


RELATÓRIO DE ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES DA AUDIÊNCIA PÚBLICA

TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS DA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA

Outubro de 2024



1 INTRODUÇÃO

O presente relatório trata da análise das contribuições recebidas no âmbito da Audiência Pública, realizada pela Amep, no dia 27 de março de 2024, a fim de obter contribuições, sugestões, propostas, críticas e demais manifestações pertinentes, por quaisquer interessados, a respeito do Sistema de Transporte Público de Passageiros da Região Metropolitana de Curitiba (STPP/RMC).

2 ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES

Entre os dias 27 de março de 2024 até às 18h do dia 31 de março de 2024 foram recebidas 39 (trinta e nove) contribuições. A Tabela 1 a seguir apresenta o resumo das contribuições recebidas, classificadas por temas técnico, jurídico e econômico.

Tabela 1 – Resumo da análise das contribuições

Tema da Contribuição	Quantidade
Técnico	36
Jurídico	2
Econômico	1
Total	39

Fonte: Site AMEP e Audiência Pública.

Os quadros apresentados a seguir analisam cada uma das 39 contribuições recebidas.

Contribuição de nº 1	
Autor	Denilson Mendes dos Santo
Contribuição	<i>“Somente Rio Branco do Sul terá prejuízos com os novos itinerários. Itaperuçu, desde os inícios nas documentações apresentadas, permanece com atendimento dos ônibus indo até os bairros. Sendo que em Rio Branco do Sul os percursos são ainda mais curtos atendendo os bairros. Porque reduzir o custo só para Rio Branco do Sul? Aliás, nos outros municípios dessa concessão também não há mudanças tão significativas quanto para Rio Branco do Sul.”</i>
Análise	Agradecemos a contribuição, para os municípios de Rio Branco do Sul e Itaperuçu foram projetados veículos articulados a fim de melhorar a qualidade do atendimento aos usuários na ligação com a Praça 19. Já as linhas urbanas são competência da gestão municipal, mas será estipulado um período de transição para que o município assuma esta responsabilidade, sem prejuízo ao usuário.

Contribuição de nº 2	
Autor	Denilson Mendes dos Santos
Contribuição	<i>“Querem mudar o percurso dos ônibus em Rio Branco do Sul. Não há o que</i>

Contribuição de nº 2	
	<i>justifique isso já que a empresa que opera hoje o faz com lucro. A única justificativa que se vislumbra nesse processo é de aumentar o lucro na operação do sistema."</i>
Análise	Agradecemos a contribuição, o atendimento à Rio Branco do Sul está projetado para ser operado com veículos articulados a fim de melhorar a qualidade do atendimento aos usuários na ligação com a Praça 19, em razão da demanda de passageiros apresentada.

Contribuição de nº 3	
Autor	Denilson Costa
Contribuição	<p><i>"Boa noite.</i></p> <p><i>Acredito que é possível oferecer uma experiência de excelência no transporte metropolitano de Curitiba:</i></p> <p><i>Precisamos não só de veículos novos, mas veículos que permitam mais passageiros sentados que em pé (bancos duplos dos dois lados e estofados do veículo e a eliminação do terceiro pega mão no teto), ônibus somente com transmissão automático e motor traseiro(permitindo motor dianteiro somente em linhas que liguem bairros a terminais a curta distância mas com transmissão automática), trazendo conforto térmico e acústico aos operadores e usuários, ar condicionado em toda a frota e estações tubo(com as mudanças climáticas em dias de calor intenso os ônibus atuais parecem uma "sauna", tornando a experiência dos usuários e operadores um inferno);</i></p> <p><i>Outra observação é quanto a utilização de ônibus Multimodais: não havendo linhas Multimodais é mais adequado ônibus monomodal (ou ele é com portas a direita ou com porta a esquerda). Pontos de ônibus: ideal que eles tivessem uma proteção do usuário por paredes até o chão;</i></p> <p><i>Estudo para implantação para utilização de veículos com piso baixo e corredores BRS e BRT nas cidades metropolitanas;</i></p> <p><i>Manter todas as linhas operacionais em todos os 7 dias da semana, pois há pessoas que trabalham e querem se divertir e na ausência dessas tabelas inviabiliza o uso do transporte coletivo, mantendo uma frota mínima;</i></p> <p><i>Tarifa domingueira ou mesmo um estudo para tarifa gratuita aos domingos, para estimular o uso do transporte coletivo;</i></p> <p><i>Outra coisa que quero deixar registrado é minha insatisfação quanto as mudanças nas linhas que ligam Colombo ao terminal Cabral e Guadalupe: as linhas B20 e B06 devem ser independentes entre si, devem ser linhas paradoras em todos os pontos (a B06 semi direta é subutilizada enquanto a B20 fica</i></p>

Contribuição de nº 3	
	<p><i>sobrecarregada, baseada em qual critério foi feita essa mudança?) outra coisa: deveria ter um reforço B01 Maracanã Guadalupe e B12 Maracanã/Cabral parador nos horários de pico e a extinção da B89 nos finais de semana, mantendo tabela de final de semana para B06 e B20 de modo independente, da mesma forma a linha 607 deveria operar todos os 7 dias da semana. Por fim, a estrutura dos terminais de Colombo: precisam de uma reforma completa (estão muito sujo, tem vazamentos no telhado e no caso do terminal do Alto Maracanã infestação por pombos e do Guaraituba virou abrigo de cães abandonados algo inadequado), padronização visual e a substituição das placas das linhas por painéis inteligentes exibindo o nome das linhas e os 3 próximos horários;</i></p> <p><i>Para toda a região metropolitana sugiro que seja feita uma licitação separada apenas para manutenção, conservação e administração destes terminais de modo unificado, não por cada prefeitura.</i></p> <p><i>Por fim, a terceirização da limpeza dos ônibus, pois atualmente as empresas parecem não dá conta do recado, pois estão sempre sujos, molhados, fedendo e com baratas”.</i></p>
Análise	<p>Agradecemos a contribuição. Para que as solicitações fossem viáveis, seriam necessários ao menos dois quadros:</p> <p>O primeiro é dispor de realidade semelhante ao que havia no final da década de 1990. Em 2001 a população de Curitiba era de 1.637.698 habitantes, em 2021 1.963.726, ou seja, aumento de 20%. Já a frota de carros era de 545.184 para 994.883 (acréscimo de mais de 82%) e de motos, de 40.123 para 140.888 (251% de aumento), para a mesma malha viária. O salário mínimo em 2001 era de R\$ 180,00, hoje R\$ 1.412,00 (aumento de 684%). Com um salário mínimo em 2001 era possível comprar 125 litros de gasolina ou 261 litros de diesel ou 164 passagens de ônibus. Com um salário mínimo atual é possível comprar 253 litros de gasolina (ganho de 102%), 226 litros de diesel (perda de 13%) e 235 passagens de ônibus de Curitiba (ganho de 44%).</p> <p>O segundo é identificar elevado montante financeiro para bancar tamanho investimento para transportar o mesmo número de pessoas que são transportadas hoje. Se colocar essas solicitações no custo do serviço, a tarifa aumentaria consideravelmente e, conseqüentemente acarretaria na perda de usuários pagantes, ou seja, um círculo vicioso que não tem fim.</p> <p>Todas as ações estabelecidas pelo Poder Público Estadual buscam um equilíbrio de oferta e demanda, buscando atender os usuários com razoabilidade minimizando custos excessivos. Não há garantia de que as solicitações apontadas resultem no retorno da demanda de passageiros, mas certamente impactam sobremaneira o custo.</p> <p>Em relação aos terminais, a competência da manutenção está a encargo das Prefeituras que, para tanto, detêm a gestão de receitas dos equipamentos através de locação de espaços comerciais e exploração de publicidade, por exemplo. Além do reforço na limpeza e manutenção dos coletivos, deve haver campanha de conscientização dos usuários para não deixarem cair no interior dos veículos restos de alimentos que, quando ficam em locais da carroceria de difícil acesso, acabam por atrair insetos.</p>

Contribuição de nº 4	
Autor	Denilson Costa
Contribuição	<p><i>"Acredito que é possível oferecer uma experiência de excelência no transporte metropolitano de Curitiba:</i></p> <p><i>Precisamos não só de veículos novos, mas veículos que permitam mais passageiros sentados que em pé (bancos duplos dos dois lados e estofados do veículo e a eliminação do terceiro pega mão no teto), ônibus somente com transmissão automático e motor traseiro(permitindo motor dianteiro somente em linhas que liguem bairros a terminais a curta distância mas com transmissão automática), trazendo conforto térmico e acústico aos operadores e usuários, ar condicionado em toda a frota e estações tubo(com as mudanças climáticas em dias de calor intenso os ônibus atuais parecem uma "sauna", tornando a experiência dos usuários e operadores um inferno);</i></p> <p><i>Outra observação é quanto a utilização de ônibus Multimodais: não havendo linhas Multimodais é mais adequado ônibus monomodal (ou ele é com portas a direita ou com porta a esquerda). Pontos de ônibus: ideal que eles tivessem uma proteção do usuário por paredes até o chão.</i></p> <p><i>Estudo para implantação para utilização de veículos com piso baixo e corredores BRS e BRT nas cidades metropolitanas;</i></p> <p><i>Manter todas as linhas operacionais em todos os 7 dias da semana, pois há pessoas que trabalham e querem se divertir e na ausência dessas tabelas inviabiliza o uso do transporte coletivo, mantendo uma frota mínima;</i></p> <p><i>Tarifa domingueira ou mesmo um estudo para tarifa gratuita aos domingos, para estimular o uso do transporte coletivo;</i></p> <p><i>Outra coisa que quero deixar registrado é minha insatisfação quanto as mudanças nas linhas que ligam Colombo ao terminal Cabral e Guadalupe: as linhas B20 e B06 devem ser independentes entre si, devem ser linhas paradoras em todos os pontos (a B06 semi direta é subutilizada enquanto a B20 fica sobrecarregada, baseada em qual critério foi feita essa mudança?) outra coisa: deveria ter um reforço B01 Maracanã Guadalupe e B12 Maracanã/Cabral parador nos horários de pico e a extinção da B89 nos finais de semana, mantendo tabela de final de semana para B06 e B20 de modo independente, da mesma forma a linha 607 deveria operar todos os 7 dias da semana. Por fim, a estrutura dos terminais de Colombo: precisam de uma reforma completa (estão muito sujo, tem vazamentos no telhado e no caso do terminal do Alto Maracanã infestação por pombos e do Guaraituba virou abrigo de cães abandonados algo inadequado), padronização visual e a substituição das placas das linhas por</i></p>

Contribuição de nº 4	
	<p><i>painéis inteligentes exibindo o nome das linhas e os 3 próximos horários;</i></p> <p><i>Para toda a região metropolitana sugiro que seja feita uma licitação separada apenas para manutenção, conservação e administração destes terminais de modo unificado, não por cada prefeitura.</i></p> <p><i>Por fim, a terceirização da limpeza dos ônibus, pois atualmente as empresas parecem não dá conta do recado, pois estão sempre sujos, molhados, fedendo e com baratas."</i></p>
Análise	<p>Agradecemos a contribuição. Para que as solicitações fossem viáveis, seriam necessários ao menos dois quadros:</p> <p>O primeiro é dispor de realidade semelhante ao que havia no final da década de 1990. Em 2001 a população de Curitiba era de 1.637.698 habitantes, em 2021 1.963.726, ou seja, aumento de 20%. Já a frota de carros era de 545.184 para 994.883 (acréscimo de mais de 82%) e de motos, de 40.123 para 140.888 (251% de aumento), para a mesma malha viária. O salário mínimo em 2001 era de R\$ 180,00, hoje R\$ 1.412,00 (aumento de 684%). Com um salário mínimo em 2001 era possível comprar 125 litros de gasolina ou 261 litros de diesel ou 164 passagens de ônibus. Com um salário mínimo atual é possível comprar 253 litros de gasolina (ganho de 102%), 226 litros de diesel (perda de 13%) e 235 passagens de ônibus de Curitiba (ganho de 44%).</p> <p>O segundo é identificar elevado montante financeiro para bancar tamanho investimento para transportar o mesmo número de pessoas que são transportadas hoje. Se colocar essas solicitações no custo do serviço, a tarifa aumentaria consideravelmente e, conseqüentemente acarretaria na perda de usuários pagantes, ou seja, um círculo vicioso que não tem fim.</p> <p>Todas as ações estabelecidas pelo Poder Público Estadual buscam um equilíbrio de oferta e demanda, buscando atender os usuários com razoabilidade minimizando custos excessivos. Não há garantia de que as solicitações apontadas resultem no retorno da demanda de passageiros, mas certamente impactam sobremaneira o custo.</p> <p>Em relação aos terminais, a competência da manutenção está a encargo das Prefeituras que, para tanto, detêm a gestão de receitas dos equipamentos através de locação de espaços comerciais e exploração de publicidade, por exemplo. Além do reforço na limpeza e manutenção dos coletivos, deve haver campanha de conscientização dos usuários para não deixarem cair no interior dos veículos restos de alimentos que, quando ficam em locais da carroceria de difícil acesso, acabam por atrair insetos.</p>

Contribuição de nº 5	
Autor	Remilia Scarlet
Contribuição	<i>"A proposta atual pode ser considerada como referencial para o que vai ser proposta para as regiões de Apucarana/Londrina."</i>
Análise	Agradecemos a contribuição. É possível a utilização dos documentos editais do Sistema de Transporte Público de Passageiros da Região Metropolitana de Curitiba como referência para licitação de outros sistemas.

Contribuição de nº 6	
Autor	Gustavo Ambrozio
Contribuição	<p><i>“Se faz necessário pensar em uma estrutura que no longo prazo atenda às cidades maiores da região metropolitana. Como cidadão Araucariense até alguns meses, usuário da rodovia que liga à Fazenda Rio Grande também, diariamente, e agora morador de Curitiba, percebo a dificuldade que é o transporte metropolitano, principalmente se pensarmos no crescimento dessas cidades para o futuro, o qual dependerá de uma estrutura de mobilidade robusta.</i></p> <p><i>Penso na necessidade de fazer um transporte metropolitano que atenda a essa demanda atual e que tenha espaço para a demanda futura. UM BRT/VLT que atenda cada uma das cidades maiores da RMC (Araucária, Fazenda Rio Grande, São José dos Pinhais, Pinhais, Colombo e Campo Largo [e talvez até Piraquara]). Pois tendo um BRT para cada uma dessas cidades, seria uma estrutura que conseguiria atender por muito tempo e muito crescimento ainda.</i></p> <p><i>Se pensarmos a cidade de Fazenda Rio Grande que tem praticamente apenas uma saída para Curitiba, extremamente congestionada nos horários de pico, os ônibus dividindo as pistas com os carros deixam o transporte coletivo tão parado quanto o carro, e desconfortável.</i></p> <p><i>Outro problema visto para a cidade de Araucária é que a principal linha de integração com a RIT se faz através do terminal Capão Raso, que não suporta a quantidade de pessoas atualmente. A linha que atende ao Pinheirinho é demorada, pois é alimentadora.</i></p> <p><i>São José dos Pinhais e Pinhais já possuem as vias ou até mesmo já o BRT de transporte.</i></p> <p><i>Campo Largo enfrente o mesmo problema de Fazenda Rio Grande, com apenas uma rodovia praticamente ligando à Curitiba.</i></p> <p><i>Então, pensarmos em uma obra já, para que atenda a demanda atual de transporte e possa suportar o aumento de população ao longo prazo, é uma necessidade.</i></p> <p><i>A minha ideia, portanto, para contribuição à audiência de transporte é um projeto de BRT ligando as maiores cidades:</i></p> <p><i>1 - Araucária: partindo do terminal Central (ou para auxiliar o transporte interno da cidade, podendo ligar o bairro Costeira (onde há projeto para terminal), passando pela Av. Manoel Ribas com maior demanda de transporte), através da Av. das Araucárias e PR-421, ligando ao terminal do Pinheirinho;</i></p>

Contribuição de nº 6	
	<p>2 - Fazenda Rio Grande: ligando o terminal central através da BR-116, ou então com uma nova avenida através da Nicola Pelanda. Ou até mesmo pelo Caximba e Tatuquara, para atender à demanda desses bairros também, ligando ao terminal do Pinheirinho;</p> <p>3 - São José dos Pinhais: através da Avenida Marechal Floriano, onde já possui a estrutura até São José;</p> <p>4 - Pinhais: já possuindo o BRT;</p> <p>5 - Colombo: para ligar algum dos terminais até o terminal do Santa Candida, ou Cabral; e</p> <p>6 - Campo Largo: através da BR-376 (ou com uma nova avenida pela região da Ferraria até a canaleta da rápida que desemboca da Eduardo Sprada), para ligar o terminal do Campina do Siqueira.</p> <p>Dessa forma, cada uma das cidades poderia ter uma via com faixas ou canaletas exclusivas, através de alguma via importante ou criação de avenidas novas para desafogar o trânsito em alguns casos, ligando um Terminal importante de Curitiba, para fazer as integrações da RIT. Terminais esses que possuem BRTs que ligam à região central.</p> <p>Também poderia ser o caso, de ter linhas que liguem essas cidades a esses terminais informados, e outras linhas que continuem o trajeto até o Centro de Curitiba, para fazer ligações da RMC ao centro, podendo substituir alguns horários das linhas de responsabilidade de Curitiba (até talvez como meio de compensação do uso da RTI e dos terminais).</p> <p>O que não podemos fazer é deixar de pensar em estruturas de grande porte para essas cidades, que cada vez crescem mais, e com trânsito cada vez mais intenso.</p> <p>Agradeço à oportunidade de contribuição!"</p>
Análise	<p>Agradecemos a colaboração. As contribuições são excelentes e compatíveis, diante do cenário atual, mas não se trata do escopo do projeto.</p> <p>A região metropolitana cresceu numa velocidade maior que a capacidade do Poder Público em apresentar soluções correspondentes. Embora tal prerrogativa não seja exclusividade de Curitiba e municípios de seu entorno, neste momento está em execução o Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado – PDUI, que tem como objetivo abordar temas de interesse público compartilhados entre os municípios, como planejamento territorial, mobilidade metropolitana, meio ambiente, recursos hídricos, habitação de interesse social e desenvolvimento social e econômico, essas áreas incluem a ordenação do crescimento urbano, melhorias no transporte coletivo, conservação de recursos naturais, identificação de áreas para habitação social e estímulo ao desenvolvimento social e econômico. No entanto, uma vez que o serviço de transporte coletivo metropolitano é realizado em caráter precário (sem contrato), faz-se urgente sua</p>

Contribuição de nº 6	
	<p>licitação para atualização das regras de garantia e segurança, sobretudo para os usuários tomadores do serviço que inclui prerrogativas de alterações tecnológicas, por exemplo.</p> <p>Destaca-se que a tomada de decisões no aspecto metropolitano carece de um conjunto de ações que impactam os entes envolvidos, como por exemplo a definição da capital de suas políticas públicas de priorização do transporte coletivo ao individual, com faixas exclusivas, semaforização inteligente, obras de modernização e ampliação dos equipamentos públicos.</p>

Contribuição de nº 7	
Autor	Jose Silso da Silva
Contribuição	<p><i>"Bom dia</i></p> <p><i>Sobre a linha I16 T. PINHAIS/ T. GUARAITUBA.</i></p> <p><i>QUANDO COMECA A OPERAR"</i></p>
Análise	Agradecemos a contribuição. A previsão de início da operação é quando ocorrer a assunção do serviço de transporte coletivo metropolitano após a licitação.

Contribuição de nº 8	
Autor	Zorita Stival
Contribuição	<i>"Gostaria que tivessem mais ônibus Minérios, os horários são muito espaçados desde que mudou o ponto final para o Guadalupe."</i>
Análise	Agradecemos a contribuição, informamos que o sistema atual não é escopo da licitação, porém há previsão de melhorias no atendimento mencionado, a operação das linhas de Rio Branco do Sul e Itaperuçu passarão a ser com veículos articulados.

Contribuição de nº 9	
Autor	Jesse Ricardo Alves Freitas
Contribuição	<i>"Realizar observações sobre os serviços que serão prestados na nova licitação."</i>
Análise	Agradecemos a contribuição.

Contribuição de nº 10	
Autor	Fernando Claros
Contribuição	<p><i>"O transporte coletivo é um direito constitucional, mas não é o que vemos em São José dos Pinhais, a cidade é uma das cidades mais ricas da região metropolitana, não investe em mobilidade urbana desde quando se iniciou o transporte. Hoje a cidade com mais de 300.000 mil habitantes necessita de readequação, modernização, estudos, inovação, pesquisas e tudo que for necessário para um transporte acessível, ágil, eficaz, sustentável, e pode ser muito mais que isso: São</i></p>

Contribuição de nº 10	
	<i>José dos Pinhais precisa urgente de canaletas de ônibus, continuação da canaleta até o Terminal Afonso Pena, continuando até o Bairro: Colônia Rio Grande. Sendo assim integrando todas as linhas urbanas com os terminais ou estações de transferência criando conexões rápidas estudando os horários dos ônibus urbanos com os metropolitanos criando uma conexão rápidas nas estações. Hoje precisamos urgente das linhas: São José/Carlos Gomes Expresso, Fazenda/São José, São José/Sítio Cercado, São José/Centenário. Criando assim uma pesquisa de passageiros. A cidade possui muitas empresas, melhorando o transporte coletivo as pessoas vão preferir deixar o carro em casa. Obrigado.”</i>
Análise	Agradecemos a colaboração. Ressalta-se que o projeto em questão contempla a licitação do transporte coletivo metropolitano, ligação dos municípios com a capital e com outros municípios. Mesmo diante de inúmeros desafios que recaem sobre esse serviço público essencial, com o forte incentivo ao transporte individual motorizado a partir da década de 2000, e que continua atualmente, houve avanços no serviço com São José dos Pinhais, como a integração das linhas do Terminal Central, que outrora pesava aos usuários o pagamento de quatro tarifas para deslocamento à capital. Outra é o novo Terminal Afonso Pena que está em fase final e deverá melhorar os deslocamentos e tráfego local. Demais melhorias estão previstas no projeto da licitação, que trará atualização das regras de garantia e segurança, sobretudo para os usuários tomadores do serviço que inclui prerrogativas de alterações tecnológicas e novas ligações, por exemplo.

Contribuição de nº 11	
Autor	Jesiel Carlos Ramos
Contribuição	<p><i>“1. Aumentar a frota da linha direta cabral/guaraituba. 30 minutos de espera é muito tempo, nem que tivesse que contemplar usuários do terminal Maracanã, que também esperam muito.</i></p> <p><i>2. Casar horários dos alimentadores com as linhas diretas. Por exemplo, algumas linhas chegam 5 min depois que a linha direta sai, ou seja, por causa de 5 minutos tenho que esperar linha que ultrapassa 1h de espera</i></p> <p><i>3. Utilização de micro-ônibus seja necessário para não aumentar o tempo de espera no terminal. Integrar linhas com a região metropolitana. Por exemplo, sjp tem que pagar outra passagem, Pinhais não faz conexão com terminal de Colombo....</i>Análise: <i>Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. A utilização de veículos mais potentes é uma premissa a ser observada, no entanto, apresentam maior impacto no custo do serviço e, conseqüentemente, nas tarifas e subsídio. Os ônibus com motorização dianteira estão enquadrados em normas legais e sendo amplamente fabricados, o fato de ocorrerem impactos pela troca de marchas não decorrem do veículo, mas dos operadores. Uma vez identificadas anomalias na condução dos veículos, os usuários podem acessar o recurso da Ouvidoria no site da Amep para que possam ser dadas as tratativas de correção.</i></p>

Contribuição de nº 11	
	<i>A licitação em curso contempla veículos novos."</i>
Análise	Agradecemos a contribuição. Ressalta-se que o projeto em questão contempla a licitação do transporte coletivo metropolitano, ligação dos municípios com a capital e com outros municípios. As sugestões elencadas contemplam o projeto atual e podem ser feitas utilizando o canal da Ouvidoria da AMEP. Melhorias estão previstas no projeto da licitação, que também trará atualização das regras de garantia e segurança, sobretudo para os usuários tomadores do serviço que inclui prerrogativas de alterações tecnológicas e novas ligações, por exemplo.

Contribuição de nº 12	
Autor	José Eduardo dos Santos Geremias Junior
Contribuição	<i>"A linha proposta E06 - Aeroporto/Guadalupe (Anexo 1, Apêndice 1.01, Tabela 194) apresenta características que potencializam uma possível ineficiência, por compartilhar itinerário com linhas no eixo da Av. Comendador Franco-Av. das Torres, a saber E01 - Urano, E68 - Braga e E69 - Quississana além da E05 - São José esta última permitindo integração por meio das linhas E32 - Boqueirão/Aeroporto e a linha municipal 515 - Aeroporto/Shopping São José. Fica a sugestão de seccionamento da E68 ou E69 para acesso ao Aeroporto (ex: E69 - Quississana/Guadalupe via Aeroporto), alteração do ponto final para a Rodoferroviária (alterando a denominação da linha para E06 - Aeroporto/Rodoferrroviária)."</i>
Análise	Agradecemos a contribuição. A linha E68-QUISSISSANA/GUADALUPE apresenta grande concentração de demanda de passageiros, especialmente pela sua extensão. A linha E06-AEROPORTO/GUADALUPE tem como finalidade o fácil acesso ao Aeroporto não somente aos que utilizam o serviço no eixo Avenida das Torres, mas principalmente da demanda das demais cidades que chegam ao Terminal Guadalupe pela integração temporal, lançada em julho de 2022.

Contribuição de nº 13	
Autor	José Eduardo dos Santos Geremias Junior
Contribuição	<i>"Gostaria de sugerir a inclusão para retorno da linha E64 - Aeroporto Executivo, que teve seus serviços suspensos durante a pandemia e não retornou a operar."</i>
Análise	Agradecemos a contribuição, a linha Aeroporto Executivo não está prevista para operar no projeto da licitação, porém há previsão da linha E06-AEROPORTO/GUADALUPE, possibilitando o fácil acesso ao Aeroporto não somente aos que utilizam o serviço no eixo Avenida das Torres, mas principalmente da demanda das demais cidades que chegam ao Terminal Guadalupe, dessa forma otimizando a sua operação.

Contribuição de nº 14	
Autor	José Eduardo dos Santos Geremias Junior
Contribuição	<i>"Para São José dos Pinhais está previsto como "Ligeirinho" (ou seja, em veículo multimodal) apenas a linha E32 - Aeroporto/Boqueirão, linha esta que na operação atual foi "rebaixada" para veículo convencional, bem como a linha E07 - Direto São José. Considerando um prospecto em que esta linha permaneça em veículo convencional por solicitação do licitante vencedor, apresenta-se um cenário em que São José permanece como a única cidade que faz divisa com Curitiba e que não possui linha em características de ligeirinho. Sugere-se a criação ou modificação de alguma linha para que haja um meio ágil de acesso a Curitiba."</i>
Análise	Agradecemos a contribuição. Mesmo diante de inúmeros desafios que recaem sobre esse serviço público essencial, com o forte incentivo ao transporte individual motorizado a partir da década de 2000, e que continua atualmente, houve avanços no serviço com São José dos Pinhais, como a integração das linhas do Terminal Central, que outrora pesava aos usuários o pagamento de quatro tarifas para deslocamento à capital, o novo Terminal Afonso Pena que melhorou os deslocamentos e tráfego local. Demais melhorias estão previstas no projeto da licitação, que trará atualização das regras de garantia e segurança, sobretudo para os usuários tomadores do serviço que inclui prerrogativas de alterações tecnológicas e novas ligações, por exemplo.

Contribuição de nº 15	
Autor	José Eduardo dos Santos Geremias Junior
Contribuição	<i>"Nas linhas de São José dos Pinhais se apresenta ofertas de acesso à capital por meio da Rodovia Governador Ney Braga/BR-277, pela Avenida das Américas/Av. Mal. Floriano Peixoto e Avenida das Torres/Av. Com. Franco. Se propõe a criação de uma linha que siga pelo eixo Rua Joaquim Nabuco/Av. Sen. Salgado Filho, de forma a criar alternativa, principalmente nos horários em que há alto tráfego na Av. das Torres."</i>
Análise	Agradecemos a contribuição. A baixa utilização da então linha E63-PEDRO MORO (via UBERABA) não possibilitou, nesse momento, a identificação desse trajeto para o projeto em questão, no entanto, a licitação, que trará atualização das regras de garantia e segurança, sobretudo para os usuários tomadores do serviço, inclui prerrogativas de alterações tecnológicas e novas ligações, por exemplo, desde que justificadas.

Contribuição de nº 16	
Autor	José Eduardo dos Santos Geremias Junior
Contribuição	<i>"Hoje na operação metropolitana há quatro municípios com gestão própria do transporte local (Curitiba, São José, Araucária e Campo Largo), com a Amep operando as linhas locais de 9 outros municípios, o que faz com que haja cinco sistemas de bilhetagem eletrônica autônomos e separados, sendo esses: Associação Metrocard, Fundo de Urbanização de Curitiba (URBS), Consórcio do Vale Eletrônico Municipal (VEM), Transp. Col. nº S. Piedade e Transp. Integrados</i>

Contribuição de nº 16	
	<i>de Araucária (TRIAR). Com a licitação em andamento, após a fase de transição os nove municípios estarão responsáveis por seus respectivos transportes coletivos, além dos demais 16 municípios que não possuem nem operação própria nem operação pela Amep. Isto cria um ambiente com potenciais 30 SBEs próprios e autônomos. Apesar de o Apêndice 1.3.1 apresentar como requisito que o SBE do STPP/RMC preveja o Estabelecimento de interoperabilidade com outros sistemas de bilhete agem eletrônica, não há qualquer menção de como se dará a interoperabilidade, o que corrobora para a situação potencial e absurda de 30 bilhetagens com 30 cartões transporte. Neste sentido propõe-se incluir no apêndice informações de como se dará a integração (ex: mediante termo entre Amep, operadora do SBE da STPP/RMC, Município e operadora do SBE metropolitano)."</i>
Análise	Agradecemos a contribuição. A integração do SBE parte de um conceito de sistema de bilhetagem com interoperabilidade, ou seja, o sistema que vai ser licitado prevê essa interoperabilidade, o uso de outras tecnologias, outros cartões pela leitura do nosso sistema e depois um sistema de compensação tarifária. É necessário que os sistemas urbanos que operam nos municípios também prevejam essa interoperabilidade. O sistema de Curitiba vai ser licitado em 2025, o sistema de bilhetagem é da URBS, não depende dessa licitação, mas é importante que se preveja uma interoperabilidade, mesma coisa no caso de São José, a partir de convênios firmados entre os municípios e o Estado, aí você consegue fazer com que o sistema tecnológico possa ser compatível e, eventualmente, o mesmo aplicativo de transporte possa fazer essa compensação, e no momento do pagamento ao invés de ter três cartões, quatro cartões, ter um aplicativo que facilita isso ou até, no futuro, em vez de aplicativo, em vez de cartão, reconhecimento facial, inclusive, para fazer o pagamento e o débito de um cartão de crédito ou cartão de débito ou outro meio de pagamento também é possível.

Contribuição de nº 17	
Autor	José Eduardo dos Santos Geremias Junior
Contribuição	<i>"Em 25/01/2024 foi firmado contrato tetrapartite entre a Amep, Prefeitura de Curitiba, Prefeitura de São José dos Pinhais e Banco Nacional do Desenvolvimento para os estudos de viabilidade de implantação de um veículo leve sobre trilhos ligando o Aeroporto Afonso Pena e o Centro Cívico, coisa que existiu até 2015 com a linha 208 - Aeroporto. Neste sentido, de forma a subsidiar uma possível viabilidade, se sugere a implementação de linha Aeroporto-Centro Cívico como extensão em ambos os sentidos da 500/503 - Boqueirão em ônibus LD 5 Portas (que permite acesso em tubo de Ligeirão e de Ligeirinho) e caso considerada viável e com migração possível para o modelo do VLT, apresentar à operadora para possível interesse na operação."</i>
Análise	Agradecemos a contribuição. Eventuais ajustes nos encargos contratuais exigidos da concessionária, como linhas ou modais, serão constantemente avaliados pelo Poder Concedente durante a execução contratual e, se necessário, incorporadas

Contribuição de nº 17	
	no modelo através de aditivo contratual.

Contribuição de nº 18	
Autor	Elcio Luiz Karas
Contribuição	<i>"Sistema de bilhetagem: Como será feita a integração com os cartões da URBS e de SJP, pois hoje os usuários precisam ter 3 cartões para se deslocarem entre os municípios da região metropolitana?"</i>
Análise	<p>Agradecemos a contribuição. A integração do SBE entre São José dos Pinhais e o sistema metropolitano parte de um conceito de sistema de bilhetagem com interoperabilidade, ou seja, o sistema que vai ser licitado prevê essa interoperabilidade, o uso de outras tecnologias, outros cartões pela leitura do nosso sistema e depois um sistema de compensação tarifária. É necessário que os sistemas urbanos que operam nos municípios também prevejam essa interoperabilidade. O sistema de Curitiba vai ser licitado em 2025, o sistema de bilhetagem é da URBS, não depende dessa licitação, mas é importante que se preveja uma interoperabilidade, mesma coisa no caso de São José, a partir de convênios firmados entre os municípios e o Estado, aí você consegue fazer com que o sistema tecnológico possa ser compatível e, eventualmente, o mesmo aplicativo de transporte possa fazer essa compensação, e no momento do pagamento ao invés de ter três cartões, quatro cartões, ter um aplicativo que facilita isso ou até, no futuro, em vez de aplicativo, em vez de cartão, reconhecimento facial, inclusive, para fazer o pagamento e o débito de um cartão de crédito ou cartão de débito ou outro meio de pagamento também é possível.</p>

Contribuição de nº 19	
Autor	Elcio Luiz Karas
Contribuição	<i>"As empresas vencedoras do certame (lotes) serão obrigadas a formar empresas de propósito específico - SPE?"</i>
Análise	<p>Agradecemos a contribuição. Sim, as empresas ou os consórcios de empresas vencedores da licitação deverão, antes da assinatura do Contrato, constituir Sociedade de Propósito Específico ("SPE") para operar cada um dos lotes da concessão.</p> <p>Embora a Lei nº 8.987/95 ("Lei de Concessões") não exija tal medida, a constituição de uma SPE está em consonância com as boas práticas de estruturação, garantindo maior segurança jurídica e patrimonial à concessão, eis que possibilita a segregação da prestação dos serviços em relação às demais atividades das empresas ou dos consórcios que se sagraram vencedores do certame.</p> <p>Além disso, de acordo com o Art. 21 da Lei Complementar 76/1995, é facultado ao poder concedente, desde que previsto no edital, determinar que o licitante vencedor constitua uma sociedade concessionária específica para celebração e execução do contrato.</p>

Contribuição de nº 20	
Autor	José Eduardo
Contribuição	<p><i>"1) As linhas de SJP preveem uma linha do tipo multimodal (ligeirinho) em lugar de uma linha que foi "rebaixada" a comum? Há previsão de linha direta similar nas linhas SJP?</i></p> <p><i>2) Há planos de abordagem da linha "aeroporto executivo"?</i></p> <p><i>3) A linha "Guadalupe-Aeroporto" não seria ociosa por haver 3 outras linhas na mesma rota?"</i></p>
Análise	<p>Agradecemos a contribuição.</p> <p>1) São José dos Pinhais, Araucária e Campo Largo, eles se distinguem dos outros municípios porque já têm sistema próprio, têm sistema licitado. Outra característica pouco tempo atrás: o Terminal Central não tinha integração. Hoje, Terminal Central, a exemplo do Afonso Pena, ele tem integração, e nesse momento mantém-se as ligações com Curitiba, mas nada impede de uma implantação direta futura.</p> <p>2) A linha Aeroporto Executivo não está prevista para operar no projeto da licitação, porém há previsão da linha E06-AEROPORTO/GUADALUPE, possibilitando o fácil acesso ao Aeroporto não somente aos que utilizam o serviço no eixo Avenida das Torres, mas principalmente da demanda das demais cidades que chegam ao Terminal Guadalupe, dessa forma otimizando a sua operação.</p> <p>3) A linha E68-QUISSISSANA/GUADALUPE apresenta grande concentração de demanda de passageiros, especialmente pela sua extensão. A linha E06-AEROPORTO/GUADALUPE tem como finalidade o fácil acesso ao Aeroporto não somente aos que utilizam o serviço no eixo Avenida das Torres, mas principalmente da demanda das demais cidades que chegam ao Terminal Guadalupe pela integração temporal, lançada em julho de 2022..</p>

Contribuição de nº 21	
Autor	Elisa Bernert
Contribuição	<p><i>"Rio Branco do Sul é um município que sofre com severas restrições de uso e ocupação do solo em decorrência de suas condições geológicas e do fato de ser considerado, hoje, manancial de abastecimento futuro de Curitiba e Região Metropolitana, sem receber contrapartidas. Estas limitações resultam na impossibilidade de instalação de indústrias e, conseqüentemente, em menor oferta de emprego para a população.</i></p> <p><i>Por outro lado, Curitiba é hoje um município dependente da mão de obra oriunda dos demais municípios que compõem a RMC. O transporte se dá, portanto, em decorrência das dinâmicas metropolitanas.</i></p> <p><i>Considerando este cenário, há previsão de repasse de recursos, ou de algum tipo de subsídio, para os municípios após dois anos de transição?"</i></p>

Contribuição de nº 21	
Análise	Agradecemos a contribuição. Nós não temos uma solução exata para todos os municípios, como é o caso de Rio Branco do Sul. Realmente, existe restrição ambiental, de moradia e de indústrias. Então, existe sim essa mão de obra muito presente em Curitiba, inclusive no horário. Atualmente, temos ônibus de lá saindo com uma grande lotação já cedo, a partir de quatro horas da manhã. Dentro do que pôde ser feito, foi possível proporcionar aos munícipes de Rio Branco do Sul uma tarifa mais baixa para que a gente possa dar uma condição melhor para os usuários. E esse período de transição é exatamente a construção que a gente está propondo e elaborando, inclusive de custeio, o Estado com a sua competência e o município com a sua competência.

Contribuição de nº 22	
Autor	Jucimara Dobrig
Contribuição	: “1 - O Município de Rio Branco do Sul terá 2 anos para se adequar após a licitação? 2- Qual a garantia que a Amap dará ao Município de que a população usuária não ficará sem o transporte nestes 2 anos?”
Análise	Agradecemos a contribuição. Dentro do que pôde ser feito, foi possível proporcionar aos munícipes de Rio Branco do Sul uma tarifa mais baixa para que a gente possa dar uma condição melhor para os usuários. E esse período de transição é exatamente a construção que a gente está propondo e elaborando, inclusive de custeio, o Estado com a sua competência e o município com a sua competência.

Contribuição de nº 23	
Autor	Gerson Lobo
Contribuição	“Terá tarifa menor no fim de semana e fora do horário de pico na integração intermodal?” Transcrição de manifestação oral: “Ou seja, fora das regiões metropolitanas faz algum sentido ter uma tarifa mais baixa nesses horários. Gostaria também que fosse avaliada a integração entre diferentes modais de transporte.”
Análise	Agradecemos a colaboração. Muitas das suas sugestões vão ao encontro de políticas que melhorem o transporte coletivo. Algumas delas desconhecidas, como uma decisão de alteração de tarifa fora do pico em massa. Qual seria efetivamente o resultado? Isso é muito importante. Já em relação à ciclovias, na operação metropolitana é um pouco mais complexo. Estamos falando aqui de municípios que apresentam longa distância até a capital, então, assim, dificilmente haveria uma demanda de pessoas que viessem trabalhar, por exemplo. Mas a política de incentivo à bicicleta é um grande benefício a população. Então, dentro do que pode hoje, na região metropolitana, sempre iremos incentivar os municípios na condição de assessoria, porque não é uma competência exclusivamente do Estado.

Contribuição de nº 24	
Autor	Ana Flávia de Castro
Contribuição	<p><i>"1- Se haverá alguma mudança no itinerário das linhas que atende Rio Branco do Sul?</i></p> <p><i>2- A linha de Itaperuçu seguirá atendendo o bairro dos Falcões - Rio Branco do Sul?</i></p> <p><i>3- Tem previsão de aumento da frota p/ atender Rio Branco do Sul?</i></p> <p><i>4 - Aumento de desvios no domingo?</i></p> <p><i>5 - A dificuldade é a demora no domingo, por passar em outros lugares, seguirá dessa forma?"</i></p> <p>Transcrição de manifestação oral: <i>"Há um incentivo pelo monitoramento dentro do transporte, por relatos de passageiros de ocorrências criminais. Pede, também, alguma data para início das mudanças e quer entender se o itinerário dos ônibus até os bairros vai ser de responsabilidade da prefeitura."</i></p>
Análise	<p>Agradecemos a contribuição. Infelizmente, a lotação e o tempo de operação nos picos não são características específicas de Rio Branco do Sul e Itaperuçu. Por exemplo: Fazenda Rio Grande, se o ônibus sai 6h da manhã para chegar no Pinheirinho, ele faz em 22, 25 minutos. Se ele sai às 7h, ele faz em 50, 52. Infelizmente, essa é uma característica do transporte coletivo na realidade metropolitana. Quase 7 a cada 10 pessoas utilizam ônibus em 6 das 19 horas que ele funciona. O Poder Concedente está em busca constante de alternativas para mudar esse cenário. Em Rio Branco do Sul, especificamente, existe a obra na ligação com a capital, impactando o usuário. Estamos em busca, junto ao DER, de uma operação especial, alguma alternativa para superar logo até que a obra acabe.</p> <p>Em relação ao aumento de frota, para Rio Branco do Sul e Itaperuçu foram projetados articulados para proporcionar uma qualidade melhor na ligação com a Praça 19.</p> <p>Já em relação as linhas locais são competência dos municípios, mas será estipulado um período de transição para que o município assumira esta responsabilidade, sem prejuízo ao usuário.</p> <p>Sobre o atendimento ao Tacaniça, para o processo licitatório se dará como previsto, mas nada impede de estudarmos melhorias futuras para atendimento ao usuário.</p>

Contribuição de nº 25	
Autor	Anderson Teixeira
Contribuição	<p><i>"1- Índices de Qualidade; - haverá índices de avaliação? Esse custo recairá ao trabalhador? Como será feita essa avaliação?</i></p> <p><i>2- Desmobilização dos Trabalhadores Ativos - será feita pelo poder concedente?</i></p>

Contribuição de nº 25	
	<p>Como serão feitas as rescisões?</p> <p>3- <i>Obrigaçao da manutenção dos trabalhadores - recontração dos que já atuam nesse sistema?"</i></p> <p>Transcrição de manifestação oral: <i>"Haverá índices de avaliação? Esse custo recairá ao trabalhador? Como será feita essa avaliação? Como serão feitas as rescisões? O Poder Concedente irá arcar com os custos trabalhistas? Recontração dos que já atuam nesse sistema."</i></p>
Análise	<p>Agradecemos a contribuição.</p> <p>1 - Em relação aos índices de avaliação, informamos que estão contemplados no Edital, a fim de avaliar e aprimorar a qualidade do serviço prestado.</p> <p>2 - Agradecemos a contribuição. Em relação ao questionamento quanto à alocação do risco de passivos trabalhistas anteriores à assunção dos serviços, reiteramos que a Matriz de Riscos desenvolvida no âmbito do presente projeto segue as melhores práticas do setor, que consiste em alocar os riscos à parte que possui maior controle e gerenciamento sobre tais eventos.</p> <p>3 - Nesse sentido, tratando-se do risco acima mencionado, como a futura concessionária não terá qualquer controle sobre eventuais passivos trabalhistas anteriores à assunção dos serviços, a boa prática consiste em alocá-lo ao Poder Concedente. Vale ressaltar que tal alocação não visa declarar a responsabilidade do Poder Concedente por eventuais passivos trabalhistas precedentes, mas tão somente assegurar que esse ônus não recairá sobre o parceiro privado.</p>

Contribuição de nº 26	
Autor	Dante Filho
Contribuição	<i>"Novas tecnologias." Transcrição de manifestação oral: "O edital não prevê incentivos a usos de tecnologias de tração ou combustíveis com menor nível de poluição."</i>
Análise	<p>Agradecemos a contribuição. Muito do que tem de mudança, no decorrer da operação vai ser melhorado por força do contrato, onde terão parâmetros muito claros para poder, num eventual reequilíbrio da operação, estar reavaliando. Com as regras claras definidas do novo contrato prevendo a segurança jurídica tanto para o Poder Concedente, quanto para o operador, e também ao trabalhador, sendo possível uma atualização na forma de como será utilizada a matriz energética que será implantada no sistema metropolitano. Temos conhecimento do que tem sido discutido nos sistemas urbanos e no país afora, mas a modelagem hoje proposta já apresenta uma redução significativa na emissão de poluente com a admissão apenas de veículos Euro 6.</p>

Contribuição de nº 27	
Autor	José Eduardo dos Santos
Contribuição	<i>1- Hoje o edital prevê uma possibilidade de se aceitar bilhetagens municipais, mas sem garantia real, o que cria uma manutenção de +20 sistemas de bilhetagens. Como se prevê o incentivo às redes municipais a aceitar o SBE e o SBE ser aceito nos sistemas municipais?"</i>
Análise	Agradecemos a contribuição. A integração do SBE entre São José dos Pinhais e o sistema metropolitano parte de um conceito de sistema de bilhetagem com interoperabilidade, ou seja, o sistema que vai ser licitado prevê essa interoperabilidade, o uso de outras tecnologias, outros cartões pela leitura do nosso sistema e depois um sistema de compensação tarifária. É necessário que os sistemas urbanos que operam nos municípios também prevejam essa interoperabilidade. O sistema de Curitiba vai ser licitado em 2025, o sistema de bilhetagem é da URBS, não depende dessa licitação, mas é importante que se preveja uma interoperabilidade, mesma coisa no caso de São José, a partir de convênios firmados entre os municípios e o Estado, aí você consegue fazer com que o sistema tecnológico possa ser compatível e, eventualmente, o mesmo aplicativo de transporte possa fazer essa compensação, e no momento do pagamento ao invés de ter três cartões, quatro cartões, ter um aplicativo que facilita isso ou até, no futuro, em vez de aplicativo, em vez de cartão, reconhecimento facial, inclusive, para fazer o pagamento e o débito de um cartão de crédito ou cartão de débito ou outro meio de pagamento também é possível.

Contribuição de nº 28	
Autor	Francine Frederico
Contribuição	<p><i>"Municípios Região Metropolitana – ASSOMEÇ"</i></p> <p>Transcrição de manifestação oral: <i>"A atual operação tem integração entre os ramais. É indagado como as linhas que não estão abrangidas vão integrar o edital e sobre a supressão das linhas, que vai acarretar o mau atendimento dos usuários e isso gera medo da desintegração abrupta. É questionado se o município que vai bancar esse sistema das linhas não abrangidas nas cidades metropolitanas ou isso irá afetar diretamente o usuário. É solicitado acesso ao estudo de impacto realizado do ponto de vista socioeconômico. Quer integrar 4 pontos na discussão: 1. Detalhado e considerado o conceito do passageiro metropolitano; 2. Seja considerada a integração tarifária junto ao sistema de transporte metropolitano, considerando a equidade dos usuários; 3. Integração entre municípios, não só entre a capital; e 4. Abranger na licitação as linhas alimentadoras, intermunicipais e seja incluída a possibilidade de criação de convênio e eventual subsídio para municípios da região metropolitana. Pede, por fim, se isso não for possível, que a transição seja realizada dentro de um prazo razoável para que haja a possibilidade de adequação na linha do tempo e financeiramente."</i></p>
Análise	Agradecemos a contribuição. Hoje já existe um sistema de integração na Região

Contribuição de nº 28	
	<p>Metropolitana de Curitiba, que não existe semelhante Brasil a fora, onde você pode pagar com uma tarifa para sair de Fazenda Rio Grande e ir a Rio Branco do Sul usando o serviço do transporte coletivo da capital. No dimensionamento de todos os serviços estão caracterizados e considerados essa demanda de passageiros municipais para que possibilite transportá-los até Curitiba, transportá-los até os outros municípios. Importante destacar que, em 2022, nós começamos a fazer a tarifa diferenciada do cartão para o dinheiro, naquele momento, nós tínhamos 59% de uso do cartão, e a tarifa em dinheiro passou para R\$ 5,00, no cartão R\$ 4,75. Em um ano e meio passou para 75% do uso do cartão. Em julho de 2022, disponibilizamos a integração temporal no Terminal Guadalupe, tudo com o objetivo de melhorar a integração, trazer, facilitar o acesso dos usuários e recuperar aqueles que deixaram de utilizar o serviço. Informamos que o transporte urbano é de responsabilidade de cada gestão municipal, mas será estipulado um período de transição para que o município assumira esta responsabilidade, sem prejuízo ao usuário.</p>

Contribuição de nº 29	
Autor	Guto Lorenz
Contribuição	<p><i>“Manutenção do itinerário em vigência e a construção de um terminal urbano na cidade.”</i></p> <p>Transcrição de manifestação oral: <i>“Espera um processo de transição e quer que a documentação disponibilizada entre Amep e a prefeitura de Rio Branco do Sul fique disponível para consulta dos representantes da sociedade civil. Quer saber também como Amep irá regular a contrapartida que a Rio Branco do Sul vai apresentar.”</i></p>
Análise	<p>Agradecemos a contribuição. Estamos tratando de uma licitação que engloba toda a região metropolitana. Hoje, nós atendemos 20 cidades, mais a capital, estamos indo para 28, mais a capital. Cada município tem uma realidade, e a competência do Governo do Estado é a ligação metropolitana, ou seja, de um município para a capital, ou de um município com outro município, sem passar pela capital. É o caso, por exemplo, de Rio Branco do Sul, a ligação matriz é da sede do município com Curitiba, sede do município com Alm. Tamandaré, e de Rio Branco do Sul com Itaperuçu. Não quer dizer que os usuários dos bairros mais distantes deverão ficar desatendidos, só que essa construção é totalmente necessária dentro da transição, uma construção conjunta do Governo do Estado, não só com o município do Rio Branco do Sul, mas com todos os demais que têm uma característica semelhante. Referente ao terminal urbano de Rio Branco do Sul o Poder Público já vem tratando em conjunto com a Prefeitura Municipal, intensamente, o governo do Estado está tentando auxiliar os municípios da melhor forma possível.</p>

Contribuição de nº 30	
Autor	Eloir Bueno
Contribuição	<p><i>“Mudança de linhas nos bairros.”</i></p> <p>Transcrição de manifestação oral: <i>“Passagem por km percorrido, de acordo com a tabela 70 do processo licitatório, há uma previsão de redução de atendimento em</i></p>

Contribuição de nº 30	
	<i>Rio Branco do Sul, não há terminal e há um abaixo assinado, deve revisão de onde será a espera do transporte."</i>
Análise	Agradecemos a contribuição. Estamos tratando de uma licitação que engloba toda a região metropolitana. Hoje, nós atendemos 20 cidades, mais a capital, estamos indo para 28, mais a capital. Cada município tem uma realidade, e a competência do Governo do Estado é a ligação metropolitana, ou seja, de um município para a capital, ou de um município com outro município, sem passar pela capital. É o caso, por exemplo, de Rio Branco do Sul, a ligação matriz é da sede do município com Curitiba, sede do município com Alm. Tamandaré, e de Rio Branco do Sul com Itaperuçu. Não quer dizer que os usuários dos bairros mais distantes deverão ficar desatendidos, só que essa construção é totalmente necessária dentro da transição, uma construção conjunta do Governo do Estado, não só com o município do Rio Branco do Sul, mas com todos os demais que têm uma característica semelhante.

Contribuição de nº 31	
Autor	Lucas Roni
Contribuição	<i>"O município de Rio Branco do Sul solicita apoio do Estado para aquisição de terreno e implantação de terminal metropolitano."</i>
Análise	Agradecemos a contribuição. Referente ao terminal urbano de Rio Branco do Sul o Poder Público já vem tratando em conjunto com a Prefeitura Municipal, intensamente, o governo do Estado está tentando auxiliar os municípios da melhor forma possível.

Contribuição de nº 32	
Autor	Mayara Bormom
Contribuição	<i>"Município de Rio Branco do Sul: Pontua-se a transição da operação das linhas de transporte seja seguida e o auxílio do Estado em relação a compra do terreno para implantação do Terminal."</i>
Análise	Agradecemos a contribuição. É a construção que o Poder Público já vem tratando em conjunto com a Prefeitura Municipal, intensamente, o governo do Estado está tentando auxiliar os municípios da melhor forma possível.

Contribuição de nº 33	
Autor	Luciana Mickus
Contribuição	<i>"Qual a possibilidade de fazer um transporte integrado de Tijucas do Sul para Curitiba ou com outro município que seja integrado com Curitiba? Hoje o ônibus (linha) que temos leva duas horas para chegar em Curitiba com custo de R\$ 26,00."</i>
Análise	Agradecemos a contribuição. Tijucas do Sul está contemplada com ligação à São José dos Pinhais. Deixa de ser uma ligação intermunicipal rodoviária, ou seja,

Contribuição de nº 33	
	com ônibus de uma porta só, para um ônibus igual aos demais municípios da região metropolitana. Isso já vai fazer com que a tarifa venha ficar num patamar totalmente diferente do que é hoje. A projeção não tá com Curitiba porque tem cidade polo, que é São José dos Pinhais, e do Lagoinha até o centro de São José são aproximados 57 quilômetros, se fosse até o centro de Curitiba ia passar de 70.

Contribuição de nº 34	
Autor	Ligia Maria
Contribuição	<i>"Durante esses dois anos até a implantação final do sistema, quem irá custear o transporte existente?"</i>
Análise	Agradecemos a contribuição. Nesse período de transição o Estado continua atendendo como tem sido feito nos últimos anos. Essa é a construção. Inclusive o Ministério Público está acompanhando muito de perto, não só com o Poder Concedente, mas com todos os municípios, para logarmos êxito neste processo.

Contribuição de nº 35	
Autor	Ayrton F. do Amaral - Metrocard
Contribuição	<p><i>Perguntas apresentadas no ofício Metrocard OF. 0311/2024 - Anexo a esta ficha de contribuições.</i></p> <p><i>1 - O Anexo I, Apêndice II, (item 01.2 - Apêndice II) do edital apresenta diversas tabelas com "estimativas de demanda" para os lotes que serão licitados. A demanda "projetada" é fixa para um período. Pergunta-se: Quais foram os estudos que ampararam as estimativas de demanda? O trabalho da empresa Fundação de Estudos e Pesquisas Socioeconômicas - FEPESE ou o trabalho da empresa FIPE? O trabalho estima demanda só para as 138 linhas descritas que comporão o chamado "STTP/RMC"³, ficando fora as linhas que atualmente são geridas pela AMEP? Favor disponibilizar o estudo que estimou a demanda.</i></p> <p><i>2- Com relação às linhas que comporão o "modelo operacional do STTP/RMC". No item 2.1. do "01.1 APÊNDICE I - INFORMAÇÕES OPERACIONAIS" Afirma-se que "O modelo operacional do STTP/RMC se baseia na premissa geral de um sistema troco-alimentado bem definido, a partir da utilização de terminais metropolitanos (localizados nos municípios da RMC ao redor de Curitiba), terminais de bairro de Curitiba, e terminal Central." Mais: que "o STTP/RMC abrange linhas de caráter intermunicipal". Diante disso, pergunta-se: as linhas caráter municipal utilizadas hoje pela população da Região Metropolitana de Curitiba para embarque/desembarque do bairro e embarque/desembarque nos terminais mencionados e que funcionam como "alimentadoras", não serão mais geridas pelo Estado do Paraná/AMEP? Como será feita a mudança já que pode ocorrer</i></p>

Contribuição de nº 35

descompasso de tempo entre a licitação do Município atingido e a licitação ora proposta pela AMEP? Ocorrendo o descompasso de tempo, a população da Região afetada deixará de ser atendida já que os novos operadores não serão os titulares do serviço e, os antigos prestadores do serviço municipais poderão não estar licitados?

3- Com relação às linhas que comporão o "modelo operacional do STPP/RMC". Como se mencionou no questionamento anterior, o item 2.1. do Edital ("01.1 APÊNDICE I - INFORMAÇÕES OPERACIONAIS") afirma que "O modelo operacional do STPP/RMC se baseia na premissa geral de um sistema tronco-alimentado bem definido, a partir da utilização de terminais metropolitanos (localizados nos municípios da RMC ao redor de Curitiba), terminais de bairro de Curitiba, e terminal Central." Mais: que "o STPP/RMC abrange LINHAS de caráter intermunicipal". Diante disso, pergunta-se: Os municípios da RMC que terão linhas afetadas pelo novo modelo foram consultados sobre a mudança? Tais municípios concordaram com a retirada das linhas chamadas "alimentadoras" e estão prontos para assumir imediatamente os serviços que não serão mais geridos pela AMEP? Tais municípios farão os aportes de subsídios caso as receitas não sejam capazes de suportar todo o custo do sistema (linha municipal)? Houve observância à chamada "Governança Interfederativa" e, por consequência, das decisões proferidas pelo TCE Paraná, em especial, relacionadas aos achados 3 e 4 do "Plano Anual de Fiscalização (PAF) 2020", no Processo de Representação n. 479470/22 (Acórdão 502/24 O Tribunal Pleno)?"

4- O edital menciona no item 2.2 do "estudo técnico preliminar" (14. Anexo XIV) apresentado pela FIPE que foram realizados "estudos prévios", dentre eles, um contratado junto à FEPESE cujo objetivo seria "elaboração de estudos e pesquisas para atualização do cálculo tarifário, a modelagem econômico-financeira e o estabelecimento de cenários para a outorga do sistema de transporte coletivo metropolitano de Curitiba/PR". A consultante não localizou o estudo completo desenvolvido por tal Fundação (FEPESE) nos anexos do Edital. Os estudos foram descartados? Favor disponibilizar a integralidade dos mesmos.

5- Sabe-se que o projeto que será apresentado nesse dia 27/03/2024 visa regular o futuro. No entanto, há uma situação atual (operação do sistema que é realizada por diversas operadoras). Não se localizou no edital, ou nos estudos técnicos disponibilizados junto com ele, informações acerca da finalização dos contratos atualmente existentes bem como se as atuais operadoras serão

Contribuição de nº 35

indenizadas pelos prejuízos já experimentados (alguns com ações judiciais em curso), pelo rompimento dos seus contratos e pelos investimentos realizados até que a licitação seja finalizada e os serviços adjudicados pelos vencedores do certame?

6- O apêndice III.I do Edital trata do Sistema de Bilhetagem Eletrônica - SBE. Informa que ele será composto de uma série de equipamentos além de diversos sistemas "integrados" (SBE, SGF, SITU e SGS). Ao tratar da "Remuneração" da operadora do SBE informa que ela se dará "no percentual de 3% sobre o valor total dos custos fixados no ANEXO IV - CALCULO TARIFARIO que visam cobrir despesas com instalação, locação, operação e manutenção do SBE e seus módulos" (item 3.1, fl. 19). Pergunta-se: os estudos utilizados pela AMEP se basearam na atual operação do sistema ou, no sistema futuro, desejado pela AMEP? Se baseado no atual sistema, ao retirar linhas, os custos variáveis até podem diminuir, mas os custos fixos não. Assim, como a AMEP garantirá que o percentual indicado (3%) é adequado para custear o serviço desejado (SBE)?

7- Com relação ainda ao SBE, atualmente esse serviço não está sendo remunerado pela AMEP e pelo Estado do Paraná. Enquanto o serviço não for licitado e até que os novos operadores assumam o serviço e constituam a sua própria sociedade (SPE) ou associação no intuito de executar a tarefa (período de transição), como a atual operadora do SBE será remunerada?

8- O apêndice IV (01.4) que trata o assunto "Especificações de Frota" no item 4.1. estabelece que "A CONCESSIONÁRIA deverá disponibilizar FROTA de veículos 100% nova ao iniciar o CONTRATO". Pergunta-se: Qual a justificativa técnica para tal exigência?

9- O apêndice IV (01.4) que trata o assunto "Especificações de Frota" no item 4.1. estabelece que a concessionária deverá disponibilizar frota 100% nova ao iniciar o contrato. pergunta-se: Essa exigência não restringe a competição? Não exclui automaticamente as atuais prestadoras do serviço já que o Poder concedente as obrigou a manter a frota dentro da idade média prevista no atual Regulamento (Decreto Estadual 2009/2015) e, para isso, muitas delas tiveram que adquirir os veículos novos. Assim, os veículos novos que entraram no sistema, estarão "velhos" (usados) e não poderão ser usados na nova operação?

Contribuição de nº 35

10- Se o Edital prevê frota 100% nova e as atuais operadoras adquiriram, a pedido do Estado do Paraná/AMEP, veículos novos antes da realização da futura licitação, como se dará a indenização desse investimento já que as atuais operadoras não poderão usar os veículos na nova operação caso queiram (possam) participar do futuro certame?

11- O Edital sugerido e seus anexos estabelecem que as futuras interessadas em participar do certame deverão apresentar como condição de participação uma série de documentos relativos à sua "Qualificação Econômico-Financeira". O edital prevê em seu item 14.12.2 que o "valor do patrimônio líquido equivalente a 10% do valor estimado do contrato para cada lote." Já o termo de referência elaborado pela FIPE (Anexo XIV) repete essa condição ao deixar claro que o valor do Capital Social ou Patrimônio Líquido deve ser equivalente a 10% do Valor estimado do Contrato". Como os valores estimados para cada lote ultrapassam a casa do "BILHÃO", pergunta-se: qual a justificativa legal e técnica para se optar por exigir de interessados capital social que ultrapassa a casa dos R\$ 141.463.468,80 - cento e quarenta e um milhões relativos ao menor Lote (Lote 2) e R\$ 163.940.757,84 - cento e sessenta e três milhões para o maior Lote (Lote3)? Isso não restringe a competição?

12- No item 3.3.4 do Anexo IV afirma-se que: "A remuneração do capital investido corresponde à compensação financeira pelos investimentos realizados". Pergunta: Se o valor residual de um bem faz parte do capital investido qual o motivo desta parte do capital não estar sendo considerado na fórmula da remuneração apresentada?

13- O edital exige que a idade média da frota de 6 anos (faixa de 6 a 7 anos) seja respeitada durante os 12 anos de contrato, assim como exige que a frota total seja zero km no início da operação. Pergunta: Onde está informando no Fluxo de Caixa livre o capital necessário para a aquisição de ônibus novos da proporção 15% da frota no sétimo ano, 12% da frota no oitavo ano, 11% da frota no nono ano, 10% da frota no décimo ano, de forma a manter sempre os 6 anos de vida útil média da frota?

14- A tabela de fluxo de caixa livre do projeto indica que este só será positivo a

Contribuição de nº 35	
	<p><i>partir do oitavo ano de operação, sendo que 90% da TIR só se realiza no último ano. Pergunta: Com que dota o consórcio irá operar no último ano de contrato visto que 90% da TIR só se realizará com a venda de toda frota no decorrer do décimo-segundo ano?</i></p> <p><i>15- O cálculo do WACC é produto de elaboração própria dos autores do Edital e seus índices não estão compatíveis com a realidade empresarial. Pergunta: Explicar o cálculo e indicar em detalhe como o WACC foi calculado, de onde os valores foram retirados e quais as premissas financeiras de cálculo de custo médio de capital foram considerados?</i></p>
Análise	<p>Agradecemos a contribuição, seguem elencadas respostas aos questionamentos elaborados:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Projeção de demanda realizada com base no sistema atual. 2. Agradecemos a contribuição. Estamos tratando de uma licitação que engloba toda a região metropolitana. Hoje, nós atendemos 20 cidades, mais a capital, estamos indo para 28, mais a capital. Cada município tem uma realidade, e a competência do Governo do Estado é a ligação metropolitana, ou seja, de um município para a capital, ou de um município com outro município, sem passar pela capital. Isso não quer dizer que os usuários dos bairros mais distantes deverão ficar desatendidos, só que essa construção é totalmente necessária dentro da transição, uma construção conjunta do Governo do Estado com todos os demais que têm uma característica semelhante. A qual já vem ocorrendo através de ações acompanhadas pelo Ministério Público e dentro da esfera que lhe compete, prevendo uma transição sem impacto ao usuário do serviço. 3. Em relação as linhas locais, estas são de competência dos municípios, mas será estipulado um período de transição para que o município assumira esta responsabilidade, sem prejuízo ao usuário. 4. Os resultados aproveitados do estudo realizado pela FEPESE estão destacados no Estudo Técnico Preliminar. Por se tratar de tema sigiloso, até o momento da realização da fase externa da licitação, ou seja, o lançamento do Edital, o estudo completo não será disponibilizado, posteriormente será inserido na íntegra no site da AMEP. 5. Questões relacionadas ao contrato atual não fazem parte do escopo do projeto a ser licitado e objeto da audiência pública. A AME em fórum específico tratará todas as questões relacionadas ao contrato atual. 6. O percentual de 3% tem como referência o estudo realizado pela AMEP, a

Contribuição de nº 35

partir dos valores dos custos e serviços prestados atualmente na operação do transporte coletivo público metropolitano. A AMEP realizou levantamento do total do custo do sistema e o valor total do custo com o SBE e encontrou um percentual médio, avaliando dados de 2015 a 2023, considerando ainda que para o projeto da licitação toda a questão financeira será realizada pelo Poder Concedente.

7. Questões relacionadas ao contrato atual não fazem parte do escopo do projeto a ser licitado e objeto da audiência pública. A AME em fórum específico tratará todas as questões relacionadas ao contrato atual.

8. Contribuição parcialmente acolhida para ajustes no Edital. A modelagem apresentada na Audiência Pública estipulava a entrada de veículos zero quilômetro, é importante destacar que tal premissa fora escolhida após análise dos cenários pelo Poder Concedente e sua consultoria contratada, sendo que este cenário foi o que melhor atendeu aos objetivos almejados com a licitação, diante das contribuições aqui elencadas novos cenários foram estudados proporcionando ajustes no Edital.

9. Contribuição parcialmente acolhida. A modelagem apresentada na Audiência Pública estipulava a entrada de veículos zero quilômetro não se mostrando como restrição à competitividade, entretanto, ante os questionamentos aqui apontados, poderão ser estudados novos cenários desde que seja atingido o nível de excelência do serviço pretendido com a Concessão.

Quanto a frota a ser apresentada pelos interessados, ressalta-se que deverão se atentar aos requisitos de habilitação dispostos.

10. Questões relacionadas ao contrato atual não fazem parte do escopo do projeto a ser licitado e objeto da audiência pública. A AME em fórum específico tratará todas as questões relacionadas ao contrato atual.

11. A contribuição será acolhida. A exigência de qualificação econômica será adequada com o fim de elevar a competitividade do projeto.

12. O valor residual do ativo compõe os cálculos do cenário base que embasa o edital. Na medida em que esses ativos não são reversíveis ao poder concedente, ao final do contrato, o valor residual desses ativos são considerados para fins de compor o fluxo de caixa livre do projeto.

13. O valor de reinvestimentos em veículos para manutenção da frota com a idade média exigida constam na linha de CAPEX dos Anexos XI.a, b, c e d - Estudo de Viabilidade Econômico-Financeira.

14. Agradecemos a contribuição. A TIR sempre deve ser considerada como o

Contribuição de nº 35	
	<p>resultado da taxa interna de retorno média anual de um determinado período. Logo, não se deve analisar a TIR como resultado de um único ano ou período. Ademais, o cenário base representa uma possível solução técnica para atendimento dos encargos contratuais e não gera vínculo ao parceiro privado. Desta forma, não há vínculo da execução contratual com o Anexo XI.- Estado de Viabilidade Econômico-financeira.</p> <p>15. Contribuição acolhida. No Anexo XI - Estudo de Viabilidade Econômico-financeira será apresentada a composição do WACC utilizado para o cenário base. Importante destacar que o WACC estimado para o cenário base não é vinculante e apenas utilizado para estimar o parâmetro licitatório máximo a ser apresentado nas propostas econômicas dos proponentes em âmbito licitatório. Por fim o WACC estimado é líquido de tributos e em termos reais.</p>

Contribuição de nº 36	
Autor	Alex Espinosa
Contribuição	<p><i>"1 - Considerando que o item 7.2, v do edital veda a participação de empresas coligadas, controladas ou sociedade em comum de participarem de mais de um consórcio, questiona-se: Há a possibilidade de empresas que possuam em seu quadro societário sócios em comum, participarem em mais de um consórcio? Em casos de lotes distintos, empresas com sócios em comum poderão participar?"</i></p> <p><i>"2 - Considerando que no item 12 e seguintes prevê a obrigatoriedade de garantia da proposta, sem especificar os valores ou percentuais para cada lote, qual será o valor da garantia da proposta para cada lote?"</i></p> <p><i>"3 - No item 2.6 do anexo I há exigência de que as Concessionárias disponibilizem frota 100% nova no início do contrato, qual o motivo de não aceitação de veículos usados?"</i></p> <p><i>4 - Considerando que o edital exige que a frota seja 100% nova, a frota que hoje está em operação será integralmente indenizada?"</i></p> <p><i>5 - Em análise ao edital, percebe-se que algumas linhas municipais, que não possuem demanda representativa para licitação individual, como Campina Grande do Sul e Quatro Barras, e hoje estão sob gestão da Amep, não foram incluídas na Futura concessão. Quais os motivos para tal exclusão? ° Essa medida não estaria em desacordo com o Estatuto das Metrôpoles (Lei Federal nº 13.089/2015)?"</i></p>
Análise	Agradecemos a contribuição, seguem elencadas respostas aos questionamentos elaborados:

Contribuição de nº 36	
	<p>1. As vedações estão expressamente previstas na Cláusula 7.2, v, que são os casos de "coligadas, controladas, controladoras ou outra sociedade sob controle comum". O Edital não veda a participação de empresas que possuem, meramente, "sócios em comum". Além disso, como os lotes de uma licitação são considerados "licitações autônomas", a vedação prevista na Cláusula 7.2, v será aplicável a cada lote isoladamente.</p> <p>2. O Item 12 do Edital é claro ao prever que a Garantia de Proposta deverá ser equivalente a 1% (um por cento) do valor estimado do contrato para cada um dos Lotes, que pode ser verificado na tabela constante do Item 4.1 do instrumento convocatório.</p> <p>3. A modelagem apresentada na Audiência Pública estipula a entrada de veículos zero quilômetro, é importante destacar que tal premissa fora escolhida após análise dos cenários pelo Poder Concedente e sua consultoria contratada, sendo que este cenário foi o que melhor atendeu aos objetivos almejados com a licitação, não se mostrando como restrição à competitividade, entretanto, ante os questionamentos recebidos nesta Audiência, poderão ser estudados novos cenários desde que seja atingido o nível de excelência do serviço pretendido com a Concessão.</p> <p>4. Agradecemos a Contribuição. Contudo, questões relacionadas ao contrato atual não fazem parte do escopo do projeto a ser licitado e objeto da audiência pública. O Poder Concedente em fórum específico tratará todas as questões relacionadas a operação atual.</p> <p>5. Estamos tratando de uma licitação que engloba toda a região metropolitana. Hoje, nós atendemos 20 cidades, mais a capital, estamos indo para 28, mais a capital. Cada município tem uma realidade, e a competência do Governo do Estado é a ligação metropolitana, ou seja, de um município para a capital, ou de um município com outro município, sem passar pela capital</p>

Contribuição de nº 37	
Autor	fshd2012 (usuário do YouTube)
Contribuição	<i>"Com a Amep assumindo as linhas metropolitanas, como ficará o apoio na licitação das linhas urbanas de cada município? Há planos? Obrigado."</i>
Análise	Agradecemos a contribuição. É importante destacar aqui que todas as linhas sob gestão da AMEP, sejam elas metropolitanas ou as urbanas, no cenário atual, têm o equipamento de bilhetagem e o equipamento de GPS, isso faz com que o Governo do Estado tenha um conteúdo grande de informações, inclusive de passageiros, horário de embarque e onde eles embarcam, isso dos passageiros que passam na catraca, visto que o usuário que volta de Curitiba, ele embarca

Contribuição de nº 37	
	nos ônibus metropolitanos pelas portas de trás, então ele não passa na catraca ali, mas na vinda, na maioria das linhas, a AMEP tem essa informação, ou seja, onde passa a catraca. Todo esse conteúdo a AMEP está disponibilizando às prefeituras, já foram realizadas várias reuniões e a troca é constante para conseguir auxiliar no que for possível.

Contribuição de nº 38	
Autor	Mr. Rafa (usuário do YouTube)
Contribuição	<i>"Campo Magro também terá algumas linha que deixaram de operar? Também não temos terminal de ônibus."</i>
Análise	Agradecemos a contribuição. Campo Magro também é um município que tem restrição ambiental, você tem dificuldades ali de implementação de condomínios, moradia, indústria. Porém, o sistema atual de transporte que atende ao município é como se fosse composto por linhas alimentadoras de Curitiba, só que um pouco mais distantes. Todos os bairros adensados do município têm ligação direta com Curitiba, com a integração chegando no terminal. Tem o ligeirinho, tem o troncal, tem o interbairros, tem as linhas que vão para os outros terminais. Então, hoje, com essa dinâmica, funciona muito bem esse formato, a única linha de Campo Magro que não está contemplada no projeto da licitação é a linha P17-Terra Boa, que é uma linha estritamente municipal e de característica extremamente social pela distância que percorre e pela localidade que atende.

Contribuição de nº 39	
Autor	visca barça (usuário do YouTube)
Contribuição	<i>Minha sugestão é que a população poderia pagar por PIX via QRCode."</i>
Análise	Agradecemos a contribuição. O sistema de bilhetagem proposto visa utilizar todas as tecnologias. O transporte coletivo precisa se atualizar e ficar em igualdade com os meios de pagamento utilizados pelos usuários do sistema.