

AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 120/2011
ATA DA SESSÃO PÚBLICA EM FORTALEZA – CE
17 DE AGOSTO DE 2011

Aos dezessete dias do mês de agosto de 2011, às nove horas e trinta minutos, no Auditório do SEST/SENAT, situado na Rua Leopoldina, nº 1050, Centro, 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 Vanessa da Silva Santos, 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 Vanessa da Silva Santos e Alexandre Muñoz Lopes de Oliveira que fizeram, em linhas gerais, a apresentação dos estudos funcionais e de remuneração do Plano de Outorga. Na seqüência, 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, a presidente procedeu à leitura das contribuições escritas recebidas durante o intervalo. Aquelas que apresentaram conteúdo muito extenso foram lidas de forma resumida devido à exigüidade do tempo.

As contribuições escritas tiveram o seguinte teor: o senhor **José Alves do Couto Filho**, da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres - CNTTT, manifestou preocupação com o impacto da licitação nas condições de trabalho dos empregados do setor, nas qualificações profissionais e nas garantias de emprego. O senhor **Daniel Melo de Cordeiro**, da PMF/SDH/COPEDEF, questionou como a ANTT está se preocupando com os direitos das pessoas físicas, uma vez que não há acessibilidades nos ônibus interestaduais e internacionais. O senhor **Rodrigo Gomes Mont'Alverne**, da Expresso Guanabara, afirma que apesar do sistema de transporte interestadual rodoviário de passageiros contar com cerca de doze mil ônibus o Plano de Outorga contempla, aproximadamente, seis mil e quinhentos

ônibus. Questiona como as empresas vencedoras irão operar já que o dimensionamento não está de acordo com a realidade atual, principalmente em períodos de alta demanda. O senhor **Renildo Correia da Silva**, da AsaTur Turismo - Roraima, afirma que o novo modelo para concessão das linhas interestaduais provocará enxugamento no número de transportadores e indaga como o Plano de Outorga contempla a participação dessas empresas de pequeno e médio porte na operacionalização da rede. O senhor **Carlos Magalhães**, da Guanabara questionou qual o critério para dimensionamento da frota das linhas, já que existe uma variação entre os meses de alta e baixa; como foi dimensionada a frota de apoio das linhas de longa distância acima de 400 km; como as empresas vencedoras irão atender na maioria das linhas se houve redução de frequência na operação; que tipo de pesquisa foi realizada e qual o cálculo adotado, já que a maioria das linhas do sistema está com ocupação anual acima de oitenta por cento e a realidade de hoje é de ocupação anual abaixo de sessenta por cento. O senhor **Claudemir Barros**, da FortalBus questiona se a redução da frota em cinquenta por cento não significa queda da oferta, dos empregos e da qualidade dos serviços; se um plano de regionalização das linhas valorizando o interior, notadamente da região nordeste, não traria mais desenvolvimento; se a frota será suficiente para atender e absorver a demanda, principalmente nas sazonalidades; e se a melhoria da malha viária (infraestrutura) seria uma prioridade. O senhor **Paulo Henrique Barretos de Souza**, da FortalBus, afirma que, diante dos dados apresentados, haverá redução da frota, o que afetará os trabalhadores do setor, bem como, com o crescimento da aviação, o transporte terrestre poderá sofrer redução nas viagens. Assevera que o modelo atual não especifica que o serviço deva ser prestado com ônibus do tipo convencional, executivo ou leito, mas o ideal seria que linhas com extensão acima de quatrocentos quilômetros fossem operadas com veículos do tipo executivo. O senhor **Fábio José de Oliveira Osório**, da Fretcar questiona como ficarão as permissões/concessões existentes. Indaga se quando o Projeto Básico afirma que “cada lote será operado por uma única permissionária, porém as linhas que o compõe podem ter mais de uma empresa operadora” está se referindo à formação de consórcio, e havendo lotes que permitem apenas uma empresa operadora, como isso ficaria na formação do consórcio já que a participação em forma consorcial impede a participação individual. Pergunta por que na apuração do coeficiente tarifário foi excluído o ICMS, as taxas de embarque e as tarifas de pedágio, se todos compõem ou deveriam compor o referido coeficiente e qual o impacto do ICMS e demais insumos sobre a taxa de retorno de oito vírgula setenta e sete por cento atribuída à operação. Questiona se os veículos utilizados em um determinado lote podem ser utilizados para participação e pontuação em outro e qual será o tipo de licitação a ser escolhida: menor tarifa, menor tarifa com melhor técnica. Indaga, por fim, quais os itens a serem exigidos para os ônibus a serem utilizados além do sanitário apresentado pelo Projeto Básico.

As manifestações escritas recebidas durante o intervalo foram comentadas pela senhora presidente Sonia Rodrigues Haddad. Em seguida, passou-se para a fase de pronunciamento oral, conforme abaixo relatado.

O senhor **José Alves do Couto Filho**, da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres - CNTTT, afirma que há, em média, setenta e três mil trabalhadores do setor e que mais de quarenta mil serão demitidos com a realização da licitação. Preocupa-se com os trabalhadores enfermos e os que estão às vésperas de aposentadoria. Solicita que o assunto seja amplamente discutido. Para tanto, aponta a necessidade de que sejam marcadas mais sessões públicas. O senhor **Wilson Pereira dos Santos**, do Sindicato dos Trabalhadores nas Empresas de Ônibus de São Paulo, questiona acerca da qualificação dos trabalhadores. Afirma que a absorção da mão de obra não é garantida. Entretanto, há que se considerar que o operador de ônibus tenha experiência vinculada à qualificação de treinamento. Assim, sugere que a ANTT apresente proposta de como se garante a qualidade no atendimento, quais garantias terá o novo profissional que irá operar e como se verifica se operar é de fato qualificado. O senhor **José Dalvemir de Araújo**, do Sindicato dos Trabalhadores Rodoviários de Guarulhos, expõe preocupação acerca da demissão em massa dos trabalhadores do setor, afirmando que haverá, inclusive, impacto direto na sociedade. Questiona que o que se discute é o preço da tarifa, enquanto deveria ser levado em consideração também a qualidade do serviço, a segurança, a mão de obra. Questiona, ainda, a ausência do Ministério do Trabalho na discussão do tema. O senhor **Marcelo Abreu Carlos**, da Fretcar Transporte Turismo, aborda a questão da oferta, questionando se nas pesquisas realizadas foram consideradas as operações feitas por empresas clandestinas. Afirma que não há como chegar ao IAP sem ter os dados correspondentes a essa ocupação que até então não faz parte do contexto da oferta. Acredita que isso tenha feito com que houvesse redução de linhas. O senhor **Eduardo José Batista**, da Viação Cometa, aborda a questão da diminuição da frota e quanto aos carros reserva. Afirma não estar claro na apresentação do Plano de Outorga. Questiona se não será exigida frota reserva nos pontos de apoio e quais providências seriam tomadas, no que se refere aos passageiros, em caso de problemas mecânicos ao longo da jornada. Indaga também a redução na quantidade de trabalhadores, já que sendo a frota reduzida haverá melhor aproveitamento da quantidade de passageiros transportados. O senhor **Paulo Henrique Barreto de Souza**, da FortalBus, afirma que havendo a redução da frota, mediante a proposta e os dados apresentados haverá diminuição da oferta de viagens. Indaga se o modelo não estará beneficiando o clandestino e a aviação. O senhor **Claudemir Barros**, da FortalBus, sugere que o transporte rodoviário interestadual de passageiros seja contemplado pelo PAC, visando, assim, acelerar o processo de licitação. O senhor **Daniel Melo de Cordeiro**, da PMF/SDF/COPDF pergunta qual a lei que respalda a questão da acessibilidade a ser oferecida à população e se isso será uma preocupação abordada na licitação. A senhora **Maria Helena Teixeira Lima**, da Asatur, questiona a racionalização da rede de linhas, mais especificamente quanto à equalização do sistema. Apresenta a preocupação de a empresa operar no extremo norte do país, já que, assim, está isolada das demais linhas do país. Coloca que a empresa opera a única linha interestadual que dá a Boa Vista acesso a Manaus. Saliencia que Manaus não possui estrada para ser ligada a Porto Velho. Afirma que as empresas que operam nos grandes centros são de grande porte e têm chances de ganhar a licitação, enquanto que a Asatur, que interliga somente Manaus a Boa Vista ficará prejudicada. O senhor **Rodrigo Gomes Mont'Alverne**, da Expresso Guanabara aborda a questão do transporte clandestino. Questiona se haverá fiscalização e como será o combate a esse tipo de transporte. O senhor **Claudemir Barros**, da FortalBus, assevera ter encaminhado à ANTT sugestão de criação de novas linhas, linhas essas que possuem funcionalidade e com capacidade de servir vários locais que não são atendidos com regularidade. O senhor **José Walmir Casagrande**, da Viação

Itapemirim, afirma que no coeficiente tarifário proposto foi contemplado o carro com sanitário. Entretanto, a maioria da frota já contempla o ar-condicionado, que é uma exigência do usuário. Sugere, assim, que no modelo seja contemplado também o carro com ar-condicionado, para não correr-se o risco de regredir na qualidade do serviço. O senhor **Alan Sena**, da Viação Nordeste afirma ter havido pouco tempo para estudo dos documentos apresentados pelo Plano de Outorga. Solicita que a ABRATI seja ouvida e participe do processo.

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 3026/2009, esta ata foi lavrada pela secretária e subscrita por ela e pela presidente da audiência.

Fortaleza, 17 de agosto de 2011.

Sonia Rodrigues Haddad
Presidente da AP nº 120/2011

Lílian Morais de Oliveira
Secretária da AP nº 120/2011