

AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 120/2011
ATA DA SESSÃO PÚBLICA EM BRASÍLIA – DF
1º DE SETEMBRO DE 2011

Ao primeiro dia do mês de setembro de 2011, às nove horas e trinta minutos, no Auditório da Parla Mundi da LBV – Plenário José de Paiva Netto, situado na SGAS 915, Lotes 75/76 – 1º A, foi iniciada a sessão pública da Audiência Pública nº 120/2011, realizada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, conforme convocação do aviso publicado no Diário Oficial da União do dia nove de agosto de 2011, seção três, página cento e cinquenta, e também, em jornais de grande circulação nacional e local. A Audiência Pública nº 120/2011 tem o objetivo de colher contribuições referentes ao Plano de Outorga dos Serviços de Transporte Rodoviário Interestadual de Passageiros, operados por ônibus do tipo rodoviário, aprovado pelo Ministério dos Transportes em 2 de agosto de 2011.

Para composição da mesa da audiência, foram indicados os seguintes representantes: senhora Sonia Rodrigues Haddad, Superintendente dos Serviços de Transportes de Passageiros da ANTT e presidente da audiência; senhora Lílian Moraes de Oliveira, secretária da audiência; senhora Francisca Margareth Feijó Ximenes, representante da Procuradoria-Geral da ANTT; senhor Leonardo Cavalcanti, representante da Ouvidoria da ANTT; e os senhores Alexandre Muñoz Lopes de Oliveira e Mauro Rodrigues Sanjad, ambos representantes da Superintendência de Serviços de Transportes de Passageiros da ANTT.

Inicialmente, a presidente agradeceu a presença de todos, declarou aberto o ato e fez a leitura dos procedimentos da audiência pública, nos termos da Resolução/ANTT nº 3.026/09 e da Deliberação ANTT nº 148/11. Em seguida passou a palavra aos senhores Mauro Rodrigues Sanjad e Alexandre Muñoz Lopes de Oliveira que fizeram, em linhas gerais, a apresentação dos estudos funcionais e de remuneração do Plano de Outorga. Na sequência, a secretária da audiência fez uma breve explanação das manifestações recebidas previamente, por meio eletrônico, para a Audiência Pública nº 120/2011. Em seguida, houve intervalo para o recebimento de contribuições por escrito.

Após a retomada dos trabalhos, e não tendo sido apresentadas manifestações escritas durante o intervalo, passou-se para a fase de pronunciamento oral, conforme abaixo relatado.

O senhor **Carlos Ferreira de Souza**, da Viação JLS, Real Maia Transportes Ltda, Transportes Coletivos Brasil Ltda, Viação Monte Alto e Maia e Durão Ltda, questiona não ter sido apresentado estudo acerca do impacto do transporte aéreo no rodoviário e qual o impacto da licitação nas linhas que estão sendo operadas por meio de medida judicial. O senhor **Antonio Carlos de Souza Carvalho**, do Sindicato dos Rodoviários de São Paulo, representando o senhor Wilson Pereira dos Santos, apresenta preocupação com o futuro dos trabalhadores. O senhor **Dalvemir de Araújo**, do Sindicato dos Trabalhadores Rodoviários de Guarulhos, cita, a título de exemplo, a

SBN. Quadra 2 – Bloco C – Brasília-DF – 70040-020 – fone: (61) 3410.1000 / 1001

www.antt.gov.br

reestruturação do transporte urbano de São Paulo, e do impacto trazido à sociedade e aos trabalhadores do setor. Solicita que sejam apresentados estudos relativos à satisfação dos usuários e as datas das próximas sessões públicas. O senhor **Washington Peixoto Coura**, da Gontijo de Transportes Ltda, questiona a racionalização das linhas, citando, ainda, alguns exemplos. O senhor **Renan Chieppe**, da ABRATI, afirma que a rede que fora apresentada necessita ser melhor avaliada, já que a demanda de passageiros nos períodos de pico não está sendo atendida. Assevera haver um subdimensionamento da frota, que é resultado de um elevado IAP, o que ocasionará, também, a demissão em massa dos trabalhadores. Suscita que, partindo-se da premissa de que uma mesma operadora não poderá disputar dois lotes de um mesmo grupo, as empresas não poderão disputar cerca de metade de suas atuais operações, gerando demissões. Salaria que o modelo apresentado gera uma taxa de retorno baixa, que não é suficiente para cobrir os custos, pondo em risco a continuidade dos serviços. Indaga se as empresas podem oferecer o serviço em veículos com ar-condicionado e sob qual remuneração. Afirma que será enviado estudo, por escrito, à ANTT em breve. O senhor **José Alves do Couto Filho**, da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres - CNTTT, solicita que os ônibus que hoje estão em operação sejam recadastrados para se ter uma real noção do quantitativo. Afirma que passando a haver consórcios haverá uma diminuição da mão de obra. Pleiteia melhores condições de trabalho e melhor qualidade no serviço prestado. O senhor **Marcos Aurélio Vieira Soares**, da Viação Progresso e Turismo, afirma ter havido grande evolução no ProPass. Assevera que a otimização do sistema é necessária, bem como a modicidade das tarifas. Entretanto, suscita ser imprescindível o equilíbrio entre a otimização, a modicidade e a satisfação do usuário no que tange a oferta. Salaria ser uma exigência dos usuários maior número de horários para localidades diversas, sendo que o fator preço figura como quarta ou quinta prioridade. Afirma que a redução da frequência e da frota afetará o equilíbrio econômico do sistema. O senhor **José Felinto**, da Confederação Nacional dos Usuários de Transportes Coletivos - CONUT, questiona o fato de poucos concorrentes ganharem grande parte dos lotes e manifesta insatisfação da forma como está sendo conduzido o processo licitatório. Solicita que os usuários sejam convocados mais vezes para debater o tema. Sugere que os empresários, os trabalhadores e os usuários se unam naquilo que for de interesse comum. Pleiteia, por fim, maior concorrência no setor. O senhor **Dadino de Oliveira Filho**, da CONUT, afirma que o usuário é que faz a diferença no setor e que, hoje, está ocorrendo a migração do usuário do ônibus para o avião. O senhor **Telmo Joaquim Nunes**, da Alta Viação mil e um e Viação Cometa, solicita que o procedimento das audiências públicas preveja a possibilidade de réplicas, possibilitando, assim, um debate democrático. Aborda a questão da interferência do transporte interestadual no transporte intermunicipal. Questiona qual mecanismo está sendo previsto para que não ocorra qualquer ato ilícito. Solicita que se coíba o transporte não autorizado e que seja adotado algum mecanismo de proteção ao transporte, evitando-se que a União venha a responder por qualquer ato ilícito. Sugere que as linhas licitadas nos anos de mil novecentos e noventa e oito e mil novecentos e noventa e nove, que terão termo em dois mil e treze, sejam incluídas no ProPass, respeitando-se, também, contratos que estão em vigor. Afirma que, ao contrário do que está nas cartilhas distribuídas pela ANTT, há atendimento interestadual que foi excluído no ProPass. O senhor **Luciano Lopes**, da Expresso São José, afirma que o histórico das linhas não foi contemplado no projeto básico. Assevera que as empresas foram, ao longo dos anos, se definindo no mercado, tendo sido feitos investimentos pessoais e patrimoniais. Salaria que, por ser um operador de pequeno porte, deverá participar em consórcio, o

que, em seu ver, é um obstáculo, já que há a questão da responsabilidade solidária. Sugere que sejam contemplados bens reversíveis passados e futuros e que os veículos possuem tecnologia embarcada, possibilitando, assim, a precisão dos dados. Aborda preocupação com o futuro dos trabalhadores do setor. Afirma que, no tocante às linhas especiais, há a possibilidade de o operador intermunicipal poder aproveitar sua estrutura para o transporte interestadual. O senhor **Cláudio Flor**, da Útil, questiona se as linhas licitadas em mil novecentos e noventa e oito e mil novecentos e noventa e nove estão contempladas no ProPass. Afirma que a compressão tarifária ocorre de forma artificial, já que o teto máximo da tarifa que está sendo divulgado já é inferior hoje. Afirma que o coeficiente tarifário está sendo obtido a partir de uma realidade que não irá remunerar adequadamente. Demonstra preocupação com a viabilidade do sistema no futuro, que pode se tornar inviável economicamente. Afirma haver a incorporação do volume de passageiros do serviço diferenciado ao serviço convencional, provocando alteração significativa no tamanho do mercado. Assevera que na distribuição dos lotes e dos grupos houve a distorção de algumas linhas, que ficaram isoladas em um dado contexto, representando custo operacional elevado em determinados lotes. Afirma que a frota dimensionada para o pico não está adequada à realidade das empresas, bem como as linhas que ligam Belo Horizonte a São Bernardo e Belo Horizonte a São José foram suprimidas, o que seria um equívoco. Sugere que o itinerário Ouro Preto, Ouro Branco, Lafaiete até o Rio de Janeiro seja considerado. O senhor **Brunet**, da Empresa União e Grupo Amaral, afirma que os dados apresentados preocupam, já que o transporte rodoviário sofre concorrência com o setor aéreo, com o fretamento eventual e com os veículos autônomos. O senhor **Roberto John**, da Presidência da República, afirma que o transporte rodoviário não possui acessibilidade. Afirma que o projeto básico prevê a modernização da rede no que tange à acessibilidade, mas se restringe aos sanitários dos ônibus. Indaga se está previsto a adaptabilidade, elevadores etc. O senhor **Antonio da Costa Miranda**, da FetroMinas, afirma que os empresários do setor reclamam do pouco investimento na infraestrutura, principalmente no que se refere à melhoria das linhas; da remuneração, que não seria a adequada e da falta de incentivos por parte do poder público. Sugere que a tarifa seja melhor estudada de forma a proporcionar rentabilidade às empresas e garantir a sustentabilidade. Sugere que o edital tenha previsão de garantia dos postos de trabalho. O senhor **Marcos Vinícius**, da Federação Capixaba de Deficientes Visuais e do Conselho da Pessoa com deficiência de Vitória/Espírito Santo, sugere que seja feito estudo do impacto da gratuidade sobre a tarifa. Afirma haver desconsideração com essa fatia do mercado. Assevera que, ao invés se serem feitas adaptações no ônibus, dever-se-ia ter um modelo universal, completamente acessível. O senhor **Irandir Oliveira Souza**, da TCB, afirma que a tarifa proposta é maior que a praticada no setor aéreo. Destaque que quando as empresas se predispõem a oferecer ofertas são multadas. Assevera que está sendo proposta uma viabilidade técnica e econômica, mas o passageiro está sendo esquecido. Sugere que seja aplicada uma tabela de valor máximo da tarifa e o usuário é quem escolherá o menor preço.

As manifestações orais foram comentadas pela senhora presidente Sonia Rodrigues Haddad.

Não havendo mais contribuições, a presidente informou que a ata da sessão e o relatório da audiência serão, oportunamente, disponibilizados no endereço eletrônico da ANTT. Em seguida, agradeceu a presença de todos e deu por encerrada a sessão.

Conforme art. 9º, §1º e §2º, da Resolução ANTT nº 3.026/2009, esta ata foi lavrada pela secretária e subscrita por ela e pela presidente da audiência.

Brasília, 1º de setembro de 2011.

Sonia Rodrigues Haddad
Presidente da AP nº 120/2011

Lílian Morais de Oliveira
Secretária da AP nº 120/2011