

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

Às dezenove horas e trinta minutos do dia vinte e seis de outubro de dois mil e dezoito, reuniram-se na sede do SENAI Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial de Londrina, sita à R. Belém, 844 - Centro, Londrina - PR, 86026-440, representantes da Prefeitura Municipal de Londrina, Drº João Luiz Martins Esteves, Procurador Geral do Município de Londrina; representantes da Companhia Municipal de Trânsito e Urbanização de Londrina - CMTU, Diretor Presidente Marcelo Baldassarre Cortez, Diretor Administrativo Marcio Tokoshima, Diretor de Transporte Wilson Santos de Jesus, Assessor de Comunicação José Otavio S. Ereno, os Assistentes Técnicos Elcio Cordeiro da Silva e Moacir Pereira Moraes, e demais funcionários; Os Assessores da Câmara Municipal, Rogério Jacyntho, José Adenilson da Cruz; representando o Sindicato dos Trabalhadores em Transporte Rodoviário de Londrina - SINTTROL, o Sr. João Batista da Silva; representantes das atuais concessionárias que operam o Serviço de Transporte Público Coletivo no município; demais representantes de entidades da sociedade civil; munícipes desta comarca, para realização de Audiência Pública visando à apresentação, esclarecimentos, para realização da segunda Audiência Pública visando à continuidade das apresentações e esclarecimentos referentes ao Processo de Licitação Para Concessão do Serviço de Transporte Público Coletivo de Londrina, oportunizando, também a participação de todos através da seção de tempo para uso da palavra e através do recebimento de propostas e sugestões.

A audiência foi aberta pelo Coordenador da Mesa, José Otavio S. Ereno, que iniciou apresentando a pauta da sessão. Apresentou a mesa coordenadora dos trabalhos: O presidente da CMTU, Marcelo Baldassarre Cortez, o Procurador Geral do Município de Londrina, Doutor João Luiz Martins Esteves, o Diretor de Transportes da CMTU, Wilson Santos de Jesus, o Assistente Técnico da Diretoria de Transportes, Elcio Cordeiro da Silva, e o Assistente Técnico, Moacir Pereira Moraes. Apresentou também a dinâmica dos trabalhos, a sequência das apresentações. Procedeu à orientação das formalidades para inscrições dos participantes que desejassem se manifestar, e as regras para apresentação das propostas também por escrito, até o final da Audiência, ainda nesta data, para 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, reforçando que a realização de duas audiências tem por finalidade proporcionar um amplo e abrangente debate sobre a questão da licitação. Solicitou também a observância das normas de civilidade quando da participação. A palavra foi então passada ao Wilson Santos de Jesus, que cumprimentou todos os presentes, informou que contratos atuais iniciaram-se em 19 de Janeiro de 2004 e permanecem vigentes, até a data de 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 pelo encerramento dos contratos atuais, por não serem mais vantajosos ao município, instaurando-se um novo processo licitatório. A Lei 866/93 e a Lei 8987/95, definem a concessão do serviço público como a delegação, pelo poder concedente, e mediante licitação na modalidade de concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstrem capacidade de desempenho, por conta e risco, e por prazo determinado. A concessão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, satisfazendo as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na prestação e modicidade nas tarifas. Esclareceu que a atualidade compreende a modernidade das técnicas, do equipamento e das instalações, sua conservação, bem como melhoria e expansão do serviço. 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 em telão, a disposição das principais linhas do sistema, que leva em consideração o carregamento (taxa de utilização das linhas, diferenciando entre as mais e as menos utilizadas). Ao se comparar a evolução das linhas com as anteriores, consegue-se ver a expansão em centros regionais e linhas perimetrais, que são linhas mais novas, mais nitidamente a noroeste e sudoeste do município. O resultado da evolução dessas

regiões foi a implantação do Terminal Zona Oeste, e a expansão das linhas perimetrais, que interligam bairros. A interligação do Vista Bela e da Av. Saul Elkind são exemplos dessa expansão. Tal expansão, ainda não ocorre efetivamente na região leste. Entretanto, com a conclusão das obras do Arco Leste, a previsão é que ocorra também nessa região. Declarou que o sistema de transporte público de Londrina tem uma ampla cobertura, ou seja, praticamente toda área é atendida, inclusive distritos. O cidadão se desloca em média 500m até encontrar uma parada de ônibus. Até o ano de 1997 não havia integração com os distritos, e os valores das tarifas eram superiores. Entre os anos de 1997 e 1998, a Administração Municipal optou por atender, com o sistema urbano, os distritos da Zona Sul, que anteriormente eram atendidos apenas por linhas rodoviárias e por um valor maior. Isso é importante quando se discute o serviço de Transporte Coletivo, porque, uma pergunta que sempre surge é e os distritos serão atendidos? A quilometragem maior dos distritos causa redução no índice de passageiros por quilômetro. Há também uma consideração social, quando se trata de equiparar os valores urbanos e distritais. Hoje 83% do sistema pertencem à Área 01 e 17% à Área 02, e a maioria dos distritos está na Área 02. Mostrou no mapa as delimitações das áreas, que margeia o IAPAR, na Av. Chepli Tanus Daher, indo até a rotatória da Av. Inglaterra, entroncamento com Av. Duque de Caxias, nas proximidades do Parque Arthur Thomas. Portanto, as universidades da região do parque já são atendidas pela operadora da Área 02. A nova proposta é alterar essa divisão de área da seguinte forma: 64% para a Área 01, e 36% para a Área 02, com uma diferença de 2% em relação à primeira proposta apresentada na primeira Audiência. Isso ocorreu porque ao fechar o cômputo de passageiro do mês de setembro/18, houve essa pequena alteração na proporção. O período anual considerado então foi de outubro/17 a setembro/18. Há perspectiva de uma maior expansão da Área 02 com o passar do anos em função do crescimento da região. Ficou definido que, quando da criação de novas linhas, no novo contrato, a linha pertencerá ao vínculo de origem de criação, para garantir equidade de distribuição entre as duas áreas, visto que hoje ainda há uma grande utilização do terminal central. Existe também a perspectiva de criação de mais linhas perimetrais e diametrais. Essas são modalidades de linhas em que o usuário não precisa fazer integração no Terminal Central. Propõe-se também que, quando as linhas percorrerem as duas áreas, elas possam ser compartilhadas entre as duas operadoras, para que se tenha a possibilidade de interligação direta entre as regiões, com a utilização dos principais corredores do sistema. Como exemplo, a possibilidade de sair do Terminal Acapulco e ir até a Av. Saul Elkind, que hoje só é possível via integração. Foi apresentado no telão, um mapa do novo desenho. Considera-se também a inclusão dos distritos localizados mais a sudoeste na Área 02. Esclareceu o conceito de *quilometragem ociosa*, que é o trecho percorrido no início da operação, de manhã, entre a garagem e o ponto inicial da linha. Hoje uma das garagens está localizada próximo à BR 369, e atende o Distrito de São Luiz, no extremo sul. Esse é um caso de grande quilometragem ociosa. A proposta é que a garagem esteja o mais próximo possível da área de atendimento. O edital propõe a escolha uma garagem dentro da área operacional. Mostrou também a delimitação próximo a Universidade Estadual de Londrina, e Av. Faria Lima, acessando a Higienópolis, depois Av. JK, Rua Benjamin Constant, Leste Oeste, até a divisa do Aeroporto. A palavra foi cedida ao Técnico Moacir Morais, que cumprimentou a todos, e esclareceu a proposta para as frotas das duas Áreas Operacionais. Esclareceu que, nos moldes de hoje, ela não possui idade máxima, mas sim, uma idade média de 6,5 anos, o que permite, por exemplo, a operação de veículos com 12 anos. Propõe-se estabelecer uma idade máxima de 12 anos, apenas para veículos especiais, como os articulados e biarticulados, 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. Assim, o sistema contará com veículos mais novos. Propõe-se também estabelecer um percentual de veículos com ar condicionado, para as linhas diametrais e perimetrais. Informou que, atualmente, a Área 01 possui uma frota operante de 287 veículos, e 112 linhas, e a Área 02, uma frota operante de 63 veículos e 29 linhas, e que há mais 03 linhas no sistema que são compartilhadas pelas duas. Com a nova proposta, a Área 01 passará a ter frota operante de 218 veículos 89 linhas, e a Área 02, uma frota operante de 135, e 44 linhas. E 11 linhas seriam compartilhadas, entre perimetrais e diametrais. O total da frota do sistema será 351 veículos. Expôs também uma proposta de



modernizar o sistema de bilhetagem, permitindo novas formas de pagamento da tarifa, e, ainda, 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, visto que será de suma importância para as novas disposições, a avaliação do serviço de acordo com qualidade. Finalizando, informou que o critério de julgamento do certame será a menor tarifa ofertada, com estabelecimento de um valor máximo por parte da CMTU. 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. Dividiu-se a planilha em dados operacionais, sendo: custos fixos, custos variáveis, deduções, tributos. Uma inovação para o novo contrato, a remuneração operacional, que será um valor variável, dentro de uma banda, e dependerá de indicadores de qualidade e eficiência do sistema. Esses indicadores são: *índice de cumprimento de viagens*, que irá medir o percentual de viagens programadas que foram cumpridas; *índice de pontualidade das viagens*, que verificará a pontualidade das linhas, de acordo com as tabelas horárias programadas pelo órgão gestor; *índice de percepção do usuário*, que possibilitará avaliar como o usuário vê a prestação do serviço. Os dois primeiros índices serão compostos pelo órgão gestor e o último, pela avaliação dos clientes do transporte coletivo. Para a elaboração das pesquisas com usuários, pretende-se convidar universidades e instituições afins, dando transparência e publicidade ao levantamento. Propõem-se, além desses, outros indicadores que não influenciarão na remuneração, mas visarão aperfeiçoar ainda mais a qualidade do serviço, sendo: *indicadores de reclamações, de pane veicular, e avarias*. Propõe-se o aperfeiçoamento da qualidade no atendimento às pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida. Informou que, atualmente, 100% da frota já é adaptada e pretende-se estudar ainda outros tipos de adaptação nos veículos, como por exemplo, redução na altura dos degraus, item que foi sugerido na primeira Audiência pelo professor Denilson de Castro Teixeira, da UEL. Propõe-se também o treinamento para funcionários das empresas, para tratarem especificamente com essas pessoas. Em relação às tecnologias que proporcionarão eficiência do ponto de vista ambiental, propõem-se programas internos de conscientização do pessoal operacional no atendimento ao público, e substituição da frota por veículos mais novos, que sejam não somente atualizados, mas com tecnologias adequadas ao transporte com sustentabilidade. Na sequência, o Coordenador da Mesa José Otávio S. Erenó abriu a palavra para o debate das propostas. Reforçou o pedido de respeito às regras, observância do tempo de dois minutos pra falar. Informou que a Audiência está sendo transmitida ao vivo pelo Instagram da CMTU, e sendo gravada para o registro em ata, e, portanto, deve-se utilizar o microfone para participação. Na sequência serão apresentadas as propostas, sugestões e questionamentos dos inscritos, bem como a resposta por parte da mesa que preside a Audiência. Inscrito: Paulo Lima, representante da Associação de Deficientes Físicos de Londrina – ADEFIL. Registrou o constrangimento pelo qual passam as pessoas com deficiência, no dia a dia, e como exemplo, citou que, em três dias, foram registradas oito plataformas elevatórias que não funcionavam nos coletivos. Solicitou que as empresas vencedoras da licitação zelassem pela manutenção do equipamento. Inscrito: Gildalmo de Mendonça, Diretor da Empresa Transporte Coletivo Grande Londrina. Declarou que, na primeira Audiência, foram feitos questionamentos e sugestões, porém a ata foi divulgada com atraso, e nenhuma das sugestões e questionamentos foram respondidos. Questiona também como será possível garantir boa qualidade se o requisito primordial para participação no certame é a tarifa mais baixa. Se técnica e a experiência da empresa não serão consideradas, então, o critério de tarifa mais baixa, dificulta a oferta de maior qualidade. Questionou também a redução da quantidade de veículos e linhas, em relação à primeira Audiência, de 224 para 216 e redução da Área, de 66% para 64%, devido à consideração de um novo período anual, mais recente, para cômputo de passageiros. Questiona se esse cômputo será variável no período mensal, e que percentual será considerado no novo edital. Declarou não concordar com essa alteração. Inscrito: Paulo Cesar Tardioli, Presidente da Associação de Vereadores da Região Metropolitana de Londrina. Solicitou incluir na pauta das discussões e também na ata, a previsão de estudos para a integração intermunicipal do transporte coletivo. Considerando a alta densidade populacional da região metropolitana.

de Londrina, declarou que os estudos presentes não podem tratar apenas de sua área urbana, mas sim de toda a região metropolitana. Foi passada então a palavra ao Diretor de Transportes, Wilson S. Jesus, para resposta aos três primeiros inscritos. Em relação à manutenção das plataformas elevatórias, e à atenção às pessoas com deficiência, informou que esse tópico constará no edital de forma clara. Londrina foi a primeira cidade a ter 100% de sua frota adaptada com plataformas. O prazo estipulado em lei foi cumprido no município, e ainda existem localidades em processo de adaptação. Entretanto, é evidente que não adianta ter a plataforma e esta não funcionar. Por isso, pensou-se na remuneração com indicadores de qualidade. Para receber tal remuneração, a concessionária terá que apresentar qualidade no serviço. Um dos itens que compõem esse indicador é a visão do usuário em relação ao serviço, o que garantirá uma atenção maior às questões vivenciadas por ele diariamente. À questão do Diretor da TCGL, Gildalmo de Mendonça, esclareceu que a Audiência não representa a decisão absoluta do poder público, não traz o edital pronto, e permite precisamente a discussão para um entendimento mútuo. O período levado em consideração para as alterações foi outubro de 2017 a setembro de 2018. Não serão considerados outros períodos, porque não haverá tempo hábil até o encerramento das discussões sobre o edital. Há outros prazos a cumprir. Quanto à questão do critério da menor tarifa, sem se considerar a experiência da empresa, esta é realmente uma preocupação válida. Entretanto, este é o entendimento jurídico na interpretação do art. 9º da Lei de Mobilidade Urbana. Inclusive uma consulta formal à PGM observou-se que há uma sintonia jurídica em relação à adoção desse critério. Existem estudos, refutando a questão da técnica no sistema, tornando claro que compete à administração municipal deliberar pelo que se deve constar no termo. Assim, decidiu-se por seguir esse entendimento, adotado inclusive em nível nacional. Garantir-se-á a qualidade do serviço através de outras exigências do Edital. Em relação à integração da Região Metropolitana, declarou que é importante não apenas fazer constar no contrato, mas é preciso garantir que os outros entes façam parte, como por exemplo, os municípios envolvidos e a coordenação da Região Metropolitana, vinculada ao Governo do Estado. Com o início do novo governo estadual, é uma importante sugestão para se colocar em discussão. Considerou interessante fazer constar em legislação um gatilho que preveja essa integração metropolitana. Inscrito: André Dantas, Diretor Técnico da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos – NTEU. Em relação à modicidade tarifária, e à Lei 12587/2012, declarou que os estudos já deviam estar disponíveis para que a população pudesse avaliar os itens: estruturação da cidade, divisão dos lotes, e composição do sistema de transporte, tanto os atuais como o futuro desenvolvimento, e ainda, garantia da modicidade tarifária. Declarou que acompanha editais por todo o Brasil, e esses estudos normalmente são disponibilizados com antecedência para análise. Questiona também o modelo de cálculo dos custos, que é similar ao modelo da ANTP, mas que poderia estar-lhe mais vinculado, para dar garantia de transparência ao Poder público. Inscrito: Ricardo Estevanetti, usuário do transporte. Declarou que presenciou pessoas sendo presas nas portas de ônibus. O motorista dirige, sendo obrigado a atentar-se ao trânsito, fazer troco, pois a empresa realizou emissões de cobradores. Declarou que com isso a concessionária prejudica o usuário. Declarou que não conhece nenhum estudo publicado para informar a população, e, também, declarou que 15 anos é muito tempo para um contrato. Afirmou também que considera todo esse processo de Licitação apenas uma “fachada” para produzir aumento na tarifa. Solicitou retorno de cobradores nos veículos. Inscrito: Dr. Alcides Pavan Correa, advogado da TCGL. Dirigiu sua fala ao Procurador Dr. João Luiz Martins Esteves e ao Diretor Presidente da CMTU, Marcelo Baldassarre Cortez. Declarou que vem advogando através contrato anual, e desde o ano de 2003 vem observando o descumprimento do contrato por parte do Poder Público, que já gerou inúmeras ações e indenizações. Questiona as garantias do novo contrato para que não ocorra descumprimento do mesmo, pois isso gera inequívoca insegurança jurídica aos participantes. A palavra foi cedida ao Diretor de Transportes, Wilson Santos de Jesus, para resposta. Em relação à publicação dos estudos e dos dados do sistema para informação à população, declarou que tais estudos levam em consideração os dados existentes. Houve o cuidado de não especular ou projetar além da realidade atual. Os passageiros considerados são efetivamente os usuários do transporte de Londrina. Houve mudança na quilometragem

porque esta se baseia nas linhas que o novo contrato trará. Não há complexidade, pois está claro que a empresa fará a proposta pra o seu lote, sendo esta a diferença em relação ao modelo atual que se remunera pela média das duas áreas. No novo molde, cada área será remunerada considerando-se seu próprio custo. Assim, a tarifa média passa a ser a tarifa cobrada da população, mas não a remuneração de cada operadora, que será a que ela ofertar. O desconto dado no km para o novo contrato deve ser pensado de forma cuidadosa, evidentemente, porque no decorrer do tempo do contrato, as variáveis km e passageiro não influirão de modo a alterar esse desconto. O modelo se aproxima do modelo dos existentes, mas com algumas diferenças, como a remuneração operacional por indicadores. Entende-se que a melhor forma de remuneração da empresa, é pela qualidade do serviço que presta. Reforçou que o espaço ainda está aberto para se propor o que se entende como inovação. Quanto aos incidentes dentro dos coletivos, devido ao acúmulo de funções do motorista, afirmou que as reclamações estão registradas, e receberão devida atenção. Em relação à afirmação de que o processo é uma "fachada", esclareceu que quem está acompanhando, percebe as inovações na operação do sistema que estão sendo propostas para o novo contrato, não existindo nenhuma fachada. Em relação à retirada dos cobradores, reconheceu que novas formas precisam ser encontradas para que o motorista não a faça a cobrança da passagem. Lembrou que a questão da retirada dos cobradores foi decidida em conjunto com a categoria, em assembleia de convenção coletiva, e foi acordada a garantia da estabilidade dos trabalhadores. Lembrou também que isso aconteceu em bancos, empresas e outras formas de negócio em que a tecnologia foi implantada visando à agilidade de procedimentos. Não foi proposta a extinção nem a redução de postos de trabalho, mas há a necessidade de modernizar o sistema. A palavra foi cedida a o Procurador Geral do Município de Londrina, Doutor João Luiz Martins Esteves, para resposta em relação às garantias do novo contrato. Esclareceu que o contrato é feito pra ser cumprido, e se ocorrer o descumprimento, há penalidades previstas. Garantiu que nesta gestão atual, prefeito e presidente da CMTU, não haverá descumprimento, mas em relação a futuras gestões, não se pode garantir. Acrescentou também que um dos motivos de fazer Audiência Pública no processo licitatório, é precisamente que o contrato anterior não foi bem elaborado, e contém cláusulas dúbias, que levaram a ações judiciais contra o município, com grande prejuízo. É fatalmente deverá haver responsáveis. Existe inclusive a possibilidade de reversão para o município contra a administração anterior, que deu causa às demandas. Declarou que a gestão atual é eficiente, responsável, e cumpridora dos contratos, e que a sociedade deverá fazer uma boa escolha de seus representantes para as próximas gestões, de modo a não haver prejuízos. O Diretor da CMTU, Marcelo Baldassarre Cortez, fazendo uso da palavra, esclareceu ainda que o contrato é feito para atender às condições do contratante e do contratado, e existem cláusulas de responsabilidade pessoais. Não se pode furtar-se a tais responsabilidades, mas garantir também que as empresas vencedoras também cumpram com suas obrigações no contrato, que é justamente regido, escrito e assinado pelas partes pra definir os limites de cada um. Entende-se que, no caso de embates que possam ocorrer durante o contrato, a seara adequada para a resolução é o judiciário, que, dentro de sua competência, determinará os responsáveis, e as penalidades, seja para o Município, CMTU, ou para as Empresas. Inscrito: Hildo Yukio Marubayashi, usuário do transporte. Afirmou que os elevadores dos coletivos só terão manutenção se houver multas, e rigor na aplicação das mesmas. Quanto à remuneração da empresa com base em indicadores de qualidade, questionou o caso da pesquisa de qualidade não ser realizada antes de um ano. Nesse caso, os incidentes anteriores à pesquisa não seriam penalizados. Deve haver previsão de multa e com rigor. Declarou também que, considerando o prazo 15 anos do contrato e a idade média de frota de 6,5 anos, a concessionária cobrará pelo ônibus que colocará e não utilizará. O usuário pagará pela qualidade do serviço. A ideia de pagar pela qualidade, segundo ele, é absurda, já que qualidade custa caro. Reclamou também dos horários das linhas, pois muitas vezes chegam 05 ou 06 ônibus juntos, o passageiro tem que correr para alcançá-lo. É absurdo, o motorista só pode pegar no ponto de ônibus. Sugeriu observação apropriada do horário e a possibilidade de se afixar em todos os pontos de ônibus o horário de cada linha. Inscrito: Wilson Fernandes da Silva, funcionário da TCGL. Falou em defesa dos funcionários das empresas, especialmente os motoristas, que



levantam de madrugada para atender aos usuários, e muitos que falam mal do transporte nem utilizam ônibus. Declarou trabalhar no transporte há 19 anos e agora se encontra a mercê de decisões políticas. Declarou também que a empresa sempre foi responsável com seus funcionários, mas que a planilha do transporte muitas vezes não foi cumprida pelo poder público, por decisões políticas. Dessa forma as empresas ficam sem garantia, já que o valor da tarifa depende da decisão do prefeito. Inscrito: Robson Rosa, representando Distritos Rurais. Declarou que as propostas e sugestões da primeira Audiência não foram respondidas. Reclamou da superlotação dos veículos, poucos ônibus no atendimento, e, em contrapartida, 03 ou 04 ônibus andando juntos em outros casos, sem o intervalo de horário programado. Questiona a falta de fiscalização, pois o usuário também acorda de madrugada para trabalhar e quer o seu conforto. Chamou a atenção também para o problema dos atrasos, no Terminal Central, que chega a ser de 15 a 20 minutos. O WiFi também não funciona nos ônibus. Declarou saber que o custo do WiFi é muito elevado, e por isso precisa ser visto o porquê do não funcionamento. A palavra foi cedida a Wilson Santos de Jesus, para resposta. Quanto à qualidade do serviço, idade da frota e atrasos, declarou que tais tópicos estão sendo considerados nos estudos do novo edital. Que todo contrato tem suas formas de penalidades, e isso será mantido, inclusive com mais clareza, pra penalidades por cláusulas contratuais e de operações. A tolerância de atrasos, para aplicação de infração, será de 03 minutos, e não de 10. Disponibilizar um fiscal para cada linha é inviável, considerando a frota atual de 395 veículos. Necessita-se de um sistema eficiente que monitore o serviço em tempo real. O edital trará estas disposições. A manutenção do elevador obviamente é incumbência da empresa, mas o sistema também deve interferir. Se for identificada uma falha, serão aplicadas penalidades. A palavra foi passada ao Diretor da CMTU, Marcelo Baldassarre Cortez, para resposta em relação aos funcionários das empresas. Reafirmou que, em nenhum momento, as críticas são dirigidas aos funcionários. Todos os cidadãos, Poder Público e CMTU reconhecem o bom serviço prestado. Entretanto, o sistema em si necessita de uma discussão em torno de melhorias. Entretanto, como está aberta a discussão de todo o sistema, é natural surgirem queixas e reclamações pontuais por parte de alguns usuários. Declarou também que seus filhos utilizam o transporte, e ele mesmo já o utilizou muitas vezes, reconhecendo a qualidade. Em relação a afirmação do Senhor Ricardo Estevanetti, de que as atuais diligências são uma "fachada" para ensejar o aumento da tarifa, respondeu foi uma acusação leviana, que não existe nada armado por parte do Poder Público para o que quer que seja. As diligências são formalidades exigidas por lei. Solicitou que qualquer sugestão ou reclamação fossem feitas de forma respeitosa. Inscrito: Gildalmo de Mendonça, Diretor da TCGL. Informou que, nesta data, protocolou 19 sugestões e questionamentos, e questiona se haverá retorno, uma vez que as questões da primeira Audiência não foram respondidas. Declarou que no dia da eleição fizemos o transporte de portadores de deficiência para votar, chamando a atenção para este diferencial. Declarou também que na 1ª Audiência foi apresentado que a frota seria acrescida de 5 veículos e 11 novas linhas, mas não houve informação quanto à elevação da demanda. Esse acréscimo aumenta o custo do sistema. Sem demanda, sem configuração de rede, ensejara aumento da tarifa. Nesse sentido, questiona qual a estimativa de demanda para essas linhas que serão criadas, e qual a metodologia de estudos para averiguar essa demanda, e ainda, como foi alocado o risco de demanda, tendo em vista, ser mera expectativa sem garantia de concretização. Inscrito: Aloisio Silva Junior, Diretor da APP. Lamentou a ausência de representantes do legislativo. Elogiou o bom atendimento do transporte. E questionou se o PSIU e a Linha Centro Livre não estão contemplado na planilha. Afirmou também que a intermodalidade, bicicleta, Uber, e Integrações devem ser discutidas, junto a novas formas de pagamento da tarifa. Inscrito: Robson Rosa, representante dos Distritos. Afirmou que a qualidade das poltronas dos ônibus têm que ser previstas no edital, pois ainda há carros com assentos duros, desconfortáveis. Também a conscientização dos motoristas, que não raro, faltam com respeito ao usuário, param longe da plataforma para embarque e desembarque, nos terminais de bairro, e não aguardam todos os usuários embarcarem, principalmente as pessoas com mais idade que têm o movimento mais lento. O carro que apresenta para demora horas pra ser substituído. As reclamações não são respondidas. A palavra foi cedida a Wilson Santos



de Jesus, para reposta. Informou que, em virtude de o texto não estar concluído, não se têm ainda quais propostas e sugestões estão inseridas ou não, mas todos os questionamentos que foram protocolados anteriormente, estão anexos à primeira ata e serão devidamente respondidos. Em relação às linhas, informou que não houve alteração. Eram 144 linhas, e permanecerão. Apenas a distribuição das mesmas será alterada. Quanto ao PSIU, ainda não há uma decisão tomada. Temos ainda uma semana para discutir esse tópico. O PSIU é um excelente serviço como conceito, mas seu IPK (Índice de Passageiro por Km) é extremamente baixo. A demanda adequada não passa de 2 ou 3 viagens no horário de pico. O contrato também faz a previsão dos serviços especiais, esporádicos, como o carnaval, ou jogos de futebol, e será mais flexível do que hoje em relação ao tipo de serviço. Em relação às poltronas, está previsto o teste com novos modelos. Serão feitas campanhas de conscientização em relação ao vandalismo com bancos estofados. Quanto as ocorrências, estas poderão ser vistas em tempo real, com o novo sistema de monitoramento. Inscrito: Dr. Alcides Pavan Correa, advogado da TCGL. Dirigiu sua fala ao Procurador, Doutor João Luiz Martins Esteves. Afirmou não ter a intenção de proferir ataques ao prefeito, mas afirmou discordar do exposto, porque o contrato não foi cumprido. No final do ano passado, a CMTU, após estudos, apontou uma tarifa de R\$ 4,15, porém a decretada foi de R\$ 3,95. Afirmou que não foi uma tarifa técnica e sim política. Estamos há mais de 10 meses com uma tarifa deficitária, e o prejuízo pro sistema soma mais de 6 milhões. A TCGL já protocolizou, mais de 21 ofícios relacionados à planilha, e nenhum foi respondido até hoje. Tratam-se de questionamentos acerca de insumos, como o valor do óleo diesel, por exemplo, que está planilhado o menor. A demanda é a própria CMTU que fornece, e o valor está equivocado. Considerando na nova licitação, os novos investimentos, novos veículos, nova quilometragem, e o modelo que está sendo proposto de menor tarifa, gostaria de saber qual a tarifa máxima e qual a mínima também, que será exigida no edital, sendo que a tarifa real hoje é R\$ 4,60. Tem que haver um limite mínimo também. Não basta o licitante oferecer R\$ 2,00, sem demonstrar como consegue operar com esse valor, através de dados técnicos. Inscrito: Marcos Vinícius Gomes Zaminelli, cidadão usuário do transporte. Questiona se a CMTU tem estudo dos bilhetes que são vendidos no mês mas não são utilizados, já que isso gera receita financeira. Isso não se reverte na tarifa. Solicita também que no novo contrato haja atenção às linhas expressas, visto que hoje essas linhas são escassas ou falta-lhes agilidade, causando evasão de usuário, seja pelo valor da tarifa ou tempo empregado para locomoção, com as integrações. Sugeriu linhas diretas entre Terminal Central e Shopping, Terminal Central e UEL, Terminal Central e UNOPAR. Inscrito: Jefferson Henrique, motorista. Queixou-se das condições das vias públicas, e o conseqüente encarecimento do sistema. Ruas esburacadas, galho sobressalentes, causando estragos nos veículos, desperdício de combustível, maior consumo de pneus, menor mobilidade. Avenida Maringá é muito apertada, dificultando manobra com o carro articulado. Solicita que se observe as vias de trajeto de ônibus, dando atenção a buracos, semáforos, entre outros. Os Terminais de Bairro, possuem pouco espaço, para parada de ônibus, dificultando o bom serviço aos usuários dos mesmos. Inscrita: Maria C. Emídio, funcionária da TCGL. Observou que, no Brasil, o transporte coletivo vem sofrendo queda de usuários, e por isso a dificuldade de investir na qualidade. Declarou-se favorável à integração entre vários modais, e sugeriu a criação de uma banda de risco de IPK (Índice de Passageiro por Km) com tolerância de 01% para mais e pra menos. Assim, sempre que houver variação para além da tolerância, realizar-se-ia um novo estudo para equilíbrio do sistema. Inscrito: Gildalmo de Mendonça. Diretor da TCGL. Citou um trabalho de uma fundação do Rio de Janeiro, em conjunto com ANTP, que aponta que a manutenção dos ônibus com ar condicionado é mais cara, e o consumo de combustível, é 30% acima do veículo sem ar. Declara ser totalmente a favor de se proporcionar mais conforto ao usuário, mas questiona como se provisionará todas essas novas despesas com tecnologia que estão sendo propostos. Inscrito: Robson Rosa, representante dos Distritos: propôs o desvinculo da TCGL com a venda de créditos. Declarou que não se deve favorecer nenhuma empresa pra isso, e que a venda dever ser realizada por uma empresa neutra. Sugere também que se proveja a responsabilidade da empresa em incidentes como assaltos e roubos ocorridos dentro dos coletivos. Citou exemplos ocorridos na linha que utiliza, e declarou que não



houve nenhuma atitude por parte da empresa. Citou o Código do Consumidor, que estabelece que a empresa é responsável pela segurança de seus clientes ou usuários. Solicitou também criação de um canal de denúncia também em tempo real, que possibilite informar incidentes no momento da ocorrência. Inscrito: Vinicius Alexandre Almeida Cruz, usuário. Solicitou que se estude a melhoria da qualidade dos veículos, adoção de piso Taraflex, para maior conforto térmico, bancos estofados e ar condicionado. Também citou o exemplo da linha 505 Expresso, às 18:00 horas, afirmando que a superlotação é extrema, e, as vezes, a empresa coloca um veículo de 11 metros, que é mais curto do que a linhas suporta. Também solicitou que se exija as lixeiras no interior dos veículos, pois muitos carros andam sujos. A palavra foi cedida ao Diretor de Transportes, Wilson Santos de Jesus, para resposta. Esclareceu que, em relação às linhas expressas, diamétrais e perimetrais, sua função é justamente permitir o acesso das áreas não centrais, sem a necessidade de integração. Quanto à observação do motorista sobre as más condições viárias, declarou que é possível constatar que muitas vias foram recapeadas, mas ainda há muito a fazer. Será solicitado à Secretaria de Obras, e Secretária do Meio Ambiente, que realizem os recapeamentos e as podas necessárias. Em relação à Rua Professor João Cândido, informou que a mesma tem uma camada de paralelepípedo por baixo do asfalto, e isso impede que o asfalto se ajuste adequadamente, causando frequentes problemas. É necessário remover todo asfalto e o paralelepípedo para melhorar essa questão. Já há projetos e estudos nesse sentido. Chamou a atenção também para o que melhorou para os motoristas, e a declaração de que tudo está ruim não é verdade. O carro articulado, que o motorista mencionou, possui assento diferenciado, câmbio automático, direção hidráulica, e isso tem que ser mencionado também. Quanto à instituição de uma banda de risco de IPK com variação de +01% a -01% declarou que esta é uma sugestão a ser discutida. Quanto ao aumento de custos oriundos das novas tecnologias, assentiu, e declarou que se pode discutir também outras formas de remuneração, que não apenas contrato e subsídios. Essa é uma tendência já observada em outras localidades. Declarou que todas as sugestões, como superlotação, segurança, o caso da Linha 505 e outras, serão consideradas. Doutor Alcides Pavan Correa, advogado da TCGI, solicitou a palavra e cobrou a resposta quando ao limite mínimo e máximo da tarifa. O Diretor da CMTU, Marcelo Baldassarre Correa respondeu: Declarou que tarifa política não existe, e que ela é baseada em insumos e serviços. A questão do salário dos funcionários das empresas é discutida pelo Sindicato, em convenção coletiva. E incide na planilha de acordo com o acordado em convenção. O Poder Público não define o salário. Todas as questões referentes à planilha vão ser divulgadas antes do processo licitatório. Quanto às reclamações em relação à publicação da ata com atraso, lembrou que a audiência é realizada online, e a gravação está à disposição de todos, e que a ata é apenas o registro escrito da Audiência. Em relação aos limites da tarifa, afirmou que o empresário é que vai apresentar a tarifa que ele julgar exequível. Pode sim haver questionamento por parte do Poder Público, mas isso é assim em qualquer contrato. O ofertante é que tem que provar que é exequível. Alguns custos e insumos são definidos em convenção, e são fixos. A viabilidade será analisada de acordo com o que for apresentando pelos ofertantes considerando-se o interesse de todos, município, usuários e empresas, e, ainda, levando-se em consideração a efetividade, melhorias e o custo do sistema. O Dr. Alcides Pavan, questionou se já estava definido o limite máximo a ser exigido, considerando o valor de R\$ 4,60 calculado anteriormente. O Diretor do Transporte da CMTU respondeu que ainda não estava estabelecido ainda, porque a CMTU ainda está aguardando a chegada de alguns orçamentos que fazem parte da composição. Informou também que se deve considerar a diferença entre a tarifa apresentada pela empresa em relação ao sistema atual, e a tarifa a ser exigida no edital. A tarifa do Edital é uma tarifa proposta de acordo com o novo modelo constante no edital. Ela não leva em consideração as variáveis do contrato de hoje. A tarifa do edital não está fechada ainda. Em relação ao registro de créditos, informou que isto já é realizado hoje. Com relação às eventuais receitas que poderiam ser auferidas por aplicação financeira na venda de créditos, a Lei 9220/2003 estatui que a empresa responsável pela maior área de atuação será a responsável pela comercialização desses créditos. Se por um lado existir compensação financeira, por outro a planilha não paga nenhuma transação bancária, seja de operação de crédito ou transação eletrônica de compra ou venda.

Inscrito: Dr. Alcides Pavan Correa. Mencionou um estudo da URBS – Curitiba, que aponta que mais de 3 milhões de passagens são registradas sem pagamento ou com desconto para o beneficiário. Em setembro passado, isso representou 17,3% de toda a receita. É como se cada usuário contribuísse com R\$ 0,80 para custear as isenções. Questiona de que forma o município vai fazer o controle e fiscalização dessas gratuidades, no novo modelo, já que idosos, agentes de endemias, policiais e deficientes não passam pela catraca para registro. Questiona o cômputo desse número no modelo atual também. Inscrito: Wilson Fernandes da Silva, funcionário da TCGL. Afirmou que quando chega a data base para discussão salarial, uma decisão política determina a tarifa, e a empresa, não obstante, cumpre sua parte, mesmo ficando sem ser remunerada corretamente. Reforçou o que foi dito em relação às condições viárias. Declarou que, como coordenador, 400 motoristas o procuram frequentemente para informar problemas na malha viária. Muitas pessoas reclamaram que o ônibus atrasa mas não conhecem os problemas, asfalto ruim, congestionamentos, e outros. Citou inclusive casos de os motoristas terem que andar na contramão em virtude de muitos galhos sobressalentes. Declarou que muitas vezes, ele próprio com alguns colegas vão a campo cortar os galhos que prejudicam a passagem dos veículos. Tem que haver um cuidado com as vias que são linhas de ônibus. Inscrito: Rubens Afonso Marques. Também falou das condições da malha viária, e declarou que o transporte coletivo em Londrina é de alta qualidade comparado a outros municípios que conhece. As empresas se empenharam muito na busca da excelência. Declarou que se o transporte em Londrina hoje é maravilhoso, não há necessidades de mudança. Inscrito: Alcides Pavan Correa. Questionou o Diretor de Transporte sobre a periodicidade do reajuste e revisão da tarifa no novo modelo. O Diretor de Transporte respondeu, quanto as considerações sobre melhorias na infraestrutura, que o município fez financiamento junto ao Governo Federal, para obtenção de recursos do BHL5. Um parte desses recursos está destinada à pavimentação. Os projetos, levantamentos, sondagem do solo, locais que serão pavimentados em concreto, todos já foram entregues à prefeitura e a liberação de recursos será por etapas, pela Caixa Econômica Federal. Quanto à poda de árvores, já foi feito um trabalho excepcional pela Secretaria do Meio Ambiente, porém a demanda é grande e a CMTU continuará cobrando. O sistema de transporte em Londrina é um dos melhores do país, porém pode e será aperfeiçoado, pois os usuários nos cobram, e, de fato, têm o direito. Em relação aos percentuais de gratuidade, declarou que Londrina não difere, em proporcionalidade, com os demais municípios. O controle dos estudantes e das isenções se dá pelo cartão. Os idosos, realmente embarcam por trás, e não há obrigatoriedade de uso de cartão para os mesmos. Existe um pedido do Conselho Municipal do Idoso para um estudo sobre a possibilidade da adoção de cartões também para essa categoria, que será futuramente analisado. Mas observou que pela legislação federal os idosos não tem obrigação de utilizar um cartão específico. Em relação aos carteiros, guarda municipal, policiais e agentes de epidemia, o percentual dessas gratuidades é baixo. Essa questão terá que receber uma atenção maior sim, mas não só em Londrina, deve ser analisada em todo Brasil. Reconhecemos que o passageiro comum não tem condições de arcar com aumento das gratuidades, e os municípios também não têm recursos suficientes. Acreditamos na criação de um fundo com participação da União e Estado, além dos Municípios. Estas outras esferas também têm responsabilidade sobre as gratuidades, até porque o transporte é um direito social, e as gratuidades são estabelecidas, inclusive, por Lei Federal. Em relação ao reajuste e revisão da tarifa, propõe-se um período anual, como é realizado hoje. A revisão de três em três anos, como proposto em alguns municípios, apresenta um risco, já que o período maior apresentará saltos maiores no valor dos insumos. Tais valores precisam ser acompanhados anualmente. O Coordenador dos trabalhos, José Otávio S. Ereno, tomou a palavra e informou que todas as propostas seriam analisadas no processo e anexadas a esta ata. Agradeceu a presença de todos, mesa, Procurador Geral do Município, ao Denilson da Cruz, que está representando o Presidente da Câmara, Allfon Nantes. Agradeceu à Diretoria da UMTU, Empresas, Sindicato e demais participantes. O Procurador Geral do Município, Doutor João Luiz Martins Esteves, elogiou o funcionário que falou apaixonadamente sobre a empresa que trabalha. Complementou dizendo que também acha que o transporte de Londrina é bom comparado a outros municípios, mas que, nem por isso, não possa ser melhorado e aperfeiçoado ainda mais.

Declarou que, ao contrário do que foi dito, ele próprio também utiliza o transporte, assim com sua família. Passou a palavra ao Diretor da CMTU, Marcelo Baidassarre Cortez, que agradeceu a todos pela participação. Declarou que é normal que não se agrade a todos de forma unânime, mas que se procurará fazer o melhor pelo sistema de transporte, sem se furtar a tal missão. Reforçou ainda o respeito por todos que participaram e contribuíram com sugestões. O Coordenador da Mesa declarou então encerrada a Sessão. Todos os atos dessa Audiência foram por mim, Alex José Luciano, Gerente Operacional de Transportes da CMTU, minuciosamente registrados na presente ata, a qual transcrevo e dou fé.


Alex José Luciano

Londrina 26 de outubro de 2018.

