo; segundo, seguir as formalidades do Processo de Licitação, esclarecendo que tal processo se inicia precisamente com este Ato Público. Reforçou que as propostas deverão ser redigidas e protocoladas na sede da CMTU até as 17:00h do dia 04 de outubro de 2018, dia seguinte à audiência. A palavra



foi então passada ao Gerente de Transporte Wilson, que cumprimentou a todos os presentes. Informou que contratos atuais iniciaram-se em 19 de janeiro de 2004 e permanecerão vigentes até 18 de janeiro de 2019. Informou que a administração pública indicou uma comissão municipal para analisar a situação contratual, e com base nos relatórios de comissão, optou-se pela não renovação dos contratos atuais por entender que os mesmos não são mais vantajosos para o município, instaurando-se um novo processo licitatório. Esclareceu a modalidade de concessão pública nos termos da Lei Federal Nº 8987/95, frisando os pressupostos da concessão em relação à prestação de serviço adequado, que deverá satisfazer as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na prestação e modicidade nas tarifas. Esclareceu também o objeto e prazo do contrato, conforme Lei Municipal 9220/03, sendo o objeto a concessão para operação do transporte público coletivo de Londrina, e o prazo, de 15 anos. Esclareceu, utilizando projeção visual de um mapa do município no telão do auditório, a divisão atual do sistema de transporte em duas áreas, para fins de operação, sendo: Área 1, que contém 83% da demanda, compreendendo a área central, as Zonas Norte, Leste e Oeste, parte da Zona Sul, Patrimônio Regina, Espírito Santo e Distrito de São Luiz; Área 2, que contém 17%, compreendendo parte da Zona Sul e demais distritos da Zona Sul do município de Londrina. Informou que, entre os anos de 1997 e 1998, a Administração Municipal optou por atender os distritos da Zona Sul, que anteriormente eram atendidos apenas por linhas rodoviárias, com o sistema urbano. Esclareceu que o rateio dos custos de operação da área distrital com área urbana, permitiu a redução da tarifa para a população distrital. Afirmou, entretanto, que a quilometragem maior, advinda do atendimento dos distritos, resulta num custo mais elevado para o sistema como um todo, pois o Índice de Passageiro Pagante por Quilometro dos distritos é muito baixo. Observou que o atendimento a distritos e zonas rurais é um diferencial no Município de Londrina, não ocorrendo em muitos outros municípios brasileiros. Informou que se propõe alterar a divisão da área operacionais, a princípio, da seguinte forma: 66% para a Área 1, e 34% para a Área 2. Com essa nova proposta de divisão, praticamente toda região sul e todos os distritos da Zona Sul comporão a Área 2. Ainda nesse objetivo de aproximar o IPK, propõe-se também que as linhas com características diametrais, que hoje são operados exclusivamente pela Concessionária da Área 1, passem a ser compartilhadas pelas duas concessionárias quando elas atenderem as duas áreas. Exemplificou que atualmente não existe linha direta entre o Terminal do Acapulco e o Terminal Milton Gavetti e Av. Saul Elkind. Da mesma forma, as linhas perimetrais, que são as que interligam bairros, seriam compartilhadas pelas duas concessionárias, quando atenderem as duas áreas operacionais. Esse compartilhamento representa uma descentralização nos serviços, e poderia, inclusive, suscitar a discussão sobre a necessidade de os terminais continuarem operando da forma atual, uma vez que já é possível a integração com cartão. Em relação à frota de veículos, esclareceu ainda que, nos moldes de hoje, ela não possui idade máxima, mas sim, uma idade média de 6,5 anos. Propõe-se estabelecer uma idade máxima de 12 anos, apenas para veículos articulados, visto que são mais caros, e de 10



anos para os demais veículos. Nesta proposta, a idade média da frota de cada área passará a ser de 5,5 anos. Propõe-se estabelecer também um percentual de veículos com atributos de maior conforto, como ar condicionado, para as linhas diametrais e perimetrais. Informou também que, atualmente, a Área 1 possui uma frota operante de 287 veículos, e 114 linhas, e a Área 2, uma frota operante de 63 veículos e 30 linhas. Com a proposta, a Área 1 passará a ter frota operante de 224 veículos 99 linhas, e a Área 2, uma frota operante de 131, e 56 linhas. Expôs também uma proposta de modernizar o sistema de bilhetagem, permitindo novas formas de pagamento da tarifa, como a possibilidade de aquisição de apenas 1 crédito e inclusão de cartão de crédito como forma de pagamento, inclusive, diretamente nos veículos. Propõe-se também a implantação de um sistema de gerenciamento operacional, ITS, que permitirá a geração de relatórios e indicadores para avaliação e tomada de decisão quanto à qualidade da prestação do serviço, estendendo, inclusive, à população a participação nas avaliações e nas propostas de melhorias na qualidade. Finalizando, informou que o critério de julgamento do certame será a menor tarifa ofertada, com estabelecimento de um valor máximo por parte do poder público. Na sequência, passou-se a palavra ao Assistente Técnico da Diretoria de Transportes, Elcio Cordeiro da Silva, que iniciou apresentando resumo da composição da planilha de custos do transporte coletivo no telão. Esclareceu os seguintes conceitos: custos fixos – custos administrativos que não dependem da operação do transporte; custos variáveis – custos que estão diretamente relacionados à operação do transporte, como o consumo de combustível, pneus, e outros; deduções – receitas que contribuem para a redução da tarifa; tributos – as obrigações fiscais da empresa, custo de capital e a remuneração operacional – que a empresa recebe por prestar o serviço. Diante desse cenário, para a nova licitação, propõe-se que a remuneração pela operação seja composta de um percentual que incidirá sobre os custos, excetuando-se os custos de capital. O percentual de remuneração operacional será determinado com base em indicadores de produtividade, qualidade e eficiência do sistema. Esclareceu que a primeira proposta seria estabelecer índices de aferição, sendo: índice de cumprimento de viagens, que irá medir o percentual de viagens que foram cumpridas; índice de pontualidade das viagens, que motivará a empresa a operar com pontualidade; índice de satisfação do cliente, que possibilitará a participação dos clientes do sistema através de pesquisas. Poderão ser convidados, inclusive, observatórios, universidades, e institutos afins para auxiliarem na elaboração de tais pesquisas. Propõem-se também novas diretrizes para aperfeiçoamento da qualidade no atendimento às pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida, na execução do serviço. Propõe-se ainda privilegiar a preferência por tecnologias ambientalmente sustentáveis, como consumo de combustíveis mais limpos, ações para reduzir o congestionamento, entre outros. Encerrou-se, com essa explanação, a apresentação das disposições técnicas do transporte e propostas por parte da CMTU, e, na sequência, o Coordenador da Mesa abriu a palavra para participação dos municipais. Serão apresentados na ordem de participação, o inscrito, profissão e/ou endereço de residência. Inscrita: Maria Osvaldina Melo de Oliveira, representante do conselho



regional de saúde da região sul. Apresentou reclamações quanto à escassez de horários de atendimento da região sul e a má conservação dos veículos disponibilizados. Inscrito: Rafael Carvalho, vice-presidente do Observatório de Gestão Pública de Londrina. Sugeriu maior transparência das cláusulas contratuais, em relação à composição da planilha tarifária, e também em relação a metodologias de fiscalização do sistema por parte da CMTU. Inscrito: Francisco Da Silva Perez Neto. Questionou a tempestividade das discussões para elaboração do novo edital de licitação, e também, os últimos aumentos da tarifa. Foi passada então a palavra ao Gerente de Transportes, Wilson S. Jesus, para resposta aos três primeiros inscritos. Quanto à má conservação dos veículos, o novo contrato vem justamente para corrigir essas questões, estabelecendo também a idade máxima, uma vez que atualmente o contrato só exige idade média. Outro fator de importância é a remuneração da operadora, que passa a levar em consideração a qualidade do serviço, o que sem dúvida motivará seu aperfeiçoamento. Informou que a CMTU está a disposição para atender os conselhos regionais em reuniões periódicas. Em relação à forma de fiscalização do transporte, esclareceu que o contrato atual estabelece que o município deverá fazer a regulamentação da operação. Essa regulamentação está no decreto 1.082/2008, que contem o código de procedimentos e infrações. Entretanto, nos novos estudos, reconheceu-se a importância de o contrato prever regras administrativas e financeiras. Quanto à transparência, informou que a ideia de estabelecer os indicadores é de fundamental importância para a participação popular. Quanto à tempestividade das discussões para o novo edital, esclareceu que, segundo disposições do contrato atual, as empresas poderiam se manifestar até seis meses antes do término. Esclareceu também que, apesar da necessidade de garantir a remuneração do serviço, o transporte coletivo é, antes de tudo, um direito fundamental com característica social, devendo ser pensado de forma a atender a população de modo geral. Foi dada a palavra ao próximo inscrito: Senhor Denilson de Castro Teixeira, Professor da UEL. Sugeriu a adequação da altura dos degraus de acesso ao ônibus coletivo, visto que, segundo um estudo realizado na Universidade Estadual de Londrina, que relaciona a fora aplicada por pessoas idosas ao subirem degraus, a altura atual de 40 cm é inadequada ao uso por parte de idosos e pessoas com mobilidade reduzida. Inscrito: João Batista da Silva, Presidente do SINTTROL. Questionou: no caso das atuais concessionárias perderem o certame, como ficará a situação dos empregados? Serão realizadas demissões com todos os direitos trabalhistas? Quantos são os lotes de linhas de cada área, e caso a concessão seja dada com permuta de lotes, o que se fará com o excedente de mão de obra? Como se dará o eventual processo de transferência de mão de obra? Como ficará a situação dos cobradores e a garantia de emprego por três anos, dos que restam conforme acordo passado? Será extinto o pagamento em dinheiro ao motorista pela dupla função de dirigir e cobrar? Serão mantidos os anexos que garantem o patrimônio jurídico consignado em convenção coletiva? Os acordos celebrados serão preservados e constarão no edital como requisito de exigência? Inscrito: Senhor Robson Rosa, estudante, residente no distrito de Paiquerê. Sugeriu a disponibilização de mais opções de horários para os distritos; oferta de um canal de



sugestões e reclamações do tipo 0800 que receba ligações de telefones móveis, tendo em vista a necessidade de atendimento no momento em que o problema ocorre durante o transporte; renovação da frota com a retirada de carros sucateados; limpeza mais frequente dos ônibus; reforma dos terminais de integração pelas empresas que obterão as concessões; mais atenção ao usuário nas respostas por parte dos órgãos fiscalizadores; participação das empresas concessionárias na manutenção de terminais de integração; A palavra foi cedida ao Gerente de Transportes, Wilson Santos de Jesus, para reposta: Em relação à altura dos degraus dos ônibus, colocou-se à disposição para analisar o estudo do Professor, e discutirem uma solução, inclusive com a possibilidade de se fazer uma adaptação dos carros existentes. Esclareceu que existem regras previstas na ABNT, mas reconheceu a importância do estudo. Quanto ao atendimento aos distritos, lembrou que existe uma dificuldade em relação à alta quilometragem e baixo IPK, mas que, dentro possível, busca-se a melhor solução. Afirmou também a importância do atendimento ao usuário via celular, mas lembrou também que o atual contrato foi celebrado em 2003, e nesta época não se tinha à disposição as tecnologias atuais, que serão consideradas para o próximo contrato. Em relação ao atendimento aos distritos, afirmou que foi feito o possível pra manter o atendimento, mesmo apesar da baixa demanda. A palavra foi cedida ao Diretor Presidente, Marcelo Baldassare Cortez, para resposta em relação à manutenção dos funcionários. Ele declarou que tal preocupação também é da CMTU, e que será feito tudo que a legislação permitir. Declarou que existem, entretanto, limitações legais ao poder publico. Elogiou o trabalho dos motoristas e seu profissionalismo e dedicação. Quanto à convenção coletiva, declarou que a mesma deve permanecer vigente até o prazo de término do presente contrato de concessão. Inscrito: Senhor Rogerio Dias, aposentando. Questionou a quantidade de lotes e a forma com que serão diluídos os custos administrativos, na tarifa. Inscrita: Senhora Danaê Fernandes, arquiteta, residente à Gleba Fazenda Palhano: sugeriu a implantação da intermodalidade ônibus-bicicleta no transporte, através da reserva de espaço nos coletivos para transporte das bicicletas. Inscrito: Rafael Carvalho, Vice Presidente do Observatório de Gestão Pública de Londrina. Questionou o porquê da discussão dessas propostas estarem acontecendo somente agora. Questionou também se nesse projeto há proposta de uma solução para a superlotação em horário de pico. Sugeriu também a auditoria da planilha de custo, de forma periódica, por instituição independente, como Controladoria do Município, ou Câmara Municipal. Inscrito: Francisco Da Silva Perez Neto. Questionou a situação das calçadas e asfaltos que são danificados pelo peso dos ônibus. A palavra foi cedida ao Gerente de Transportes, Wilson Santos de Jesus, para reposta. Quanto à divisão da área em dois lotes, esclareceu que esta disposição foi mantida exatamente pela preocupação de que, ao se aumentar o numero de lotes, a tendência é aumentar também os custos administrativos. Buscou-se privilegiar o estabelecido na Lei Municipal 9220/2003, que estabelece a divisão, porém com o cuidado de não onerar o sistema. Quanto à intermodalidade ônibus-bicicleta, afirmou que considera pertinente, já que os novos contratos deverão considerar o plano de mobilidade urbana do município. Em relação à auditoria da planilha, respondeu



que, desde 2013, houve participação significativa do Ministério Público com relação a tarifa. Em 2015 houve uma auditoria realizada pelo próprio MP, apresentando a conformidade da planilha e da tarifa. No mesmo ano a própria Controladoria do município elaborou um relatório propondo mudanças na metodologia de cálculo tarifária, porém sempre respeitando o estabelecido em lei. E para o novo contrato, há a intenção de se aproveitar o que está no relatório dessa Auditoria. Afirmou que considera importante sim que se façam auditorias, lembrando inclusive que muitos centros importantes, como São Paulo, as realizam. Em relação à lotação nos horários de rush, declarou que não é um problema único de Londrina. Há uma concentração de horário de interesses (trabalho, escola). Muitos passageiros se dirigem ao ponto de ônibus com antecedência, temendo precisamente a superlotação, e não têm um meio de saber com facilidade os horários precisos de seus ônibus. Isso gera um acúmulo de passageiros que é peculiar a cada evento. Outra necessidade é o monitoramento em tempo real para dinamizar a frota e operar com mais rapidez. A intenção é desenvolver mecanismos para que a intervenção do órgão fiscalizador se de o mais próximo possível da ocorrência do evento. Com relação ao estrago em asfaltos e calçadas, informou que foram realizados reparos e recapeamento em 113 km de vias em um ano, e ainda, que há um canal direto da secretaria de obras e da ouvidoria do município, para informar tais problemas. Inscrito: Senhor Aloísio Silva Junior, Diretor da APP, representando o grupo de estudos do Plano de Mobilidade Urbana. Iniciou fazendo algumas comparações de números de frota e terminais entre Londrina e São Paulo; reforçou a sugestão da integração modal com outros meios, como bicicletário, e linhas não urbanas; questionou a possibilidade de retirada de vendedores ambulantes dos terminais; sugeriu a ampliação dos lotes de linhas para proporcionar concorrência; sugeriu mecanismos de avaliação do serviço através de tecnologias próprias; sugeriu ainda atenção ao meio ambiente através do cuidado com o tipo de combustível e emissão de CO₂ na atmosfera e estudos para viabilizar a utilização de ônibus elétricos; questionou a proveniência das receitas acessórias dos terminais; questionou o problema da venda de bilhetes clandestinos; sugeriu outras modalidades de pagamento da tarifa; e sugeriu também, possibilidade de avaliar o transporte instantaneamente, ao utilizá-lo, em canais diretos. Inscrito: Sr Rubens Loureiro, empresário. Reforçou a importância de auditoria, e que seja realizada por pessoas em conheçam bem a área de transporte, visto que, geralmente, as pessoas do ramo não são convidadas às discussões. Inscrito: Senhor Robson Rosa, estudante. Solicitou atenção à instalação de coberturas em todos os atuais pontos de ônibus do estilo "palito" do município e manutenção periódica dos mesmos; Chamou atenção à questão da retirada dos cobradores, o que vem causando atrasos no cumprimento dos horários e até mesmo, risco de acidentes, em razão da dupla função dirigir-cobrar do motorista; reclamou também que as canaletas centrais dos ônibus não estão sendo utilizadas, e o Wi-Fi nunca funciona; sugeriu a criação do Conselho Municipal de Transporte Coletivo e a integração da região metropolitana no transporte de Londrina. Inscrito: Senhor Vinicius Alexandre A. Cruz, residente no São Jorge. Sugeriu a melhoria na qualidade dos veículos, como instalação de piso Taraflex, para amenizar o



calor; utilização de veículos menos poluentes e, para as linhas de alta demanda, veículos articulados ou de 15 metros. Inscrito: Sr. Jose Francisco, motorista da empresa Transporte Coletivo Grande Londrina. Declarou que, de acordo com notícias veiculadas na mídia, a maioria da população de Londrina aprova o transporte coletivo, inclusive estudantes de fora, que o compararam com outros municípios. Diante disso questionou o porquê da opção pela não renovação do contrato vigente por mais 15 anos conforme permitido no próprio contrato. A palavra foi cedida ao Gerente de Transportes, Wilson Santos de Jesus, para resposta. Informou que, entre os terminais de bairro, quatro deles passarão por processos de reconstrução, com recursos vindos do BHLS – Projeto Superbus. A responsabilidade sobre os outros terminais e pontos de ônibus permanecerão com o poder público. Quanto à qualidade dos ônibus, declarou que os estudos estão considerando a possibilidade de se utilizar o piso Taraflex. Quanto à questão da manutenção do contrato atual e dos funcionários das empresas de transporte, a palavra foi cedida ao Diretor Presidente Marcelo Baldassare Cortez, para resposta. Declarou que a CMTU e o poder público não se furtarão à missão de garantir todos os direitos, desde que não haja entraves legais para tal processo. Respondeu também particularmente ao Senhor Aloisio Silva Junior, Diretor da APP, que ao apresentar sua sugestão havia declarado que esta Audiência estava sendo realizada “a fórceps”, como que por muita pressão de entidades interessadas e população, às pressas. O presidente esclareceu que a Audiência é uma obrigação legal, prevista, e que não foi realizada “a fórceps”, como sugerido. Esclareceu que o processo licitatório se inicia precisamente com a Audiência Pública, para que haja a oportunidade de se ouvir a comunidade, e demais interessados, o que confere legalidade ao Processo. Inscrito: Sr. Wilson Fernandes Correia, coordenador operacional da TCGL. Declarou que sua fala é em defesa de todos os funcionários da empresa de transporte, que desempenham suas funções com dedicação, e que foram surpreendidos com a possibilidade de ficarem sem trabalho com a não renovação do contrato atual. Inscrito: José Macario de Barros, cobrador e diretor da SINTTROL. Também falou em defesa dos funcionários, do bom serviço prestado, e dos acordos coletivos celebrados e que devem ser respeitados. Declarou ainda que as pessoas que reclamam são as que não utilizam o ônibus. O Diretor Presidente Marcelo B. Cortez, tomando a palavra, esclareceu que as deliberações pela formalização de um novo contrato estão sendo feitas em torno do sistema como um todo, e não em relação à qualidade dos serviços prestados pelos funcionários somente. Estão sendo considerados, por exemplo, necessidade de alteração na forma de acompanhamento do contrato, a necessidade de modernização do sistema, a necessidade de auditorias, de controle de qualidade, e justamente por isso deliberou-se por um novo contrato. Esclareceu que, ao contrario dos contratos celebrados entre particulares, nos quais se pode dispor de forma personalizada, num contrato municipal é necessário observar o disposto em lei, nas questões que precisam ser revistas. Inscrito: Senhor Pedro Henrique L. Gil, advogado do Observatório de Gestão Pública de Londrina. Questionou a divisão do sistema em duas áreas: Quanto àquelas viagens que têm origem em uma área e destino em outra, como se dá a cobrança da tarifa? Também



questionou quanto aos critérios qualitativos das empresas, que não estão claros: Fala-se em pontualidade e cumprimento de viagens, mas e a segurança dos veículos, ou a limpeza, por exemplo, não se consideram? Inscrito: Francisco Da Silva Perez Neto. Questionou a dificuldade do transporte de escolares, nos distritos, em dias chuvosos. Questionou a ausência de maior parte vereadores na presente audiência. Inscrito: Pastor Gerson Araújo, vereador. Sugeriu a criação de indicadores de desempenho do transporte público que permitam seu monitoramento sistemático; construção de terminal imediações do Shopping Catuaí; reavaliação da redução do número de cobradores, e sua relação com atrasos dos ônibus; identificação de linhas de maior fluxo e disponibilização de maior número de ônibus nesses casos; ampliação dos locais e redução da burocracia para compra de cartões e de créditos do sistema, para estimular a bilhetagem eletrônica; criação de projetos de reformas em terminais que garantam a presença de tecnologia em todos os espaços, como câmeras de segurança, sistema eletrônico, bilhetagem, WiFi; acessibilidade a todos os tipos de limitações; instalação de plataformas para embarque; estudos de projeto específico para melhorar entrada e saída de ônibus no Terminal Ouro Verde; manutenção das estradas rurais; melhorias do sistema de informação sobre linhas, horário e itinerários do Terminal Central; campanhas educativas para valorização do patrimônio público, como forma de inibir vandalismos e depredações. Inscrito: Robson Rosa, estudante. Declarou-se contra a renovação contratual, pois o sistema realmente precisa de novas disposições. Também afirmou que suas reclamações são especificamente contra a operadora da área 02 que deixa a desejar na atenção ao cliente. Questionou também a situação precária dos terminais, pois banheiros necessitam reforma, e a cobertura não oferece proteção aos usuários em dias de chuva forte. Inscrita: Maria Osvaldina Melo de Oliveira, membro do conselho regional de saúde da região sul; Reforçou a questão do tamanho dos degraus dos ônibus, que dificultam subida e descida de idosos, e questionou a retirada de algumas coberturas de ponto na Rua Sergipe. A palavra foi cedida ao Gerente de Transportes, Wilson Santos de Jesus, para resposta. Ele informou que, quanto ao transporte de estudantes que residem na zona rural, existe um contrato específico com a prefeitura para tal atendimento, e que não é objeto deste contrato. Quanto aos critérios de avaliação de qualidade do transporte, declarou que a proposta trará outros indicadores, porém foram selecionados esses três, porque são os que balizam a questão da remuneração. Para os demais indicadores existe uma preocupação em não ensejar a incidência de dupla penalidade, que no caso, seriam a redução da remuneração e também a penalidade pela infração em questão. Declarou que a pesquisa de satisfação está dividida em módulos, como, por exemplo: limpeza, pontualidade, segurança, e que farão com que se saiba qual é exatamente a reclamação do usuário. Em relação às duas áreas, esclareceu que, quando se define que o critério de menor tarifa para a licitação, evidentemente haverá uma tarifa diferente para cada lote. Isso obriga o município encontrar uma forma de equacionar as duas tarifas. Para tanto, é necessário estabelecer uma espécie de câmara de compensação. Essa solução é um modelo comum, que pode ser observado em outros municípios. Quanto à reforma dos terminais, reforçou que há



quatro terminais de bairro que serão renovados com recursos do BHLS, e os que não estão contemplados por esses recursos, também receberão atenção nesse processo de modernização do sistema, assim como os pontos de ônibus. Reforçou que a manutenção dos terminais e dos pontos não foram inseridos como responsabilidade das concessionárias para não onerar a planilha tarifária. Quanto ao tamanho dos degraus, reforçou a importância dos estudos realizados pela Universidade Estadual de Londrina, e reforçou a intenção de realizar discussões em torno do assunto para buscar uma solução. Declarou também que serão consideradas as reclamações quanto à retirada das coberturas de pontos na Rua Sergipe. O Coordenador da Mesa, José Otávio S. Ereno, tomou a palavra e informou que haviam sido registradas dezessete propostas, e que elas seriam analisadas no processo e anexadas a esta ata. Reforçou a possibilidade de registro de propostas até as 17:00 horas do dia seguinte na sede da CMTU, e lembrou que não seriam aceitas propostas por e-mail. Agradeceu a presença de todos, mesa, Vereadores, Secretários, Procurador, Conselheiros, Diretoria da CMTU e demais participantes. Às vinte e uma horas e vinte e seis minutos, declarou encerrada a sessão. Todos os atos dessa Audiência foram por mim, Alex José Luciano, Gerente Operacional de Transportes da CMTU, fielmente registrados na presente ata, a qual transcrevo e dou fé.


Alex José Luciano

Londrina 03 de Outubro de 2018.

