

**ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 5, EM GOIÂNIA, QUE TRATA DO PROJETO DE REESTRUTURAÇÃO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS DO ESTADO DE GOIÁS.**

Aos 25 (vinte e cinco) dias do mês de junho de 2013 (dois mil e treze), às 9:00 (nove) horas, no auditório Jaime Câmara do Palácio Pedro Ludovico Teixeira, em Goiânia, Estado de Goiás, foi realizada a Audiência Pública nº 5, para discutir o projeto de reestruturação do transporte rodoviário intermunicipal de passageiros do Estado de Goiás. O evento foi aberto pelo Senhor Humberto Tannús Júnior, Conselheiro Presidente da AGR, que fez um relato do projeto desenvolvido pelo Centro Interdisciplinar de Estudos em Transportes da Universidade de Brasília – CEFTRU/UnB. A seguir, concluída a apresentação, iniciou-se o debate com as perguntas escritas dos participantes que optaram por se manifestarem desta forma. A primeira delas, Dalva da Silva Barbosa, representante da Associação de Moradores de Planalmira, questionou sobre a possibilidade de se incluir no projeto uma linha entre Planalmira e Abadiânia. Ela acrescentou oralmente que na cidade não tem ônibus direto para Abadiânia, no mesmo município e que eles têm que pagar tarifa cheia de uma linha para outro município, para percorrer metade do caminho. O presidente da AGR disse que todo estudo realizado foi baseado em demanda e se houver demanda entre estas duas cidades uma linha será, sim, criada. Como Planalmira fica em Abadiânia o transporte, então, é de responsabilidade do município. No caso do intermunicipal, tudo será efetuado dentro da viabilidade econômica, acrescentou ele. O CEFTRU disse que a cobrança da tarifa será de acordo com quilometragem rodada, o que deixou a participante satisfeita. Já a participante Cláudia Lima queria saber se haverá mudança com relação ao uso do cinto de segurança para os ônibus do intermunicipal. Ela citou uma resolução do Contran que permite ônibus fabricado até 1999 trafegar sem cinto de segurança. Humberto Tannús esclareceu que, com o novo sistema, não será permitido nenhum ônibus que tenha mais de sete anos e meio de rodagem, sendo ainda 30% novos, e que, devido à isso esses veículos serão todos dotados de cinto de segurança. Nilma Pontes, Assessora de Comunicação do Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Curriculares no Estado de Goiás, fez duas sugestões. Primeiramente que haja um estudo no sentido de dotar os terminais de infraestrutura para que trabalhadores que precisam passar por esses tenham um local de descanso. Ela sugeriu que o Sinditransporte pudesse ser convidado para grupo de discussões. Humberto Tannús respondeu que a licitação dos terminais rodoviários acontecerá em outro momento e que tal licitação não seria de competência da AGR. Falou ainda que muitos desses espaços já estão sob jurisdição das prefeituras municipais. Quanto à participação nas discussões, assegurou que o sindicato será informado das reuniões. Reges de Oliveira Jr, representante da Secretária de Infraestrutura, perguntou sobre a questão da sobreposição de uma permissão interestadual para uma intermunicipal, principalmente nos lotes que são corredores para outros estados. Milton Pires, disse que, como o transporte interestadual é de responsabilidade da União, nada vai mudar no serviço com essa licitação. Mas, acrescentou que não poderá persistir a prática do interestadual pegar passageiros do intermunicipal ao longo do seu trajeto, pois ela tira rentabilidade do intermunicipal. A gerente do Jurídico da AGR, Alice Veloso, disse que a AGR já entrou em contato com a ANTT, que é responsável pela fiscalização nacional, para se evitar a usurpação de competência e que medidas judiciais serão tomadas para evitar essa prática. Edson Ribeiro, representante da Secretária Municipal de Política para pessoas com deficiência da prefeitura de Goiânia, disse achar interessante a questão de acessibilidade citada durante a apresentação do presidente da AGR. Ele pediu ao presidente para detalhar se a pessoa com deficiência visual terá, no novo sistema, alguma tecnologia assistida para orientá-lo dentro do ônibus. Ele acrescentou

53 que por se tratar de um momento novo, tal ponto poderia ser aproveitado. O CEFTRU  
54 disse que, apesar da legislação prever atendimento a todas as normas de  
55 acessibilidade, ela não saberia especificar sobre tal tecnologia e que irá verificar, junto  
56 aos colegas do CEFTRU, para então repassar a ele. Dona Dalva, uma das primeiras a  
57 se manifestar, perguntou ainda sobre a situação das pessoas que precisam pegar os  
58 ônibus Goiânia/ Anápolis e Anápolis/Goiânia no semi-urbano, quando estão portando  
59 bagagem volumosa e comparou a situação como dos passageiros que tomam voos no  
60 Santa Genoveva. Segundo ela, é desconfortável trazer a bagagem junto a si, como é  
61 costume nesses ônibus que são intermunicipais, mas têm características de semi  
62 urbano. Ela acrescenta ainda a escassez dos bancos destinados aos prioritários que, já  
63 em Teresópolis, estão todos ocupados. Humberto Tannús respondeu que o sistema foi  
64 concebido para ninguém andar em pé, mesmo que isso implique em mais viagens. O  
65 senhor Newton Jensen, representante do Expresso Marly, disse concordar com a  
66 implantação do novo sistema e como operador, se disse interessado em dar  
67 contribuição. Ele falou que constaram muitas superposições no projeto do CEFTRU. Ele  
68 citou como exemplo, no Lote 3, onde operam, cujas algumas situações precisam ser  
69 revistas, como acontece em Uruaçu. Segundo ele, esta cidade contará, no novo modelo,  
70 com dez horários partindo para Goiânia sendo que cidades como Itapaci, Minaçu e  
71 Campos Verdes não terão nenhum horário para Goiânia. Ele questionou por que não  
72 colocar esses carros diretos para Goiânia e não para os eixos. Ele aproveitou para  
73 reiterar pontos já levantados por eles na audiência pública de Uruaçu. Pediu novamente  
74 que o CEFTRU disponibilizasse os estudos feitos para eles, inclusive os levantamentos  
75 operacionais, o quadro operacional e não somente as informações contidas no edital.  
76 Ele solicitou, ainda, o quadro de horários dessas linhas, tendo sido informado por  
77 Humberto Tannús que tal quadro ainda não fora elaborado. A representante do  
78 CEFTRU disse que o quadro de horário será apresentado pelas empresas no ato da  
79 licitação e posteriormente validado pela AGR. O representante da Marly questionou,  
80 então, se a AGR vai deixar para a concessionária a definição dos horários. Tannús  
81 informou que seria dado às empresas o período de seis meses de transição e, nesse  
82 tempo, esta terá que apresentar um plano de ação que poderá, inclusive, ser feito em  
83 conjunto com AGR. Tannús reafirmou que, com o novo modelo de transporte, a  
84 mentalidade da população e das empresas terá que mudar. Não poderão ser atendidos  
85 caso a caso e que todos deverão se adequar, afinal, não será possível colocar ônibus  
86 para atender a necessidade de grupos pequenos de usuários. Ele citou o caso do  
87 passageiro que pediu, na audiência de Itaberaí, uma linha de Faina para Matrinchã.  
88 Humberto Tannús ressaltou a necessidade da transparência neste processo. Não dará  
89 para atender todos os municípios com uma linha para Goiânia. Questionado sobre o  
90 clandestino ele disse que continuará, efetivamente, o combate do clandestino, em  
91 Goiás, e muito mais será feito dentro do novo modelo de transporte. O representante da  
92 Marly fez então uma sugestão, acha que devia se partir da demanda atual e se fazer um  
93 projeto progressivo, já que seria difícil para as empresas investirem. Ele disse que os  
94 empresários não poderiam fazer um investimento desta monta, com dez anos de  
95 investimentos, para, então, vislumbrar um lucro depois de cinco anos, se não houver  
96 inflação. Tannús respondeu esclarecendo o papel da agência reguladora que é fazer o  
97 equilíbrio entre o estado, dono do serviço, as empresas prestadoras e os usuários. Ele  
98 disse, ainda, que a AGR está aberta à discussões e adequações e que, o que a agência  
99 quer, é um serviço de qualidade para a população e não que as empresas tenham  
100 prejuízo. Humberto Cardoso, representante do Sindicato das Empresas de Transporte  
101 Rodoviário Intermunicipal e Interestadual de Passageiro do Estado de Goiás, Setrinpe,  
102 fez alusão a um estudo, feito pela empresa Oficina, de desequilíbrio dos últimos cinco  
103 anos, enviado por eles, em outubro de 2012, à AGR e que, até então, não haviam obtido  
104 resposta. Ele acrescentou que foi solicitado também que fosse enviado, a eles, uma

105 planilha de custos, que demonstrasse os números citados no projeto, a qual também a  
106 empresa não teve acesso. Ele perguntou ao CEFTRU se a modelagem de transporte  
107 apresentada vai deixar de atender mais de 100 municípios diretamente o que  
108 acontecerá somente com baldeações. Ele questionou se as autoridades locais têm  
109 conhecimento do fato citando o exemplo de Portelândia e Indiara, onde atualmente os  
110 passageiros são atendidos pela linha de Santa Rita/Goiânia. Ele aludiu ao sistema no  
111 qual estas cidades terão duas baldeações para chegar a Goiânia; fez ainda referência  
112 às dificuldades a serem enfrentadas, durante tais viagens, por mulheres com crianças  
113 de colo, idosos etc. Ele questionou se tem estrutura nesses terminais para atender esse  
114 perfil de passageiro. Finalizou se dizendo tranquilo pela audiência estar sendo gravada,  
115 para justificar futuras reclamações, por parte dos usuários e deles próprios. Humberto  
116 Tannús disse que, em relação ao processo citado por ele, inicialmente, foi feito  
117 procedimento interno e então enviado para Procuradoria Geral do Estado porque o  
118 poder concedente é o estado que é representado por este órgão. Ele disse que foi feita,  
119 inclusive, uma reunião com a empresa Oficina para serem dados os devidos  
120 esclarecimentos sobre o processo. Humberto Cardoso contrapôs que a reunião foi para  
121 tirar dúvidas e que o sindicato aguarda da AGR uma posição sobre o desequilíbrio.  
122 Tannús rebateu dizendo que o processo, na Procuradoria, sofreu três solicitações de  
123 dados encaminhadas imediatamente ao sindicato e cuja resposta chegou na AGR há  
124 apenas 10 dias, mesmo tendo sido pedido há um mês. Ele esclareceu que tais dados,  
125 agora de posse da AGR, serão remetidos à Procuradoria para análise. Afirmou ainda  
126 que nesse, como em todo o processo, ele pediu agilidade. Humberto Cardoso disse que  
127 as empresas operadoras estão lá para contribuir. São a favor da licitação e que o  
128 momento é ideal. Mas que a AGR não pode deixar de ouvir as operadoras. Porque,  
129 apesar de não haver uma licitação há mais de 50 anos, alguns municípios são bem  
130 atendidos e sem baldeações. Com a imposição de baldeações, ele acredita na  
131 proliferação do clandestino. Quanto a isso, Humberto Tannús se defendeu dizendo que  
132 nunca houve, por parte da AGR, no tocante ao novo projeto, nada que não fosse a  
133 transparência. E mais, se não houve planejamento foi falha do órgão gestor e das  
134 empresas. Em relação ao modelo do CEFTRU, Humberto disse que este foi  
135 apresentado ao Setrinpe, em reunião realizada, no ano passado, em um hotel no setor  
136 Oeste. Ao presidente do Setrinpe insistir que eles não acrescentaram subsídios e não  
137 foram atendidos em suas solicitações, Tannús rebateu afirmando que a AGR não pode  
138 atender todas as reivindicações do sindicato ou dos usuários. Humberto Cardoso disse  
139 então que a linha São Miguel do Araguaia a Goiânia é atendida através de quatro  
140 horários, e que, através do projeto do CEFTRU, passará a 20 horários. Dez de ida e dez  
141 de volta. Ele questionou se realmente existe a demanda para tantas viagens. Humberto  
142 Tannús respondeu que o novo modelo não deixará de atender nenhuma demanda,  
143 porém a prática e a cultura terão que ser mudadas. O representante do Setrinpe disse  
144 então que eles, em 50 anos de trabalho, já conhecem o desejo do usuário. E por fim  
145 admitiu que participou de reuniões e que nenhuma das propostas feitas pela entidade  
146 teria sido acatada pelo CEFTRU. Humberto Tannús rebateu que, ao contrário, foram  
147 muitas propostas atendidas. Ele convidou o sindicato a sentar novamente e ambos  
148 concordaram que o melhor é discutir antes do projeto ser finalizado e o edital publicado.  
149 Ele propôs que se marque uma reunião com a equipe econômica do CEFTRU para  
150 dirimir as dúvidas e, se necessário, corrigir falhas. A sugestão foi bem aceita pelo  
151 Setrinpe. Tannús disse que foi encaminhado algumas inconsistências, como a de  
152 Uruaçu, ao CEFTRU, tão logo que se chegou da primeira semana de audiências  
153 públicas. Ele disse que falou com a responsável pelo Anexo 2 do edital, relatando as  
154 inconsistências como a referida pela empresa Uirapuru. Humberto Cardoso citou ainda o  
155 caso de Aruanã, que hoje é atendida com quatro horários e com aproveitamento de  
156 40%. Ele questiona como podem ter chegado a uma demanda que justificasse 16

157 horários. E questionou ainda a planilha que apresenta uma rentabilidade de 8,67%  
158 dizendo que existe algo errado, ou da parte da empresa ou do CEFTRU. O número foi  
159 questionado pelo Setrinpe sendo que Humberto Tannús disse que o mesmo se refere  
160 ao lucro que as empresas terão. Cardoso disse que quer a planilha que justifique estes  
161 números. Foi questionado o prazo de 15 anos para se obter o retorno de investimentos  
162 e como se chegou a este prazo. Como não se chegaram a um consenso ficou definida  
163 uma reunião com a equipe econômica do CEFTRU. Foi levantada a comparação com o  
164 Eixo Anhanguera e questionado se o sistema existe no Brasil ou Goiás será o primeiro a  
165 contar com um projeto desse modelo. Milton Pires, Gerente de Transportes da AGR,  
166 disse que na medida da necessidade a linha deixa de ser alimentadora. O que, segundo  
167 ele, não pode acontecer é o que se vê hoje: mais de 100 linhas paralisadas  
168 independente da necessidade do usuário. Humberto Tannús disse não entender o  
169 motivo do Setrinpe defender as ligações diretas e porque está havendo reclamação  
170 quando a intenção do novo projeto é a racionalização de linhas. Tannús disse estranhar  
171 que depois de dois anos de estudos e discussões, o sindicato, que participou da escolha  
172 da proposta, afirme não ter participado das decisões. Ele ressaltou, mais uma vez, que  
173 tudo será discutido e os pontos serão mudados se houver demanda. Milton disse que  
174 em relação às sobreposições, a maioria foi eliminada e que no sistema todo existem  
175 seis sobreposições. Jesus Freire, advogado, cumprimentou Humberto Tannús pela  
176 iniciativa do projeto já que o sistema de transporte de Goiás há muito não atende bem a  
177 população. Disse que a AGR e CEFTRU conseguiram fazer o ideal, que é um ótimo  
178 sistema de transporte com uma tarifa muito baixa. Ele destacou o item 2.1 que trata do  
179 coeficiente tarifário e que todos estão aquém da tarifa autorizada em julho de 2012, que  
180 é 0,18%. Ele questionou como isso é possível e ainda, que tal percentual não seria  
181 operacional. Segundo ele, ou o cálculo do edital estava errado ou a tarifa autorizada.  
182 Humberto Tannús disse que as duas coisas aconteceram e que a tarifa do transporte  
183 rodoviário varia de acordo com o período do ano. Ele disse concordar que existe uma  
184 dicotomia quando se utiliza dados oferecidos pelas empresas quando o próprio órgão  
185 deveria levantar seus dados. E que tudo foi feito com dados fornecidos pelas empresas,  
186 que o objetivo desta licitação é melhorar, por isso a AGR está aberta a discussões. Ele  
187 concluiu dizendo que relatórios são enviados a várias autoridades e órgãos  
188 mensalmente. Foi pedido se seria possível o CEFTRU disponibilizar para a empresa  
189 Moreira os dados que serviram de base para colocar 16 viagens para Aruanã. Tannús  
190 disse que estes números provavelmente estão equivocados e que serão reavaliados.  
191 Ele perguntou se o CEFTRU fez pesquisas de mercado *in loco*. Tannús respondeu que  
192 foi feita por amostragem. O advogado disse que queria ter acesso à pesquisa em  
193 detalhes. Disse, ainda, que no dia 22 de novembro, em reunião no auditório do CDL, ele  
194 fez uma pergunta em relação ao retorno dos investimentos e não obteve resposta. E  
195 que ele queria esta resposta agora. O CEFTRU disse que o retorno do investimento, em  
196 todos os lotes, é inferior a 15 anos. Ele questionou, então, qual fator levaria a maior  
197 variação desse tempo e dos valores. Ele quis saber como foi que o CEFTRU colocou o  
198 preço nos ônibus, o que está especificado no Anexo VI. Ele questionou se já estava  
199 incluído o elevador para pessoas que usam cadeiras de rodas e se, ao colocar o  
200 elevador, quantas poltronas serão retiradas do carro. O CEFTRU informou não ter  
201 dados para responder no momento. Ele foi orientado a formalizar a pergunta que seria  
202 respondida, por e-mail, pelo CEFTRU. Humberto Tannús sugeriu mais uma reunião  
203 entre as operadoras e CEFTRU e orientou estas fazerem um levantamento das  
204 inconsistências e, através de um documento, estabelecer suas colocações, que seriam  
205 previamente encaminhadas aos técnicos do CEFTRU. Ele se comprometeu, então, a  
206 agendar uma reunião com o CEFTRU para o mês de julho. O CEFTRU pediu a palavra  
207 e instruiu as empresas a tomar por base não horários mais o tempo do ciclo de cada  
208 ônibus; e que estão previstas revisões tarifárias. Foi dito que o sistema já foi

209 implementado no Ceará. Geraldo Fausto, do Expresso Guanabara falou que a  
210 reclamação do Sindicato é pertinente. Para ele o órgão gestor determinar quantos  
211 horários a empresa vai colocar é incidir nos mesmos erros do passado. Segundo ele,  
212 haverá o problema das multas pelo não cumprimento dos horários já que, no Ceará,  
213 onde eles detêm alguns lotes, foram constatadas que algumas linhas não eram viáveis e  
214 que estas estão inoperantes. Humberto Tannús esclareceu que o que vai melhorar, com  
215 o novo sistema, é maleabilidade que haverá entre o órgão gestor e as empresas. Para  
216 novas linhas serão analisados os pedidos de forma direta, sem nova licitação. Tanto  
217 com a colocação como a retirada de linhas. Fabiano Mani Ribeiro, usuário, disse que há  
218 diferenças entre informações contidas no edital, no site da AGR, em relação às  
219 apresentação por Tannús. O CEFTRU disse que os dados mais atuais são os do site.  
220 Nada mais havendo a tratar o Conselheiro Presidente da AGR agradeceu a presença de  
221 todos e encerrou a Audiência Pública nº 5, que para constar foi lavrada a presente ATA,  
222 que lida e achada conforme, vai devidamente assinada por mim, Gerente de  
223 Comunicação, pelo Gerente de Transportes e pelo Conselheiro Presidente da AGR.  
224

225 Humberto Tannús Jr.  
226 Conselheiro Presidente

227  
228 Dalvina Nogueira Vasconcelos  
229 Gerente de Comunicação

Milton Pires Batista  
Gerente de Transportes

230