

**RELATÓRIO DE ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES DA
CONSULTA PÚBLICA N° 1/2023**

**TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS DA REGIÃO METROPOLITANA DE
CURITIBA**

Fevereiro de 2024

1 INTRODUÇÃO

O presente relatório trata da análise das contribuições recebidas no âmbito da Consulta Pública nº 1/2023, realizada pela AMEP, aberta dia 30 de novembro de 2023 e encerrada dia 14 de dezembro de 2023, 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 8h30 do dia 30 de novembro de 2023 até às 18h do dia 14 de dezembro de 2023 foram recebidas 138 (cento e trinta e oito) contribuições nos termos do regulamento do Edital da Consulta Pública. A Tabela 1 a seguir apresenta o resumo das contribuições recebidas, classificando por temas técnico, jurídico e econômico.

Tabela 1 – Resumo da análise das contribuições

Tema da Contribuição	Quantidade
Técnico	129
Jurídico	7
Econômico	2
Total	138

Fonte: Consulta Pública nº 1/2023.

Os quadros apresentados a seguir analisam cada uma das 138 contribuições recebidas.

Contribuição de nº 1	
Autor	Robledo Gomes Bezerra Filho
Contribuição	Eu particularmente, acho incrível o que vocês conseguem fazer aqui com o transporte público integrado como é, você poder transitar por 4 cidades por exemplo (Com o I20 - Colombo/São José) pagando apenas uma passagem, e permitindo várias conexões, inclusive com outros sistemas, como a Urbs e o de São José. Ou por exemplo, ir e vir de Araucária com o Triar, tendo acesso a URBS e as conexões metropolitanas que a Amep oferece. Eu conheço o sistema de transporte de algumas outras cidades do Brasil e nenhum deles se compara com o daqui. Eu espero que só melhore cada vez mais, tenham mais integrações metropolitanas entre algumas cidades, como por exemplo: Pinhais/Quatro Barras/Jardim Paulista, Pinhais/Guaraituba (a linha C28 por exemplo, poderia ser esticada até lá), São José/Fazenda, enfim, são sugestões para melhorar cada vez

Contribuição de nº 1	
	mais. Eu, por exemplo, prefiro ir ao centro de Curitiba de ônibus do que de carro, porque o tempo que a gente gasta para encontrar uma vaga de estacionamento, além do trânsito, é mais fácil ir de Pinhais/Rui Barbosa ou Piraquara/Santos Andrade (no meu caso). Outra sugestão é tornar o Terminal Guadalupe um terminal fechado, para trazer mais segurança aos usuários, porque à noite ali, a gente fica mais inseguro devido ao terminal não ter controle de quem o acessa. Enfim, obrigado pelo espaço.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Eventuais ajustes nos encargos contratuais exigidos da concessionária, como as linhas, serão constantemente avaliados pelo Poder Concedente durante a execução contratual e, se necessário, incorporadas no modelo através de aditivo contratual.

Contribuição de nº 2	
Autor	Diego Bianco
Contribuição	Linha J02, aumentar o tubo do terminal do Campina Linha J62, articulado nos horários de pico Linha I32, mais horários Linha J15, deveria voltar.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. A ampliação do tubo no Terminal Campina do Siqueira não faz parte do escopo do projeto em discussão. Está contemplada a maior oferta da linha I32 no projeto.

Contribuição de nº 3	
Autor	Jessé Neves
Contribuição	Que tenham mais horários para as linhas H01, H11 Que tenham ônibus maiores para as mesmas que o terminal Costeira, ao lado da UPA Araucária seja construído criando um acesso mais rápido a Curitiba via Costeira Caximba Q haja redução no valor da passagem.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. A oferta projetada para as linhas H01 e H11 está compatível com a demanda de usuários dada a infraestrutura existente, podendo ocorrer ajustes no decorrer da execução contratual, de modo a incorporar o modelo. Em relação ao possível Terminal Costeira, trata-se de demanda municipal, portanto, deve ser solicitada à Prefeitura de Araucária.

Contribuição de nº 4	
Autor	Marciel Silva Monteiro
Contribuição	Gostaríamos de ter melhorias no transporte, e preço que seja acessível aos passageiros.
Análise	Agradecemos a contribuição. O projeto submetido à Consulta Pública prevê melhorias operacionais e modicidade tarifária.

Contribuição de nº 5	
Autor	Juan de Oliveira Martins
Contribuição	O preço pago nas passagens não condiz com o serviço oferecido. Nas linhas de São José dos Pinhais encontramos muitos motoristas despreparados, e os ônibus lotados em todos os horários, seja horário de pico ou não.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. As manifestações devem se referenciar ao projeto submetido à Consulta Pública. O serviço atual não é escopo do projeto em discussão.

Contribuição de nº 6	
Autor	Wagner Carlesso Kowalski
Contribuição	Solicito o fim das companhias que gerem o transporte público da região, e a estatização das mesmas. Eles demitiram em massa os cobradores, colocaram os motoristas para fazer 2 papéis no serviço, e na pandemia, DIMINUIRAM AS FROTAS, causando maior acúmulo de pessoas. Sociabilização dos transportes PÚBLICOS, de GRAÇA para o povo, essa é a minha solicitação.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. As manifestações devem se referenciar ao projeto submetido à Consulta Pública. O serviço atual não é escopo do projeto em discussão.

Contribuição de nº 7	
Autor	Amilton Freitas de Araújo
Contribuição	Gostaria que o município de Araucária possuísse a mesma integração com a capital e as cidades vizinhas, como acontece na cidade de Pinhais. Pinhais tem linha expressa com Curitiba, além de possuir linhas que a colocam em integração com Piraquara, Colombo e São José dos Pinhais. Uma linha, por exemplo que poderia existir em Araucária - que fosse semelhante a linha Colombo/São José, mas que interligasse: Fazenda Rio Grande, Araucária e Campo Largo, por exemplo. Outra sugestão é a ampliação da tabela de horários da Linha Araucária/Fazenda Rio Grande, pois atualmente existem poucas opções disponíveis. Isso facilitaria o deslocamento entre as cidades, principalmente de trabalhadores e estudantes. Também poderia ser possível a integração da Linha Araucária/Campo Largo, que hoje fica na área externa do terminal e não é integrado. Além da ampliação dos horários disponíveis nesse trajeto durante o dia todo. Retomar a linha do Ligeirinho Araucária/Rui Barbosa, estendendo-a do atual ponto final (Capão Raso) até o tubo na praça Rui Barbosa (Na Des. Westphalen).
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. A proposta para o município de Araucária prevê integração direta com quatro terminais da capital: Capão Raso, CIC, Pinheirinho e Portão, com oferta compatível com a demanda e com a infraestrutura existente. Eventuais ajustes nos encargos contratuais exigidos da concessionária, como as linhas, serão constantemente avaliados pelo Poder Concedente durante a execução contratual e, se necessário, incorporadas no modelo através de aditivo contratual.

Contribuição de nº 8	
Autor	Milton de Oliveira Willms
Contribuição	Boa tarde! Discordo da extinção da linha Jd Izaura/Guadalupe, pois segundo edital vai se juntar a linha Ipê, as linhas em questão estão sobrecarregadas, devem sim ter mais horários e linhas separadas, devido a quantidade de pessoas e potencial da área em crescimento de pessoas e empresas.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. A localidade da linha Jardim Izaura/Guadalupe, diferente dos demais municípios da Região Metropolitana de Curitiba, está contemplada com atendimentos sobrepostos (urbano e metropolitano). Com a implantação do PIT pela Prefeitura de São José dos Pinhais, haverá a ligação metropolitana a partir deste Praça da Juventude) e da Borda do Campo.

Contribuição de nº 9	
Autor	Andressa Caroline Ferreira Farias
Contribuição	Ônibus extremamente lotados a qualquer hora do dia, sendo sentido Curitiba ou sentido regiões metropolitanas. Linha Tamandaré Cabral precisa de mais ônibus em horários de pico, pois muitos acabam passando direto pelo ponto por já estarem completamente cheios, ônibus antigos e sem manutenção que acabam estragando no meio do caminho e atrasando ainda mais o trajeto.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. As manifestações devem se referenciar ao projeto submetido à Consulta Pública. O serviço atual não é escopo do projeto em discussão.

Contribuição de nº 10	
Autor	Lucas Vallasky de Siqueira
Contribuição	Olá, Amep sobre o transporte coletivo de São José dos Pinhais a renovação da frota metropolitana e colocar ônibus articulado na linha E99 São José/Guadalupe essa linha anda muito superlotado e muito demorado! E também a linha do ligeirinho que vai ao terminal do Boqueirão a linha E07 São José/Boqueirão! Ativar novamente! Que a linha direto são José atrapalha outra linha de Curitiba como a linha vila nova e a linha 335 centenários Boqueirão! ativar novamente a linha E07 São José/Boqueirão no tubo perto da plataforma do 602 circulares sul obrigado a todos da Amep!
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Eventuais ajustes nas linhas serão constantemente avaliados durante a execução contratual pelo Poder Concedente e, se necessário, incorporadas no modelo através de aditivo contratual. A ausência de maior demanda acaba restringindo a utilização de articulados na linha E99, inclusive, para a licitação, deixará de seguir até a Praça do Pedro Moro (competência municipal).

Contribuição de nº 11	
Autor	Joaquim Soares Padilha Filho
Contribuição	A integração com Curitiba precisa ser prioridade, mas não só das linhas em si. Utilizo todos os dias ônibus que vão do Terminal Central de São José dos Pinhais para o Terminal Boqueirão e esses ônibus, chamados pelo pessoal técnico de "cabritos", não oferecem conforto algum. São ônibus pequenos (pouquíssimos articulados e nenhum biarticulado), de motorização fraca (pouco potentes para a demanda, tornando-se lentos), obsoletos (alguns com mais de 15 anos de fabricação) e de transmissão manual (e que por isso dão saltos a cada troca de marcha, daí o nome "cabritos"). Se queremos trazer mais usuários para o transporte coletivo e melhorar o nível de serviço, é fundamental que as empresas sejam obrigadas a ofertar ônibus do tipo "padron" (automáticos) e articulados; e definição de vida útil para 10 ou 12 anos, com sanções às empresas que descumprirem essa determinação.
Análise	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. A licitação em curso contempla veículos novos.

Contribuição de nº 12	
Autor	Lucas Vallasky de Siqueira
Contribuição	Olá, Amep sobre o transporte coletivo de São José dos Pinhais a renovação da frota metropolitana e colocar ônibus articulado na linha E99 São José/Guadalupe essa linha anda muito superlotado e muito demorado! E também a linha do ligeirinho que vai ao terminal do Boqueirão a linha E07 São José/Boqueirão! Ativar novamente! Que a linha direto são José atrapalha outra linha de Curitiba como a linha vila nova e a linha 335 centenários Boqueirão! ativar novamente a linha E07 São José/Boqueirão no tubo perto da plataforma do 602 circulares sul obrigado a todos da Amep!
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Eventuais ajustes nas linhas serão constantemente avaliados durante a execução contratual pelo Poder Concedente e, se necessário, incorporadas no modelo através de aditivo contratual. A ausência de maior demanda acaba restringindo a utilização de articulados na linha E99, inclusive, para a licitação, deixará de seguir até a Praça do Pedro Moro (competência municipal).

Contribuição de nº 13	
Autor	Saulo Lopes dos Santos
Contribuição	Dirijo-me a esta consulta pública para expressar minha preocupação com relação à gestão dos horários de ônibus pela Viação Castelo Branco. Esta empresa tem uma prática recorrente e problemática: em dias de baixa demanda, simplesmente não envia os ônibus nos horários programados, sem aviso prévio aos usuários. Esta situação, que observo desde 2009, quando utilizava o serviço para ir à faculdade, e que continua afetando meu deslocamento ao trabalho atualmente, resulta em atrasos substanciais. Frequentemente, os passageiros, incluindo eu, nos encontramos em situações onde esperamos por mais de uma hora, sem nenhuma informação sobre a ausência do ônibus. Essa falta de comunicação e a decisão arbitrária de não disponibilizar o serviço conforme o horário estabelecido causam transtornos significativos. Dependemos do transporte público para cumprir com nossos compromissos profissionais e pessoais, e a ausência dos ônibus nos horários programados gera não apenas inconvenientes, mas também prejuízos reais para nossa rotina. Portanto, peço encarecidamente que medidas sejam implementadas para garantir que a Viação Castelo Branco opere de acordo com os horários publicados, independentemente da demanda de passageiros. É imperativo que haja transparência, regularidade e confiabilidade no serviço de transporte público, aspectos essenciais para atender às necessidades de seus usuários com respeito e eficiência. Agradeço pela oportunidade de trazer essa importante questão à discussão e aguardo a implementação de soluções efetivas para este problema persistente.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. As manifestações devem se referenciar ao projeto submetido à Consulta Pública. O serviço atual não é escopo do projeto em discussão.

Contribuição de nº 14	
Autor	Leandro Teles Mota
Contribuição	Integração temporal nas linhas, integração intermunicipal, integração com regiões da capital (norte, oeste, leste).
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Uma vez que a participação não traz detalhes, não é possível responder à contribuição.

Contribuição de nº 15	
Autor	Syllas Moreira da Fonseca Neto
Contribuição	Poderíamos seguir editais mais modernos para o transporte, prevendo ar-condicionado e bancos mais confortáveis nos ônibus, pois estamos passando por mudanças climáticas, está cada vez mais quente. Utilizar o transporte público em dias de calor é insuportável.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Eventuais ajustes nos encargos contratuais serão constantemente avaliados durante a execução contratual pelo Poder Concedente e, se necessário, incorporadas no modelo através de aditivo contratual. Sugestão demanda estudos aprofundados, considerando as históricas temperaturas baixas no inverno e a proliferação de doenças respiratórias, em contraste com as elevadas temperaturas recentes e, ainda, associada ao impacto financeiro pelo maior consumo dos veículos.

Contribuição de nº 16	
Autor	Anelissa Carinne dos Santos
Contribuição	<ul style="list-style-type: none"> • Conexão de ônibus metropolitano com ônibus de Curitiba, tirando o foco somente do terminal Guadalupe e reduzindo o tempo no transporte público; • Atenção para as cidades metropolitanas e não somente a capital (que depende da mão de obra e comércio com as demais cidades, mas esquece delas na hora da integração e organização urbana!); • Organização de horários, para que ônibus de uma mesma cidade não saiam ao mesmo tempo do mesmo terminal, deixando as pessoas esperando pelos próximos ônibus; • Empresas usem somente 1 cartão transporte para todas as cidades da RMC; e • Processo transparente, para que não permaneçam sempre as mesmas empresas de sempre. Obs.: cidade com um único CEP não consegue preencher nome de rua para enviar este formulário.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. O Sistema Metropolitano contempla integração com 15 das 19 cidades atendidas, além da integração temporal no Terminal Guadalupe. Não é possível identificar, a partir das informações apresentadas na solicitação, quanto à saída de ônibus da mesma cidade. Tal detalhamento pode ser apresentado na Ouvidoria da AMEP. O processo licitatório está sendo realizado conforme a lei e acompanhado pelos órgãos de controle e de fiscalização.

Contribuição de nº 17	
Autor	André Nareta
Contribuição	<p>Já que está sendo estudado licitar transporte metropolitano, gostaria de contribuir:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Padronização de cores dos ônibus integrados no mesmo padrão de Curitiba, evita segregação da RMC com capital; • Investimento em ônibus com tecnologia, conforto, e principalmente nas linhas troncais; • Criação de linhas inteligentes e volta do uso de linhas direta seja estilo ligeirinho, seja convencional; • Criação de linhas intercidades, ex-Piraquara Fazenda Rio Grande sendo usado como ponto A ao B, B ao C, multiuso em horários; • Bairros com mais de XX moradores (grandes) linha direta a Curitiba, linha a terminal mais próximo; • No conceito linha inteligente, estudo de tempo de viagem, com menor conexão possível, sempre, que possível opção integração e direto com capital, menor caminho, canaleta exclusiva;

Contribuição de nº 17	
	<ul style="list-style-type: none"> • Criação de garagem geral próximo a grandes terminais, caso ocorra acidentes, quebras, trânsito intenso, o veículo reserva é acionado imediatamente, assim o atrasado, poderá recolher no destino final ou voltar vazio. Seria terreno adquirido para uso de multiempresas; • Painel eletrônico nos terminais com próximas saídas; • Padronizar cartão, uniforme, cor dos ônibus, tipo de veículo (3 portas convencional, 4 articulados, 5 biarticulado); • Ampliar canaletas e ônibus expressos em grandes cidades da RMC; • Retorno do ligeirinho São Jose com extensão da linha ao novo Afonso Pena, Aeroporto, Boqueirão, Centro, C Comprido ou Colombo ampliando uso em conjunto com Curitiba; • Câmeras de segurança em todos os veículos; • Volta de modelos com vidro traseiro; • Específico: Criação da linha Colônia Rio Grande Curitiba, em São José dos Pinhais; • Específico: Criação da linha Fazenda Rio Grande São José; • Específico: Extensão da linha Colombo São Jose ao terminal Central e Terminal Santa Cândida; • Conceito Don't Stop, criando linha A+B+C com mesmo veículo, parando menor tempo possível, aproveitando o mesmo veículo durante o dia e sem opção de o passageiro ficar mudando e crescendo tempo de viagem; e • Em linhas com menor depreciação, ou vandalismo investir em ônibus melhores, diferenciados, mais itens, acessórios, tecnologia, motorização.
Análise	<p>Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Eventuais ajustes nos encargos contratuais exigidos da concessionária serão constantemente avaliados durante a execução contratual pelo Poder Concedente e, se necessário, incorporadas no modelo através de aditivo contratual. Ademais, o Sistema Metropolitano dispõe de autonomia operacional e gerencial, o que inclui identidade visual própria. A definição da frota considera uma associação de oferta e demanda como custo de atendimento durante 12 anos, a fim de não encarecer a tarifa. Demandas que interfiram no sistema da capital necessitam de deliberação/autorização da URBS. A definição das garagens é de competência das proponentes, tendo o dimensionamento uma quilometragem improdutiva de 6% da operacional. Os terminais e pontos de parada, por serem mobiliário urbano, são de competência das prefeituras (manutenção, preservação e limpeza, e também receita com aluguéis e publicidade). Não há óbice da construção Inter federativa para o aprimoramento dos equipamentos de informação nos terminais. Padronização da frota está contemplada no material da licitação em curso, com wi-fi e câmeras. O Sistema de Bilhetagem Eletrônica contempla interoperabilidade, ou seja, a utilização de múltiplos cartões.</p>

Contribuição de nº 18	
Autor	Caio Silva Rodrigues
Contribuição	Linha direta de Araucária para o centro de Curitiba. Integração direta com a linha verde. Linha de ônibus do Hospital do Rocio Araucária.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Araucária possui integração direta com quatro terminais da capital: Capão Raso, CIC, Pinheirinho e Portão com oferta compatível com a demanda; tal fator acaba por inviabilizar a extensão do ligeirinho até o Centro da capital, sobretudo pela breve inauguração do Ligeirão Norte/Sul, que também beneficiará a população de Araucária.

Contribuição de nº 19	
Autor	Carlos Henrique Lecz

Contribuição de nº 19	
Contribuição	Seria interessante uma linha direta integrada de Quitandinha a Curitiba pelo menos nos horários de pico, para que os trabalhadores pudessem se deslocar sem precisar gastar mais de uma passagem. Uma linha que entrasse dentro do terminal do pinheirinho.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Quitandinha apresenta o maior deslocamento metropolitano, seguindo até o Terminal do Pinheirinho. Para a licitação, a ligação deve ser seccionada no Terminal de Fazenda Rio Grande.

Contribuição de nº 20	
Autor	Paulo Jose Noga
Contribuição	Ao invés de fazer uma licitação do transporte metropolitano por ônibus seria mais interessante inserir um modal também por trem para ter uma maior capacidade de transporte de pessoas do que de ônibus. Por exemplo uma linha de trem que corte de norte a sul e leste a oeste da Região Metropolitana de Rio Branco do Sul até Mandirituba ou Quitandinha e Balsa Nova até Piraquara. Com isso vai transportar muito mais passageiros pois hoje os ônibus vivem lotados e além de contribuir para o Meio Ambiente já que vai transportar mais passageiros que os ônibus, os ônibus poderiam ter um trajeto mais curto até essas estações de trem reduzindo a emissão de CO2 e reduzindo também o trânsito em algumas cidades. Muito obrigado pela oportunidade e sucesso na licitação!
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Em 2019 foi realizado pela CBTU - Companhia Brasileira de Trens Urbanos análise nos ramais que cortam a Região Metropolitana de Curitiba. Naquela ocasião não houve viabilização, sobretudo pelo alto investimento e a necessidade de manter o transporte de cargas. Eventuais ajustes nos encargos contratuais serão constantemente avaliados pelo Poder Concedente durante a execução contratual e, se necessário, incorporadas no modelo através de aditivo contratual.

Contribuição de nº 21	
Autor	Nathan Raphael Santos Calixto
Contribuição	No município de Campo Magro, um problema é não ter conexão interna do transporte da cidade. Não tem terminal na cidade. Para se deslocar de ônibus pela cidade, ir de um bairro a outro, você precisa ir até o terminal de Santa Felicidade, o que aumenta muito o tempo de trajeto. Outro problema acontece no horário de pico. Os horários de saída dos ônibus no terminal, à tarde, fazem com que os ônibus, em pleno horário de pico, fiquem 10 min parados. Outra questão é o trajeto dos ônibus. No bairro Jardim Boa Vista existe a Rua Calêndulas, que é extensa, tem centenas de moradores, e o ônibus não passa por ela. Contudo, já faz dois anos que pontos de ônibus foram instalados por tudo o bairro, mas o ônibus não passa por vários deles. Também desconheço linhas que fazem conexão entre as cidades da região metropolitana. Habitantes de Campo Magro, por exemplo, tem que ir até o terminal Campina do Siqueira para ir até Campo Largo, mesmo sendo vizinhos. Também não existe conexão com Almirante Tamandaré nem em Campo Magro nem em Santa Felicidade. Também faz falta para os habitantes de Campo Magro uma linha que faça conexão com o centro de Curitiba, que passe pelo terminal Santa Felicidade, e funcione durante todo o dia. Atualmente a linha Curitiba/Campo Magro só faz duas viagens durante todo o dia.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Campo Magro dispõe, desde novembro de 2016, integração temporal das linhas P14-JD.BOA VISTA e P16-JD.BOA VISTA (PADRE ALEIXO) com as linhas P11-CAMPO MAGRO e P12-CAMAGRO (SÃO BENEDITO). Outras integrações locais poderão ser realizadas. Para tanto, demanda construção Inter federativa da Prefeitura de

Contribuição de nº 21	
	Campo Magro com o Governo do Estado. Eventuais ajustes nos encargos contratuais serão constantemente avaliados pelo Poder Concedente durante a execução contratual e, se necessário, incorporadas no modelo através de aditivo.

Contribuição de nº 22	
Autor	Guilherme Allan de Carvalho Ribeiro
Contribuição	A ligação entre Curitiba e o município de Tijucas do Sul precisa de ser melhorada!!! É muito precária. Tijucas do Sul é um município importante da região. *E não só a ligação entre Curitiba e Tijucas do Sul precisa de ser melhorada, mas, como de Curitiba com os municípios de toda a região sudeste de uma forma geral. Obrigado.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Eventuais ajustes nos encargos contratuais exigidos da concessionária, como as linhas, serão constantemente avaliados pelo Poder Concedente durante a execução contratual e, se necessário, incorporadas no modelo através de aditivo contratual. Com a licitação em curso, o município de Tijucas do Sul deixa de ser gerido pelo DER e passa a ser gerido pela AMEP.

Contribuição de nº 23	
Autor	Heder de Jesus
Contribuição	Gostaria de manifestar apoio ao projeto de transporte coletivo para todos os Municípios da região Metropolitana de Curitiba, seria um grande avanço aos pequenos municípios.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Eventuais ajustes nos encargos contratuais exigidos da concessionária, como as linhas, serão constantemente avaliados pelo Poder Concedente durante a execução contratual e, se necessário, incorporadas no modelo através de aditivo contratual.

Contribuição de nº 24	
Autor	Gilson Jesus de Oliveira
Contribuição	Todas as linhas deveriam ter uma rota redundante, por exemplo, se eu quero ir de Colombo (Terminal Alto Maracanã) para Curitiba (Terminal CIC), poderia usar a linha direta já existente Colombo/CIC e ter uma outra opção com a mesma origem e destino, mas passando por outros pontos que não seja a da linha atual, assim atenderia outras regiões, não sobrecarregava a linha e, conseqüentemente, teríamos duas opções para se locomovermos de um ponto ao outro. Outra sugestão, provavelmente mais custosa, era ter a integração com todas as cidades da região metropolitana, como era feito anteriormente. Acredito que isto iria trazer mais passageiros para os ônibus, pois hoje a quebra destas integrações dificulta a utilização do ônibus, pois temos que pagar duas, três passagens para ir para outra cidade com custo elevado, que com este custo se pode utilizar carros de app que além de ser mais rápido, o conforto é melhor. Esta integração total ajuda daria os trabalhadores, pois quem mora em Curitiba e trabalha em Quatro Barras por exemplo, tem que pagar duas passagens, sem falar que tem que ir até o Terminal do Guadalupe para poder pegar a linha desejada. Caso houvesse a integração, esta mesma pessoa poderia ter, além de custo menor um deslocamento menor, este tempo que levaria para ir até o Guadalupe ele já estaria em Quatro Barras, mas sem a complicação de passagens com valores diferentes e cartões diferentes como está hoje, em que as vezes, a pessoa tem que ter três cartões ou mais para poder se deslocar entre

Contribuição de nº 24	
	as cidades.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Colombo é um dos municípios com maiores possibilidades de integração: Na capital (Santa Cândida, Boa Vista, Cabral, Bairro Alto, Capão da Imbuia, Fagundes Varela, PUC Linha Verde, Capão Raso, CIC...), Pinhais, Almirante Tamandaré, Bocaiuva do Sul, além das integrações temporais no Terminal Guadalupe (para integração com Campina Grande do Sul e Quatro Barras pode ser realizada a troca no local de encontro das linhas - BR 116, por exemplo). Essa integração está prevista para continuar no projeto, bem como a interoperabilidade dos cartões.

Contribuição de nº 25	
Autor	Fernanda da Silva Nascimento
Contribuição	O serviço de transporte público da região metropolitana para ficar ruim precisa melhorar muito, muito demorado, ônibus pequenos em regiões populosas não comportando todos que precisam embarcar, desrespeito c/ horários, sem fiscalização, ou seja, chegam e saem a hora que querem, atrasos constantes, superlotação, finais de semana e feriados horários absurdos muita espera.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. As manifestações devem se referenciar ao projeto submetido à Consulta Pública. O serviço atual não é escopo do projeto em discussão.

Contribuição de nº 26	
Autor	Paulo Roberto Paes
Contribuição	Prezados, gostaria de informações a saber: Primeiro, por que motivos no anexo I caderno de encargos, 8 - INFORMAÇÕES OPERACIONAIS SOBRE OS LOTES - Tabela 2 – LOTE 01: Resumo operacional, a linha (J99 Hospital do Rocio / Tubo Ferrari) encontra-se elencadas nas prestações e demais tabelas, já que a mesma opera somente dentro do Município de Campo Largo, não seria responsabilidade do município na licitação existente? Segundo, seguindo pela mesma linha Tabela 5 – LOTE 04: Resumo operacional, encontra-se a linha (H31-Tupy / Pinheirinho) essa nos paramentos de ligação de intercidades o objeto da licitação, já existe essa linha em operação gerenciada pela URBS? Essa linha então vai ser uma operação mista?
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. A linha J99 deve realizar conexão com a estação Ferrari para acesso exclusivo aos passageiros que desejam seguir para o renomado nosocômio - por se tratar de um equipamento de referência nacional, o Governo do Estado preza pela facilidade do acesso, sobretudo dos mais carentes. A ligação com o Tupi a partir do Pinheirinho é caracterizada metropolitana, portanto, de competência do Governo do Estado, deixando então a linha urbana de Curitiba atender o que é de sua competência.

Contribuição de nº 27	
Autor	Willian Cleyton Siqueira
Contribuição	Transporte público de referência para demais cidades, espero que tenha uma ampla concorrência, não só entre os lotes, mais que tenha concorrência entre empresas interessada nos próprios lotes, que possam ter empresas interessada que ainda não operam transporte na capital e RMC.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. O processo licitatório está sendo realizado conforme a Lei e acompanhado pelos órgãos de controle e de fiscalização.

Contribuição de nº 28	
Autor	Lamonyque Silva Rodrigues de Oliveira
Contribuição	Os ônibus em Curitiba estão sempre superlotados nos horários de pico, precisamos de mais ônibus e também seria bom se fossem climatizados, já que o calor tem atingido a cidade como nunca antes.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. As manifestações devem se referenciar ao projeto submetido à Consulta Pública. O serviço atual e urbano de Curitiba não são escopo do projeto em discussão. Quanto à climatização/ar-condicionado, demanda estudos aprofundados, considerando as históricas temperaturas baixas no inverno e a proliferação de doenças respiratórias, em contraste com as elevadas temperaturas recentes e, ainda, associada ao impacto financeiro pelo maior consumo dos veículos.

Contribuição de nº 29	
Autor	Gabriela Vieira Serrano
Contribuição	Em SÃO JOSÉ DOS PINHAIS precisamos de: 1. Ônibus NOVOS; 2. Ônibus BIARTUCULADOS que possam ir do Terminal Afonso Pena até o centro de Curitiba no horário de pico; 3. Ônibus LINHA DIRETA que possam ir do Terminal Afonso Pena até o centro de Curitiba, SEM PARADAS; 4. Ônibus que possam ir do Terminal Afonso Pena até o centro de Curitiba verdadeiramente, não somente até o Terminal do Guadalupe, precisamos de um que vá até o Centro Cívico, Mercês etc.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Eventuais ajustes nos encargos contratuais exigidos da concessionária, como as linhas, serão constantemente avaliados pelo Poder Concedente durante a execução contratual e, se necessário, incorporadas no modelo através de aditivo contratual. Ademais, a licitação em curso contempla ônibus novos. São José dos Pinhais conta ainda com integração temporal no Terminal Guadalupe, com todas as linhas que atendem o equipamento.

Contribuição de nº 30	
Autor	Cristopher Henrique de Almeida Duarte
Contribuição	Solicito um ônibus que faça a ligação entre o terminal Jardim Paulista e o terminal de Pinhais. Acredito que uma linha que faça o seguinte trajeto (Terminal Jardim Paulista - Terminal Quarto Barras - Terminal Pinhais - Terminal Guadalupe) em horários de pico (5h a 9h e 15h a 19h) ajudaria muito a população de Campina Grande do Sul e Quatro Barras que trabalham em Pinhais ao mesmo tempo serviria de reforço aos moradores de Pinhais que trabalham em Curitiba.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Eventuais ajustes nos encargos contratuais exigidos da concessionária, como as linhas, serão constantemente avaliados pelo Poder Concedente durante a execução contratual e, se necessário, incorporadas no modelo através de aditivo contratual.

Contribuição de nº 31	
Autor	Andressa Carla de Oliveira Duarte
Contribuição	Solicito uma linha de ônibus de Campina Grande do Sul Para Pinhais. Não tem ônibus direto tem que ficar pegando 2.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Eventuais ajustes nos encargos contratuais exigidos da concessionária, como as linhas, serão

Contribuição de nº 31	
	constantemente avaliados pelo Poder Concedente durante a execução contratual e, se necessário, incorporadas no modelo através de aditivo contratual.

Contribuição de nº 32	
Autor	Elias Roberto Alves
Contribuição	Sugiro a criação da linha terminal Angélica/Terminal Caiuá passando ou pela Av. Juscelino Kubitschek marginal ao Contorno sul e Avenida das Araucárias ou então pela Estrada velha do Barigui, Rua dos Palmenses e Av. das Araucárias. Essa ligação irá desafogar em muito as linhas diretas do terminal Angélica sentido CIC e Capão Raso.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Eventuais ajustes nos encargos contratuais exigidos da concessionária, como as linhas, serão constantemente avaliados pelo Poder Concedente durante a execução contratual e, se necessário, incorporadas no modelo através de aditivo contratual.

Contribuição de nº 33	
Autor	José Eduardo dos Santos Geremias Junior
Contribuição	Dentro da proposta gostaria de sugerir a possibilidade de integração tecnológica entre os sistemas de bilhetagem da STPP/RMC e dos municípios que compõe os lotes (Ex: Possibilidade de uso do Cartão VEM ou URBS para acesso), visto que desde o fim da RIT-RMC (2015) tem sido necessário portar vários cartões sendo um para cada sistema presente na RMC.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. A licitação em curso já compreende a interoperabilidade entre cartões/sistemas.

Contribuição de nº 34	
Autor	Sirlei Santiago Cardoso de Bonfim
Contribuição	Precisamos em rio branco do Sul, um terminal mais ponto de ônibus. Muitos passageiros ficam na chuva porque não tem cobertura. Principalmente na rua Antônio Elias próximo ao Gladstone melhorias nas frotas ônibus velhos superlotações. Domingo ônibus direto porque passam em almirante Tamandaré para economizar enquanto isso quem vem trabalhar no domingo se ferra porque chega atrasado no trabalho e em casa os ônibus são somente de hora em hora. Melhoras.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. A Prefeitura de Rio Branco do Sul, com a participação da AMEP, cadastrou junto à plataforma do Governo Federal proposição para implantação de terminal.

Contribuição de nº 35	
Autor	Jonathan Seronato
Contribuição	Gostaria de uma linha de ônibus que fosse de campo magro ao centro de Curitiba, mas que não terminasse na Fernando Moreira, como ocorre atualmente.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Campo Magro contempla integração com a capital através do Terminal Santa Felicidade e de lá as linhas que seguem até a Praça Tiradentes, mediante o pagamento de apenas uma tarifa.

Contribuição de nº 36	
Autor	José Eduardo dos Santos Geremias Junior
Contribuição	No caso de linhas que atravessam cidades em mais de um lote, (ex: i20 - Colombo/São José) estas linhas poderiam ser incluídas como integrante de ambos os lotes com responsabilidade mútua entre os concessionários sob a mesma linha.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Eventuais ajustes nos encargos contratuais exigidos das concessionárias, como a responsabilidade mútua entre as linhas em comum, serão constantemente avaliados pelo Poder Concedente durante a execução contratual e, se necessário, incorporadas no modelo através de aditivo contratual.

Contribuição de nº 37	
Autor	Gênesis da Costa Silva
Contribuição	Linha C28 Jacob Macanhan > Aumento no número de carros (Para 2) no período entre Pico, e para 3 carros no horário de pico da tarde. Há muitos registros de atraso na linha e bastante fluxo de passageiros entre a região atendida e o Terminal Pinhais. Também existem muitas empresas na região. Linha D22 Guarituba > Aumento no número de carros (Para 2) no período entre Pico. Uma linha Expressa de reforço entre a Praça Eufrásio Correa e o Terminal Pinhais. Apesar da última atualização recente da tabela horária, ainda há muito acúmulo de passageiros na estação-tubo que não é ampliada no horário de pico da tarde. Maior fiscalização (CCO) de horários e também estado de manutenção e conservação dos ônibus. Fiscalização que deve ser realizada pela própria AMEP, com profissionais qualificados. Diminuição da vida útil operacional dos ônibus (Hoje existem veículos ano 2011 ainda em circulação). Maior Secção das linhas com baixa demanda. Algumas linhas que já são seccionadas circulam muito pouco passageiros, enquanto outras quase não sobra espaço para o passageiro ficar em pé. Um bom exemplo linha C29 Privê/Vila Tarumã. Sugiro outros trajetos alternativos não só atendendo o trajeto atual, mas também utilizando outros itinerários, desafogando outras linhas.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Para a licitação em curso a linha C28 será unificada com a linha B44, ligando os Terminais Pinhais e Guaraituba. Linha D22 oferta compatível com a demanda. Expresso Pinhais apresenta oferta compatível com a demanda. A vida útil da frota é de 12 anos + 2 para reserva, quanto menor a vida útil, maior o custo do serviço e, conseqüentemente, as tarifas e o subsídio. Vila Privê e Vila Tarumã são atendimentos urbanos que hoje são realizados pelo Governo do Estado e não fazem parte do escopo do projeto submetido à Consulta Pública.

Contribuição de nº 38	
Autor	Renata Karolina Alcântara
Contribuição	Os ônibus recolhem muito cedo, é muito difícil sair da RMC depois das 20h da noite. Os ônibus deveriam ser mais modernos, para aguentar os trajetos precários da RMC. Os motoristas ainda realizam a cobrança da passagem, isso não deveria acontecer mais, coloca em risco as pessoas embarcadas.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. A oferta projetada para a licitação está compatível com a demanda. Quase 7 pessoas a cada 10 utilizam o serviço de transporte coletivo metropolitano em 6 das 19 horas que funciona, o que acaba ocasionando maior demanda exatamente nos picos, no entanto, com a lotação mantida dentro das especificidades (ABNT). A licitação contempla frota nova. Atualmente mais de 75% das passagens no Sistema Metropolitana são pagas pelo cartão transporte.

Contribuição de nº 39	
Autor	Allan Rodrigo de Lima
Contribuição	Gostaria que fossem implementados estudos para colocação de trens e metrô urbanos ligando as principais cidades da Região metropolitana, como São José dos Pinhais (no meio da avenida das Torres), de Fazenda Rio Grande (via linha verde e marechal Floriano Peixoto), Colombo, Almirante Tamandaré e Campo Largo (via BR 277).
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. 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 no modelo através de aditivo contratual.

Contribuição de nº 40	
Autor	Leandro Alves da Costa
Contribuição	Não faz sentido algum a alteração de itinerário feita pela URBS, isso fez com que aumentasse em média 10 minutos a viagem e diminuiu a quantidade de horários. No terminal Campina do Siqueira o tubo no qual o ligeirinho Campo Largo para deveria ser 3 portas, pois os ônibus que atendem a linha são todos ônibus articulados.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. As manifestações devem se referenciar ao projeto submetido à Consulta Pública. O serviço atual não é escopo do projeto em discussão. A URBS justifica a alteração pela realização de obras de ampliação e modernização do Terminal.

Contribuição de nº 41	
Autor	Ivo Tragueto Neto
Contribuição	Uma sugestão que faço é das cores de ônibus: desde que o estado assumiu, todos os ônibus ficaram de uma cor só e acabou com a padronização que existia na época que era gerida em Curitiba, que era exemplo no Brasil. A sugestão que faço é que cada lote tenha uma cor designada para os tipos de linha de ônibus ou em cada lote (como era na década de 1990). Os ônibus de cores diferentes pode ser um detalhe estético, mas ajuda o usuário a não ficar confuso em não pegar um ônibus errado (principalmente no centro onde linhas de toda a região metropolitana se unem e com os ônibus da mesma cor pode até causar um equívoco para usuários desavisados).
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. O Sistema Metropolitano dispõe de autonomia operacional e gerencial, o que inclui identidade visual própria. A especificação de frota por distinção acaba por aumentar o custo do serviço, deixando veículos para operação limitada. Atualmente, e para a licitação em curso, todos os ônibus disporão de itinerário digital, que traz o nome das linhas a fim de facilitar a leitura e identificação aos usuários.

Contribuição de nº 42	
Autor	Melquisedeque de Pontes Cordeiro Moreira
Contribuição	Acho que pelo valor da tarifa do transporte de Curitiba, deveria ter mais ônibus disponíveis principalmente nos horários de pico e em lugares mais afastados, como é o caso do bairro Tatuquara, pois os ônibus vão muito lotado e é desconfortável, principalmente para idosos, PCD's, com criança de colo, gestantes, então poderia aumentar a frota nessas regiões e horários de pico.

Contribuição de nº 42	
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. As manifestações devem se referenciar ao projeto submetido à Consulta Pública. O serviço atual não é escopo do projeto em discussão. Trata-se de uma demanda de competência da Prefeitura de Curitiba/URBS que deve ser apresentada em canal oficial, como o 156.

Contribuição de nº 43	
Autor	Allan Alves Borges Mota
Contribuição	Gostaria de uma integração maior das linhas de Curitiba. Lembro da época que estava todas as linhas com a URBS e era possível por exemplo jogar no Google uma rota que queria e aparecia toda a linha desde Tamandaré até qualquer lugar Curitiba.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Todas as linhas metropolitanas estão georreferenciadas e disponíveis para consulta em endereço eletrônico. O aperfeiçoamento e unificação das informações estão compreendidos no processo de licitação em curso.

Contribuição de nº 44	
Autor	João Victor da Silva Fontes
Contribuição	Olá! Gostaria de sugerir uma pintura que transmite personalidade, porém seja simples em termos de manutenção.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Eventuais ajustes nos encargos contratuais exigidos da concessionária serão constantemente avaliados pelo Poder Concedente durante a execução contratual e, se necessário, incorporadas no modelo através de aditivo contratual.

Contribuição de nº 45	
Autor	Leidiane Samara de Souza Matias
Contribuição	Gostaria que o transporte coletivo de Campo Largo para Curitiba, fosse integrado, ou se não fosse integrado, que ao menos os ônibus fossem de boas qualidades e passassem em mais horários. A cidade está crescendo, mas o transporte público apenas regride. Esse cenário poderia ser modificado, trazendo transporte público com horários mais satisfatórios as necessidades da população crescente, e com ônibus que não quebrassem todos os dias, comprometendo principalmente a ida para o trabalho das pessoas.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Eventuais ajustes nos encargos contratuais exigidos da concessionária serão constantemente avaliados pelo Poder Concedente durante a execução contratual e, se necessário, incorporadas no modelo através de aditivo contratual. Ademais, a AMEP já realizou estudos para a integração entre os sistemas e apresentou à prefeitura de Campo Largo, mas se trata de uma decisão inicial do próprio Município.

Contribuição de nº 46	
Autor	Juliana Peniche
Contribuição	Linha utilizada: Campina do Siqueira foram retirados muitos horários, seria melhor o retorno dos horários anteriores. Atualmente o tubo do ligeirinho está na lateral da Padre Anchieta, poderiam ver a possibilidade de ao invés do ônibus virar a primeira à direita, se tivesse como ele fazer o contorno à esquerda, por dentro do

Contribuição de nº 46	
	terminal ou pela rua lateral; pois da forma como está, perde muito tempo.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. As manifestações devem se referenciar ao projeto submetido à Consulta Pública. O serviço atual não é escopo do projeto em discussão. Ademais, a URBS justifica a alteração pela realização de obras de ampliação e modernização do Terminal. Ajuste nos horários foram realizados a fim de aperfeiçoar o atendimento, compreendendo o tempo de viagem por períodos.

Contribuição de nº 47	
Autor	Gustavo de Oliveira Andrade
Contribuição	Vejo que, o transporte é um dos meios de transporte mais utilizados pela população. Além de ser útil, auxilia no fluxo do trânsito, já que aquele que usa o ônibus pode evitar de usar os veículos próprio. Com relação à Campo Largo, alguns problemas ocorrem: Péssimas estruturas dos carros; inclusive com goteiras, atrasos dos ônibus que acarreta o atrasa do trabalhador, números escassos de ônibus, sendo que em períodos como início da manhã e fim de tarde há superlotação, em virtude da ida/vinda do trabalho.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. As manifestações devem se referenciar ao projeto submetido à Consulta Pública. O serviço atual não é escopo do projeto em discussão.

Contribuição de nº 48	
Autor	Telma Regina de Sene
Contribuição	Moro em Curitiba atualmente, mas já morei em Pinhais e Colombo e acho de grande valia a integração de todos os municípios da Grande Curitiba, em Pinhais muitos pacientes são encaminhados para tratamento de saúde no Hospital Angelina Caron mas não há transporte público direto, o paciente precisa se deslocar ao Terminal Guadalupe e pagar outra passagem para Campina Grande do Sul o que demora e encarece o deslocamento, com certeza situações análogas ocorrem com outros municípios, seja para trabalhar, atendimento médico ou quaisquer outras situações a facilidade de transporte público de qualidade reflete em qualidade de vida para toda a população.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. As manifestações devem se referenciar ao projeto submetido à Consulta Pública. O serviço atual não é escopo do projeto em discussão.

Contribuição de nº 49	
Autor	Mariane Gabriele Santos Marcondes
Contribuição	A licitação do transporte público das regiões metropolitanas é necessária, mas é crucial que, os responsáveis pela elaboração do edital sejam conscientes no momento de estabelecer as exigências para a contratação das empresas. É preciso olhar para todos os envolvidos, usuários do transporte, empresas prestadoras de serviços e erário. De nada adianta lançar um edital com exigências utópicas, focando apenas no menor valor da tarifa e subsídio, que nada servem para agregar na qualidade do serviço prestado à população. A Administração Pública licita o transporte pelo menor valor do quilômetro, mas na maioria das vezes os valores apresentados pelos participantes não refletem a realidade. Seja pela ausência de itens obrigatórios, pela forma de contratação do pessoal, pela manutenção preventiva dos veículos, dentre diversos outros componentes que fazem parte do custo real da operação. De modo que, passado

Contribuição de nº 49	
	<p>um tempo da operação, a empresa contratada, sem essa análise minuciosa, não tem condições de continuar a operação ou irá praticá-la da maneira que lhe é possível, deixando de atender as exigências do edital.</p> <p>Quando ocorre da contratada não conseguir manter a operação, novamente, a Administração Pública precisa dispende valores do erário para pensar em outras alternativas, bem como licitar novamente.</p> <p>Por que não envolver especialistas da área de transporte que conhecem detalhes e custos da operação, e não somente aqueles que estão do lado da Administração, para participar da elaboração do edital?</p>
Análise	<p>Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. O processo licitatório, assim como as minutas de contrato e seus anexos, já contemplam mecanismos que garantam não só a escolha do parceiro privado mais apto a realizar o serviço, como a execução contratual considerando as exigências de qualidade superior ao serviço atual. Ademais, houve contratação de consultorias especializadas (FEPESE e FIPE) especificamente para desenvolvimento dos estudos pré-licitatórios, e, caso o privado não cumpra os encargos contratuais na qualidade exigida, há mecanismos de reequilíbrio econômico-financeiro, revisão contratual e de encerramento contratual antecipado.</p>

Contribuição de nº 50	
Autor	Nidelcia Aparecida Telles dos Santos
Contribuição	<ul style="list-style-type: none"> • Frequência dos ônibus adequada a atender a demanda de Campo Magro e necessidade dos usuários; • Infraestrutura necessária para a circulação, como corredores exclusivos, estações de transferência de passageiros, linhas diretas mais frequentes em horário de maior fluxo de usuários, terminal metropolitano na divisa de Curitiba/Campo Magro; e • Redução do custo das tarifas do transporte público a serem reduzidas, para torná-lo mais acessível às pessoas de baixa renda.
Análise	<p>Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Campo Magro dispõe, desde novembro de 2016, integração temporal das linhas P14-JD.BOA VISTA e P16-JD.BOA VISTA (PADRE ALEIXO) com as linhas P11-CAMPO MAGRO e P12-C. MAGRO (SÃO BENEDITO). Outras integrações locais poderão ser realizadas, demandando construção inter federativa da Prefeitura de Campo Magro com o Governo do Estado. Campo Magro contempla ainda integração com a capital através do Terminal Santa Felicidade e de lá as linhas que seguem até a Praça Tiradentes, mediante o pagamento de apenas uma tarifa.</p>

Contribuição de nº 51	
Autor	Felipe Eugenio Jauch
Contribuição	<p>Prezados, sou morador da Lapa e, como muitos cidadão lapeanos, faço diariamente o trajeto Lapa-Araucária-Curitiba. Gostaria de solicitar a viabilidade de integração da linha Lapa-Araucária ao serviço COMEC/URBS, pois o transtorno e a insegurança da falta de integração de uma das cidades da Região Metropolitana de Curitiba, ademais o custo elevado da passagem, prejudicam a vida dos cidadãos que fazem esse movimento pendular diariamente. Desde já, agradeço a atenção. Os melhores cumprimentos, Felipe E. Jauch.</p>
Análise	<p>Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Para a licitação em curso o município da Lapa deixa de ser gerido pelo DER e passa a ser gerido pela AMEP. A ligação será com Araucária e com tarifa módica.</p>

Contribuição de nº 52	
Autor	Julherme dos Santos Ferreira
Contribuição	Curitiba/campo largo. Poucos horários em comparação com o volume de pessoas que utilizam. Ônibus muito lotados.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. As manifestações devem se referenciar ao projeto submetido à Consulta Pública. O serviço atual não é escopo do projeto em discussão.

Contribuição de nº 53	
Autor	Gregory Albuquerque da Cruz
Contribuição	Voltar a Linha Pangaré Quitandinha/Pinheirinho
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. As manifestações devem se referenciar ao projeto submetido à Consulta Pública. O serviço atual não é escopo do projeto em discussão. O atendimento em questão é de competência da Prefeitura de Quitandinha.

Contribuição de nº 54	
Autor	Sabrina Gonçalves Cordeiro
Contribuição	Olá, gostaria muito que colocasse eu horário de ônibus pro ribeirão ou pela Br uma linha de ônibus depois do horário que já mercados fecham, muita gente trabalha até às 19:30 e não tem como ir embora, um ônibus as 20 já estaria muito bom. Se pudesse um para as 10:30 também, se colocasse mais ônibus ou em mais horários já estaria muito bom... somente os horários que é muito pouco horário...
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. As manifestações devem se referenciar ao projeto submetido à Consulta Pública. O atendimento em questão é de competência da Prefeitura de Quitandinha.

Contribuição de nº 55	
Autor	Marcos Cordeiro Ramos dos Santos
Contribuição	Melhorias no transporte público de campo largo
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Por se tratar de uma demanda de competência municipal, solicitamos que seja apresentada à Prefeitura de Campo Largo.

Contribuição de nº 56	
Autor	João Cubas Martins
Contribuição	Em relação às linhas sugeridas nos documentos, minha sugestão é a de que a E71, saindo da praça da juventude, vá direto pela Rui Barbosa e depois pela BR 277. A variante pelo Jd. Ipê pode ficar restrita a horários de pico, uma vez que a área, assim como as demais hoje atendidas pelas E72 e E73 contam com linhas municipais para fazer a integração (que espero que aconteça com essa licitação, pois hoje na região a integração entre urbanos e metropolitanos hoje não ocorre). Sugiro também que haja novas propostas de linhas saindo da Pca da Juventude e do Terminal Afonso Pena para os terminais Centenário e Vila Oficinas. Essas demandas já apareceram nas versões municipais dos estudos para o transporte, mas não se efetivaram por conta da dependência do governo do Estado, oportunidade que agora se vislumbra. Por fim, sugiro ainda uma linha que ligue o

Contribuição de nº 56	
	Terminal Afonso Pena via Praça da Juventude ao Terminal de Pinhais, o que facilitaria os deslocamentos entre essas regiões, que hoje dependem de uma viagem a mais para o TAP para acesso à linha I20, que faz a ligação Pinhais-São José via 277.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. A localidade, diferente dos demais municípios da Região Metropolitana de Curitiba, está contemplada com atendimentos sobrepostos (urbano e metropolitano).

Contribuição de nº 57	
Autor	Anderson Taborda de Lima
Contribuição	Uma sugestão seria manter as cores dos ônibus metropolitanos iguais ao do sistema de Curitiba. Por exemplo, os que ligam um terminal metropolitano ao da Capital (cor laranja), os que ligam um bairro da RMC ao Centro de Curitiba (cor amarelo ou laranja), Linha Direta (cinza). No Lote 1 e 2 estão sendo utilizados as cores laranja e verde, que de certa forma deixaria os usuários confusos, pois muitos acabam pegando ônibus pela cor.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. O Sistema Metropolitano dispõe de autonomia operacional e gerencial, o que inclui identidade visual própria. A especificação de frota por distinção acaba por aumentar o custo do serviço, deixando veículos para operação limitada.

Contribuição de nº 58	
Autor	Marcelo Leonel Felczak
Contribuição	Uma das características principais e icônicas de Curitiba e Região Metropolitana é a identidade visual do transporte coletivo, sendo facilmente reconhecido em diferentes partes do Brasil e também do mundo, por ser um modelo amplamente reconhecido e divulgado por sua qualidade e excelência. Assim, é uma grande responsabilidade manter esse legado, mantendo uma identidade visual coerente com nossa história, com padrões facilmente reconhecíveis e característicos que já representam nossa cultura e história. Sendo assim, o layout externo apresentado para a nova licitação me parece muito genérico, sem nenhuma criatividade e relevância a nossa história ou cultura, não mantém um padrão integral de cor que é a nossa principal referência ao transporte da região, não traz elementos visuais que traduzam nossa regionalidade ou cultura, como exemplo o pinhão, a gralha azul a araucária ou outro ícone que possa servir de referência criativa para o design. Além de trazer faixas e traços antiquados e desatualizados as novas tendências em design e pinturas de ônibus. Minha sugestão seria rever essa identidade visual com profissionais do design, trazendo mais elementos culturais e regionais que o próprio sistema de transporte já possui ou então abrir um concurso para designers. Nossa região é pioneira em criar ícones e modelos criativos, como as estações tubo, os biarticulados vermelhões, os museus e parques, cabe a nós não perder a oportunidade de continuar inovando.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. O Sistema Metropolitano dispõe de autonomia operacional e gerencial, o que inclui identidade visual própria. A especificação de frota por distinção acaba por aumentar o custo do serviço, deixando veículos para operação limitada.

Contribuição de nº 59	
Autor	José Eduardo dos Santos Geremias Junior
Contribuição	Poderia se analisar a viabilidade da alteração das características das linhas a

Contribuição de nº 59	
	<p>seguir - E05 - Guadalupe/São José (Terminal Central) (sucessora da E99 - Guadalupe/São José (Pedro Moro)): Alteração do Veículo de Comum para Articulado, visto alta demanda da Linha, especialmente em horário de pico - E07 - Direto São José - Alteração do Veículo para Linha Direta com veículo Semipadron Multimodal, visto este veículo parar apenas nos terminais São José e Boqueirão - Implementação de linha direta ligando os terminais de São José ao Centro de Curitiba em uma das seguintes rotas: -- via Av. das Torres (T. Afonso Pena***, T. Central, Salgado Filho, Paiol, Guadalupe, Praça 19/Muller*), -- via T. Boqueirão (T. Afonso Pena***, T. Boqueirão, T. Carmo ou T. Hauer, Paiol, Guadalupe, Praça 19/Muller*) -- via BR-277** (T. Central, T. Afonso Pena***, Jardim Botânico, Rodoferroviária, Guadalupe, Praça 19/Muller*) --- *- O ponto final na Praça 19 (atualmente usado pela linha Caiuá/Cachoeira) foi considerando ser um dos dois tubos no centro de Curitiba com infraestrutura atual da AMEP/Metrocard e embarque em nível do lado direito, podendo ser substituído pelo tubo Praça Carlos Gomes (usado pelas linhas para Fazenda Rio Grande) --- **- A linha sugerida via BR-277 pode ainda ser combinada com qualquer uma das outras duas linhas de forma a criar uma linha circular horária e/ou anti-horária --- ***- Na indicação "T. Afonso Pena", foi considerado o como localização o novo terminal em construção no lugar do terminal atual.</p>
Análise	<p>Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Eventuais ajustes nas linhas e nos encargos contratuais exigidos da concessionária serão constantemente avaliados durante a execução contratual pelo Poder Concedente e, se necessário, incorporadas no modelo através de aditivo contratual. A ausência de maior demanda acaba restringindo a utilização de articulados na linha E99, inclusive, para a licitação, deixará de seguir até a Praça do Pedro Moro (competência municipal). Está prevista em 2024 a entrega do novo Terminal Afonso Pena, que visa melhorar a qualidade do serviço e das conexões/integrações.</p>

Contribuição de nº 60	
Autor	Douglas de Oliveira Franco Filho
Contribuição	<p>Na minuta do edital verificamos que as 4 linhas do Município de Itaperuçu têm um Itinerário Gráfico diferente do Itinerário Descritivo. Por exemplo, na Tabela 40 - Linha I71 no "Itinerário Descritivo Resumido" estão indicadas as Ruas: Dom João VI, Nilo Cairo e Benedito Vieira Guimarães, porém, essas ruas não estão representadas graficamente. Por ser imprescindível que as linhas continuem minimamente atendendo os bairros da forma que estão sendo atendidos hoje, solicitamos que essa divergência seja imediatamente esclarecida.</p>
Análise	<p>Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. A demanda já fora tratada em ofício específico da AMEP para a Prefeitura, documento 874/2023-DIRTRA em 20/12/2023 trazendo os devidos esclarecimentos e aguardando dados da Prefeitura em relação ao atendimento municipal já existente.</p>

Contribuição de nº 61	
Autor	Eder Fabiano Santos
Contribuição	Necessidade de uma linha de transporte público metropolitano, conectando Tijucas do Sul a Curitiba.
Análise	<p>Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Com a licitação em curso, o município de Tijucas do Sul deixa de ser gerido pelo DER e passa a ser gerido pela AMEP, de modo que a ligação será com São José dos Pinhais.</p>

Contribuição de nº 62	
Autor	Caroline Santos
Contribuição	Necessidade de transporte público metropolitano conectando Curitiba e Tijucas do sul.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Com a licitação em curso, o município de Tijucas do Sul deixa de ser gerido pelo DER e passa a ser gerido pela AMEP, de modo que a ligação será com São José dos Pinhais.

Contribuição de nº 63	
Autor	Mariana Muzzolon dos Santos
Contribuição	Linha de transporte público que ligue tijucas do sul à Curitiba.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Com a licitação em curso, o município de Tijucas do Sul deixa de ser gerido pelo DER e passa a ser gerido pela AMEP, de modo que a ligação será com São José dos Pinhais.

Contribuição de nº 64	
Autor	Ari Marcelo Kerscher
Contribuição	Necessidade de uma linha de transporte público metropolitano, conectando Tijucas do Sul a Curitiba.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Com a licitação em curso, o município de Tijucas do Sul deixa de ser gerido pelo DER e passa a ser gerido pela AMEP, de modo que a ligação será com São José dos Pinhais.

Contribuição de nº 65	
Autor	Josiane Aparecida Serrato Kescher
Contribuição	Necessidade de uma linha de transporte público metropolitano, conectando Tijucas do Sul a Curitiba.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Com a licitação em curso, o município de Tijucas do Sul deixa de ser gerido pelo DER e passa a ser gerido pela AMEP, de modo que a ligação será com São José dos Pinhais.

Contribuição de nº 66	
Autor	Amanda Larissa Carvalho Mickus
Contribuição	Necessidade de uma linha de transporte público metropolitano conectando Tijucas do Sul a Curitiba.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Com a licitação em curso, o município de Tijucas do Sul deixa de ser gerido pelo DER e passa a ser gerido pela AMEP, de modo que a ligação será com São José dos Pinhais.

Contribuição de nº 67	
Autor	Isabel Cristina Grossl
Contribuição	Qual tipo de ônibus vai fazer a linha Rio Negro/Mandirituba. Tipo Rodoviário, depois integra-se ao um coletivo urbano, é isso? Ao pagar a passagem no Terminal de Rio Negro, não pagará outra em Mandirituba?
Análise	Agradecemos a contribuição. O projeto da licitação em curso contempla o atendimento partindo de Rio Negro, passando em Campo do Tenente e

Contribuição de nº 67	
	finalizando em Areia Branca (Mandirituba), através de ônibus metropolitano com característica urbana. A partir de Areia Branca poderão ser utilizadas linhas de acesso ao Centro da capital ou para o Terminal Fazenda Rio Grande.

Contribuição de nº 68	
Autor	Sidnei Fernandes
Contribuição	Seria necessário, uma linha saindo de Rio Negro a tarde, embora não saibamos a demanda, também um retorno no final da tarde.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Exatamente pela inexistência do serviço, projetou-se a partida de manhã para Areia Branca (Mandirituba) e o retorno à tarde. Eventuais ajustes nos encargos contratuais exigidos da concessionária serão constantemente avaliados pelo Poder Concedente durante a execução contratual e, se necessário, incorporadas no modelo através de aditivo contratual.

Contribuição de nº 69	
Autor	Cleriston Wesley Zuba
Contribuição	Se faz necessária melhoria da linha Quatro Barras/Piraquara com ampliação da oferta de horários e dias de atendimento. Ideal seria o início da linha no terminal São Roque em Piraquara e término no terminal de Quatro Barras. Isso faria com que a mão de obra entre esses dois municípios aumentasse atendendo os empreendimentos intermunicipais envolvidos. Atualmente apenas 02 horários pela manhã com carro simples e dois horários à tarde/noite com carro simples está bem desgastante para quem usa o transporte coletivo urbano através da referida linha.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Eventuais ajustes na operação das linhas será constantemente avaliada pelo Poder Concedente durante a execução contratual, e, havendo demanda que justifique alterações e aumento de horários, estes serão incorporados no modelo do projeto.

Contribuição de nº 70	
Autor	Alexandre Eloir Santi
Contribuição	<p>Criação de linha de ligeirinho trucado, ligando os municípios da Região Metropolitana, no sentido horário e Anti-horário: - Terminal Almirante Tamandaré; - Terminal Roça Velha; - Terminal Maracanã; - Terminal De Pinhais; - Terminal Afonso Pena;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Terminal Central de São José; • Terminal da Fazenda Rio Grande; • Terminal de Araucaria; • Terminal de Campo Largo; • Campo Magro; • Terminal De Almirante Tamandaré. • Linha de Ligeirinho ligando Quitandinha/Bocaiúva do Sul • Quitandinha; • Terminal Rodoviário de Mandirituba; • Terminal da Fazenda Rio Grande; • Estação Xaxim; • Estação Marechal; • Estação Fagundes Varela; • Terminal Maracanã;

Contribuição de nº 70	
	<ul style="list-style-type: none"> • Terminal de Bocaiúva do Sul. • Linha de ligeirinho Roça Grande/Maracanã via Terminal do Santa Cândida • Elevação do Terminal da Fazenda Rio Grande, deixando próximo a rodovia BR116 • Parte Alta • Fazenda/Araucária • Fazenda/Pinheirinho (Direto) • Fazenda/Pinheirinho Parador • Fazenda/CIC • Fazenda/Pien • Parte baixa • Linhas Urbanas • Linha de ônibus ligando Fazenda Rio Grande/Araucária via Terminal do Tatuquara
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Eventuais ajustes nos encargos contratuais exigidos da concessionária serão constantemente avaliados pelo Poder Concedente durante a execução contratual e, se necessário, incorporadas no modelo através de aditivo contratual.

Contribuição de nº 71	
Autor	Alexandre Eloir Santi
Contribuição	Alteração de linha Santa Terezinha em Fazenda Rio Grande - Alterar o itinerário da linha, para passar na ida e na volta na frente da UPA do Iguazu, e também ajudando auxiliar o grande fluxo de passageiros no horário de pico da linha Santa Terezinha/IPÊ. Criar uma nova linha, para atender a região do Canaã (LINHA Santa Terezinha), fazendo o ponto final ser na rua do Posto Canaã.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. As linhas de ligação local serão de responsabilidade das prefeituras. Tal demanda deve ser apresentada à Prefeitura de Fazenda Rio Grande.

Contribuição de nº 72	
Autor	Valdinei de Jesus Ferreira da Luz Junior
Contribuição	<ul style="list-style-type: none"> • Linha I30 CAMPO LARGO/BALSA - Via Bugre (futura I33): veículo "comum" não supre com qualidade a demanda em horários de pico manhã e fim de tarde, deve-se ser "articulado padrão"; e • Linha J71 ITAMBÉ (futura I34) + LINHA I30 CAMPO LARGO/BALSA - Via Bugre (futura I33): é de bom senso e de necessidade coletiva a implementação da integração temporária no Terminal Metropolitano de Campo Largo. Usuários destas linhas precisam pagar 2 passagens usando A MESMA OPERADORA (Empresa de ônibus Campo Largo, no caso).
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. De acordo com os dados operacionais, a ligação de Balsa Nova (com dois itinerários) está suportada na oferta apresentada, respeitando a lotação dos veículos.

Contribuição de nº 73	
Autor	Fábio José de Jesus
Contribuição	Volta do Vale Transporte único, como era antes. Volta da conexão do ligeirinho Pinhais Campo comprido na estação tubo rodoferroviária com o ligeirinho Fazendo Rio Grande. Volta do ligeirinho Aeroporto, Volta do ligeirinho São José a

Contribuição de nº 73	
	Barreirinhas. Ônibus de Pinhais até hospital Angelina Caron e quatro Barras. Ligação do bairro alto até o boqueirão, passando no terminal de Pinhais e Centenário... Mais ônibus na linha Planta Karla em Pinhais.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Contribuição não acolhida. As manifestações devem se referenciar ao projeto submetido à Consulta Pública. O projeto para a licitação contempla a interoperabilidade entre os sistemas de bilhetagem. Em relação às linhas municipais, como a Planta Karla, será de competência da Prefeitura de Pinhais.

Contribuição de nº 74	
Autor	Alexandre Eloir Santi
Contribuição	Criação da linha multimodal Fazenda Rio Grande/Sítio Cercado via Umbará. Utilizando os tubos finais da linha Bairro Novo, para conexão.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. O projeto já contempla a ligação de Fazenda Rio Grande com São José dos Pinhais, conseqüentemente, com o Boqueirão.

Contribuição de nº 75	
Autor	Alexandre Eloir Santi
Contribuição	Criação da linha Terminal Afonso Pena/Terminal Centenário
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Novas conexões são tema de análise e planejamento na região metropolitana, no entanto, esforços estão sendo realizados para demandas de maior impacto, sobretudo, o fortalecimento do transporte coletivo em relação ao transporte individual motorizado, trazendo ganhos como maior velocidade operacional (em que os ônibus deixem de concorrer espaços nas vias públicas com os demais veículos), tendo como consequência a redução de custos do serviço e menor impacto na tarifa pública.

Contribuição de nº 76	
Autor	Alexandre Eloir Santi
Contribuição	Criação do sentido horário e Anti-horário da linha Fazenda Rio Grande/Curitiba Sentido Anti-horário pela linha verde sentido centro, voltando pela canaleta do expresso, sentido Pinheirinho. Sentido Horário, passando pelos Terminais do Pinheirinho, Capão Raso, Portão, Praça do Japão, Shopping Curitiba e Praça Carlos Gomes, voltar pela Linha Verde.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Fazenda Rio Grande contempla duas ligações com o Centro da capital.

Contribuição de nº 77	
Autor	Alexandre Eloir Santi
Contribuição	Criação da Linha Expressa, Terminal São José/Praça Carlos Gomes.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Eventuais ajustes nos encargos contratuais exigidos da concessionária serão constantemente avaliados pelo Poder Concedente durante a execução contratual e, se necessário, incorporadas no modelo através de aditivo.

Contribuição de nº 78	
Autor	Alexandre Eloir Santi
Contribuição	Criação da linha Fazenda Rio Grande/Piraquara via Agarau.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Eventuais ajustes nos encargos contratuais exigidos da concessionária serão constantemente avaliados pelo Poder Concedente durante a execução contratual e, se necessário, incorporadas no modelo através de aditivo contratual. Ademais, não existe demanda que justifique a ligação direta. Fazenda Rio Grande está contemplada com integração total à capital visto que, a partir de terminais urbanos, possui acesso às demais cidades integradas.

Contribuição de nº 79	
Autor	Alexandre Eloir Santi
Contribuição	Criação da linha metropolitana São Marcos/Guadalupe, via BR376.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Linha gerida pela Prefeitura de São José dos Pinhais. Solicitação demanda de análise inicial da Prefeitura de São José dos Pinhais, visto que a municipalidade apresenta sistema de transporte local, a fim de não promover atendimentos sobrepostos.

Contribuição de nº 80	
Autor	Evandro Ricardo dos Santos
Contribuição	Boa noite gostaria que tivesse uma linha que atende está região tivesse integração com o terminal Santa Cândida essa linha poderia ser a linha (s89 são Sebastião via são Gabriel).
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Eventuais ajustes nos encargos contratuais exigidos da concessionária serão constantemente avaliados pelo Poder Concedente durante a execução contratual e, se necessário, incorporadas no modelo através de aditivo contratual. Ademais, devido à falta de detalhamento, não é possível avaliar a contribuição recebida.

Contribuição de nº 81	
Autor	Fernando Cesar Alves da Rocha
Contribuição	Prezados, venho por meio desta consulta pública solicitar: A alteração da nomenclatura da nova linha projetada l63 de "Lagoinha / São José" para "Tijucas do Sul / São José", considerando que a atribuição da cidade de atendimento é mais eficaz do que o bairro do município do ponto inicial / final da linha. Isto porque o nome de um bairro em específico, para os usuários eventuais que podem estar em deslocamento a Tijucas do Sul em visitação (e trata-se de um município de grande atrativo turístico) pode trazer imprecisão, sendo que estes que vão para quaisquer localidades ou ao centro do município, tem como referência o nome da cidade de destino. Da mesma forma, aqueles que vão até a Lagoinha, até mesmo os usuários eventuais, terão ciência de que a linha nomeada 'Tijucas do Sul' é a qual devem utilizar
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Eventuais ajustes nos encargos contratuais exigidos da concessionária serão constantemente avaliados pelo Poder Concedente durante a execução contratual, inclusive alteração da nomenclatura, e, se necessário, incorporadas no modelo através de aditivo contratual.

Contribuição de nº 82	
Autor	Orlei Nicolini
Contribuição	Asfalto sistema de esgoto e mais ônibus urgente.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Devido à falta de detalhamento, não é possível avaliar a contribuição recebida. Além disso, as manifestações devem se referenciar ao projeto submetido à Consulta Pública. O serviço atual não é escopo do projeto em discussão.

Contribuição de nº 83	
Autor	Viviane do Rocio Krupacz de Assis
Contribuição	Bom dia. Aos interessados... Minha solicitação é para que haja melhorias nos carros da Linha Maracanã - Afonso Pena e também para que haja mais carros nos horários de pico tanto pela manhã quanto à tarde, pois nos horários que saem do Terminal Afonso Pena às 06:30 e 06:48 respectivamente lotam no decorrer do caminho e muitas vezes quando as passageiras vão embarcar no Terminal de Pinhais, acabam ficando muitos passageiros para trás, devido a lotação do ônibus, mesmo sendo articulado. Creio que se houvesse um período menor entre um carro e outro haveria mais comodidade aos passageiros e não haveria tanta lotação e estresse. A propósito, utilizo diariamente as linhas Quississana - Guadalupe / Afonso Pena - Terminal Central / Maracanã - Afonso Pena pela manhã e Pinhais - Guadalupe e Quississana - Guadalupe a tarde (normalmente).
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. As manifestações devem se referenciar ao projeto submetido à Consulta Pública. O serviço atual não é escopo do projeto em discussão. Ademais, o projeto contempla a utilização de veículos novos.

Contribuição de nº 84	
Autor	Flavio André Cecchini Deppe
Contribuição	<p>Prezados(as) Normalmente nos países subdesenvolvidos, como é o caso do Brasil, consultas públicas são realizadas, porém não são utilizadas e nem mesmo os resultados das consultas publicados, organizados, tratados. Espero que este não seja o caso. O transporte público de Curitiba e RMC atualmente é muito precário e ineficiente e ao mesmo tempo apresenta talvez a tarifa mais cara do país. Adicionalmente a prefeitura de Curitiba, com aprovação dos vereadores e sem transparência alguma, repassou em 2022 e 2023, quase R\$ 500.000.000,00 (quase meio bilhão de Reais) para as empresas de ônibus. Ou seja, usa o recurso público para beneficiar empresas privadas, sem o retorno para o contribuinte. As contribuições que apresento, para modernizar o transporte público são:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Publicação mensal das planilhas de cálculo e balanço financeiro das atividades de todas as empresas envolvidas; • Publicação mensal dos balanços da URBS, bem como remuneração e atribuições de TODOS os seus Diretores; • Análise econômica e financeira, bem como balanço mensal de todo o recurso público aplicado e oriundo das tarifas; • Integração total do transporte na RMC; • Modernização dos terminais (copiar projetos de países desenvolvidos); • Adoção de veículos com caixa de transmissão automática e com ar-condicionado (é assim nos países desenvolvidos); • Fornecer treinamento para os motoristas e remuneração compatível (copiar o treinamento que motoristas recebem em Genebra, Suíça. Obs.: Jaime Lerner foi o responsável pelo modelo de transporte adotado em Genebra);

Contribuição de nº 84	
	<ul style="list-style-type: none"> • Adoção de ticket único por zonas (é assim em Londres, Paris, etc.); • Médio prazo: Implantar Veículo Leve sobre Trilhos em todas as áreas urbanas; • Longo prazo: Implantar Sistema Metro na RMC (O sistema de metrô de Londres iniciou a sua implantação em 1863 e ainda não foi finalizado... Já passou da hora de iniciar por aqui). Solicito o registro das minhas contribuições, bem como informações de como as mesmas serão tratadas, consideradas, analisadas, etc. Att., Flavio Deppe
Análise	<p>Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Eventuais ajustes nos encargos contratuais exigidos da concessionária serão constantemente avaliados pelo Poder Concedente durante a execução contratual e, se necessário, incorporadas no modelo através de aditivo contratual. Ademais as contribuições e respostas da consulta pública serão disponibilizadas no site da gerenciadora do transporte coletivo metropolitano. As tarifas são homologadas pela sua Agência Reguladora - AGEPAR e deverão continuar após a licitação, com o aperfeiçoamento da divulgação de todos os dados públicos. Destaca-se que o sistema metropolitano, pela sua abrangência, é de alta complexidade, transportando cerca de 400.000 pessoas diariamente, considerando passageiros pagantes, isentos, conexões e integrações. Assim, na escala de prioridades, existe uma busca para que haja uma restituição do serviço que fora perdida pela multiplicação de veículos automotores, fazendo valer a prioridade do coletivo sobre o individual. A perda de velocidade operacional ocasionou aumento de custos e tarifa, o que necessita ser corrigido. Atualmente o serviço metropolitano tem tarifa pública de R\$ 4,75 para pagamento no cartão transporte.</p>

Contribuição de nº 85	
Autor	Sergio Guilherme Rodrigues de Souza
Contribuição	<p>Prezados, parabênz pela organização e aponto como sugestão a melhor utilização e integração com a Linha Verde de Curitiba. Conexões tais como Pinhais e Piraquara (futura estação Tarumã), São José dos Pinhais (estação PUC linha verde), Colombo, Campina Grande do Sul e Quatro Barras (futura estação Atuba) e a existente conectividade de Fazenda Rio Grande e Araucária via Terminal Pinheirinho. Entende-se a necessidade de alinhamento das esferas de âmbito municipal e estadual, mas a possibilidade de melhores conexões entres os municípios da RMC utilizando o corredor BRT da Linha Verde é muito favorável. E fica como sugestão a integração Terminal Afonso Pena (São José dos Pinhais) - Terminal Centenário (Curitiba) via BR 277.</p>
Análise	<p>Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Eventuais ajustes nos encargos contratuais exigidos da concessionária serão constantemente avaliados pelo Poder Concedente durante a execução contratual e, se necessário, incorporadas no modelo através de aditivo contratual. Ademais, com a finalização da Linha Verde, haverá a necessidade de ajustes na extensão de diversos corredores.</p>

Contribuição de nº 86	
Autor	Estela Regina da Rocha Miguel
Contribuição	Meio de transporte daqui não tenho que reclamar. É maravilhoso.
Análise	Contribuição não acolhida. Não há sugestão a ser analisada, de qualquer forma agradecemos a contribuição.

Contribuição de nº 87	
Autor	Maicon André dos Santos
Contribuição	Sou contra a retirada do itinerário até o CAIC
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. O serviço sob a gestão da AMEP compreende linhas metropolitanas, em todas as 28 cidades. Já os atendimentos locais serão de competência de cada município, existindo prazo de transição para que as prefeituras assumam tais ligações.

Contribuição de nº 88	
Autor	Gabriele Nobre Coutinho
Contribuição	Ônibus até o CAIC
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. O serviço sob a gestão da AMEP compreende linhas metropolitanas, em todas as 28 cidades. Já os atendimentos locais serão de competência de cada município, existindo prazo de transição para que as prefeituras assumam tais ligações.

Contribuição de nº 89	
Autor	Débora Elisângela do Nascimento
Contribuição	Sobre o itinerário Tamandaré-Nodari e Curitiba-Nodari para que permaneçam fazendo a linha normalmente
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. O serviço sob a gestão da AMEP compreende linhas metropolitanas, em todas as 28 cidades. Já os atendimentos locais serão de competência de cada município, existindo prazo de transição para que as prefeituras assumam tais ligações.

Contribuição de nº 90	
Autor	Anair J. Paixão Pontes
Contribuição	Não tem nem como pensar em deixar os maiores bairros sem ônibus, serão 5 bairros que ficam na mão e são os maiores bairros da cidade. Isso que estão fazendo é um absurdo sem contar que a população não vai aceitar os ônibus terão que rodar sob escolta pois a população vai se revoltar.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. O serviço sob a gestão da AMEP compreende linhas metropolitanas, em todas as 28 cidades. Já os atendimentos locais serão de competência de cada município, existindo prazo de transição para que as prefeituras assumam tais ligações.

Contribuição de nº 91	
Autor	Lorielton Scheneider de Castro Cordeiro
Contribuição	Não concordo com a alteração da linha que já é muito demorado pra quem trabalha em Curitiba chegar em casa daí vai ter que andar até 5 km de a pé, já é a passagem mais cara da região metropolitana essa alteração não traz economia nenhuma as linhas só dificultam pro trabalhador.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Uma vez que a contribuição não traz detalhes que permitam sua adequada análise.

Contribuição de nº 92	
-----------------------	--

Contribuição de nº 92	
Autor	Rafael Gomes de Oliveira
Contribuição	Que seja implementada ao máximo a integração multimodal. O cidadão tem que poder sair de casa de bicicleta e deixar a bicicleta de forma segura na estação de transporte coletivo ou levar a bicicleta através de um suporte rack no ônibus. Que sejam colocadas metas claras para redução ao máximo das emissões de gases de efeito estufa. Grande parte das emissões da cidade vem do transporte. Colocar metas claras limitando a quantidade de emissões geradas precisa ser prioridade. Continuar investigando a proposta de tarifa zero ou tarifa mais barata, uma vez que o transporte é um direito constitucional. Sobre a questão da segurança, implementar as medidas possíveis para aumentar a segurança durante a utilização do transporte coletivo. Esta questão de segurança não necessariamente se resolve com mais policiamento e monitoramento, mas sim com educação, oportunidade econômica e redução de desigualdades. Não teremos uma cidade ou um transporte seguro em uma cidade desigual.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. A integração entre modais é de extrema relevância, sobretudo com a bicicleta, no entanto, pelo projeto tratar das linhas metropolitanas (distantes), ficando para as prefeituras a gestão das linhas locais, a política de conexão tem relação direta com as cidades. O Governo do Estado pode participar, por exemplo, com a criação e viabilização de projetos em parceria com as prefeituras. Todos os ônibus serão equipados com câmeras de monitoramento.

Contribuição de nº 93	
Autor	Kaylane Aparecida Gonçalves Cordeiro
Contribuição	Eu não concordo com a mudança na linha de ônibus pois como nos que moramos nos bairros iremos sair de casa a pé pra ir até na vila velha as 3:00 da manhã.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. O serviço sob a gestão da AMEP compreende linhas metropolitanas, em todas as 28 cidades. Já os atendimentos locais serão de competência de cada município, existindo prazo de transição para que as prefeituras assumam tais ligações.

Contribuição de nº 94	
Autor	Rosenilda Aparecida Lima
Contribuição	Os ônibus que vão para Curitiba nos domingos poderia ser as 5:10 da manhã pois ele sai 5:30 e quem precisa estar as 7h no trabalho as vezes chega atrasado.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Uma vez que a participação não traz detalhes que permitam sua adequada análise.

Contribuição de nº 95	
Autor	Rosenilda Aparecida Lima
Contribuição	O ônibus que vai de Quitandinha para Curitiba aos domingos poderia ser as 5:10 da manhã pois ele sai as 5:30 e quem precisa estar no trabalho as 7h as vezes chega atrasado.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Uma vez que a participação não traz detalhes que permitam sua adequada análise.

Contribuição de nº 96	
Autor	Endrigo Brand Ferrari
Contribuição	<p>Olá, sou morador da Sede de Campina Grande do Sul, e gostaria de fazer 2 sugestões em relação ao transporte coletivo daqui:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Para que a linha N70-CURITIBA/CAMPINA GRANDE DO SUL (SEMIDIRETO) possa retornar a operar como era antes da pandemia de COVID-19, se possível pela manhã e à tarde. Esta linha voltaria a atender muito bem os moradores de Campina Grande do Sul que atualmente precisam ir até o terminal do Jardim Paulista para trocar de ônibus no horário de pico da manhã, diminuindo o tempo de viagem e aumentando a comodidade. Para lembrar o trajeto, a linha não passava pelo terminal do Jardim Paulista e nem pelo Centro Cívico de Curitiba como faz a linha N62-JARDIM PAULISTA/GUADALUPE hoje. Acredito que o nome da linha mudaria para CAMPINA GRANDE DO SUL/GUADALUPE (SEMIDIRETO) para seguir os padrões atuais de nomenclatura; • Para que possamos ver a linha N61-CAMPINA GRANDE DO SUL/GUADALUPE voltar a operar como era antes da pandemia de COVID-19, com a linha N62-JARDIM PAULISTA/GUADALUPE voltando a ser de reforço nos horários de pico, porque além de ser mais prático, continuará havendo uma clara distinção sobre qual linha vai no sentido sede de Campina Grande do Sul e qual não vai.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. As manifestações devem se referenciar ao projeto submetido à Consulta Pública. O serviço atual não é escopo do projeto em discussão. Ademais, a ligação de Campina Grande do Sul e Quatro Barras sofrerá alterações tão logo esteja concluída a Linha Verde.

Contribuição de nº 97	
Autor	Diego José Rufino
Contribuição	Boa tarde eu sou contra essa mudança que estão querendo fazer no transporte intermunicipal de Rio Branco do Sul Queremos mais ônibus para auxiliar no transporte e não retirar o que já tem essa mudança irá prejudicar as pessoas.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. O serviço sob a gestão da AMEP compreende linhas metropolitanas, em todas as 28 cidades. Já os atendimentos locais serão de competência de cada município, existindo prazo de transição para que as prefeituras assumam tais ligações.

Contribuição de nº 98	
Autor	Cristiane Schubert de Souza
Contribuição	Eu como cidadã, moradora do município de Rio Branco do Sul, sou contra o novo itinerário dos ônibus da linha praça 19, que conforme foi comunicado, deixara de passar pelos bairros nossa senhora de Fatima e santa Terezinha. Quero sim que ônibus continue indo até o CAIC. E continue atendendo os bairros como já está sendo, isso beneficia muitos moradores que precisam do transporte para ir trabalhar em Curitiba.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Eventuais ajustes nos encargos contratuais exigidos da concessionária serão constantemente avaliados pelo Poder Concedente durante a execução contratual e, se necessário, incorporadas no modelo através de aditivo contratual. Ademais, o serviço sob a gestão da AMEP compreende linhas metropolitanas, em todas as 28 cidades. Já os atendimentos locais serão de competência de cada município, existindo prazo de transição para que as prefeituras assumam tais ligações.

Contribuição de nº 99	
Autor	Sheila Terezinha Brand
Contribuição	<p>Olá, sou moradora da Sede de Campina Grande do Sul, uso o transporte coletivo de segunda à sexta, e gostaria de fazer 2 sugestões em relação ao transporte coletivo daqui:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Para que a linha N70-CURITIBA/CAMPINA GRANDE DO SUL (SEMIDIRETO) possa retornar a operar como era antes da pandemia de COVID-19, se possível pela manhã e à tarde. Esta linha voltaria a atender muito bem os moradores de Campina Grande do Sul que atualmente precisam ir até o terminal do Jardim Paulista para trocar de ônibus no horário de pico da manhã, diminuindo o tempo de viagem e aumentando a comodidade. Para lembrar o trajeto, a linha não passava pelo terminal do Jardim Paulista e nem pelo Centro Cívico de Curitiba como faz a linha N62-JARDIM PAULISTA/GUADALUPE hoje. Acredito que o nome da linha mudaria para CAMPINA GRANDE DO SUL/GUADALUPE (SEMIDIRETO) para seguir os padrões atuais de nomenclatura; e • Para que possamos ver a linha N61-CAMPINA GRANDE DO SUL/GUADALUPE voltar a operar como era antes da pandemia de COVID-19, com a linha N62-JARDIM PAULISTA/GUADALUPE voltando a ser de reforço nos horários de pico, porque além de ser mais prático, continuará havendo uma clara distinção sobre qual linha vai no sentido sede de Campina Grande do Sul e qual não vai.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. As manifestações devem se referenciar ao projeto submetido à Consulta Pública. O serviço atual não é escopo do projeto em discussão. Ademais, a ligação de Campina Grande do Sul e Quatro Barras sofrerá alterações tão logo esteja concluída a Linha Verde.

Contribuição de nº 100	
Autor	Alysson Manoel R. de Moraes
Contribuição	Queremos melhorias no CIC, terminal novo ou ampliado. Pedimos também que a AMEP se responsabilize pela região da cidade industrial na parte do transporte coletivo.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. As manifestações devem se referenciar ao projeto submetido à Consulta Pública. Ademais, a região em questão é de competência da Prefeitura de Curitiba, gerenciada pela URBS. A solicitação precisa ser encaminhada para a capital, pelo 156.

Contribuição de nº 101	
Autor	Diego Luiz Santos Krichak
Contribuição	<p>Implantação da linha I18 - T. PINHAIS / T. JD. PAULISTA - (seguindo o itinerário no lugar da linha Planta Karla). Visando facilitar a demanda dos moradores de Pinhais com Campina Grande do Sul e Quatro Barras, principalmente quando precisamos estar se deslocando até o Hospital Angelina Caron. É uma demanda antiga, pois quem mora em Pinhais, para ir aos municípios citados acima, precisam ir até Curitiba e pagar mais uma passagem, tendo esta nova linha facilitaria este deslocamento.</p> <p>IDA: https://maps.app.goo.gl/bD9ANM1HAC9N5GJN7 VOLTA: https://maps.app.goo.gl/GZ4AN2C39FqWCFE9 OBS: anexo</p>
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Eventuais ajustes nos encargos contratuais exigidos da concessionária serão constantemente avaliados pelo Poder Concedente durante a execução contratual e, se necessário, incorporadas no modelo através de aditivo contratual.

Contribuição de nº 102	
Autor	Jeane Camila dos Santos
Contribuição	Manter os itinerários dos ônibus como estão, já são poucos horários que vai até meu bairro (santa Terezinha), se tiver alteração vai piorar ainda mais nossa situação.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. As manifestações devem se referenciar ao projeto submetido à Consulta Pública. O serviço sob a gestão da AMEP compreende linhas metropolitanas, em todas as 28 cidades. Já os atendimentos locais serão de competência de cada município, existindo prazo de transição para que as prefeituras assumam tais ligações.

Contribuição de nº 103	
Autor	Josilaine Novinski
Contribuição	Nós moradores do bairro santa Terezinha, somos contra o novo itinerário de ônibus para ir somente até o centro da cidade, os bairros são longe do centro com áreas de perigo. Se faz necessário que o itinerário dos ônibus continue como estão atualmente indo até os bairros da cidade.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. As manifestações devem se referenciar ao projeto submetido à Consulta Pública. O serviço sob a gestão da AMEP compreende linhas metropolitanas, em todas as 28 cidades. Já os atendimentos locais serão de competência de cada município, existindo prazo de transição para que as prefeituras assumam tais ligações.

Contribuição de nº 104	
Autor	Rafaela da Silva
Contribuição	Sou moradora de Rio Branco do Sul no bairro Vila São Pedro e utilizo transporte público. Sou totalmente contra a vinda do ônibus até a vila velha, não podemos ficar sem ônibus na vila São Pedro, preciso do transporte para ir trabalhar a falta de ônibus pode prejudicar até no nisso trabalhar podemos perder o emprego por conta disso.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. As manifestações devem se referenciar ao projeto submetido à Consulta Pública. O serviço sob a gestão da AMEP compreende linhas metropolitanas, em todas as 28 cidades. Já os atendimentos locais serão de competência de cada município, existindo prazo de transição para que as prefeituras assumam tais ligações.

Contribuição de nº 105	
Autor	Josiel Pontes Novinski
Contribuição	Os ônibus na cidade de Rio Branco do Sul, devem permanecer com o mesmo itinerário, se o itinerário for alterado muitos bairros serão afetados, os bairros se encontram muito longe do centro da cidade, sendo inacessível para os moradores irem até o centro da cidade para pegar ônibus.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. As manifestações devem se referenciar ao projeto submetido à Consulta Pública. O serviço sob a gestão da AMEP compreende linhas metropolitanas, em todas as 28 cidades. Já os atendimentos locais serão de competência de cada município, existindo prazo de transição para que as prefeituras assumam tais ligações.

Contribuição de nº 106	
Autor	Terezinha Antunes de Souza
Contribuição	Eu não concordo com de retirar os ônibus dos bairros, pelo contrário acho que tem que ter mais horários...
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. As manifestações devem se referenciar ao projeto submetido à Consulta Pública. O serviço sob a gestão da AMEP compreende linhas metropolitanas, em todas as 28 cidades. Já os atendimentos locais serão de competência de cada município, existindo prazo de transição para que as prefeituras assumam tais ligações.

Contribuição de nº 107	
Autor	Denilson Mendes dos Santos
Contribuição	A linha de ônibus Rio Branco do Sul - Praça 19 (Curitiba) deve ter seu trajeto até na Vila São Pedro. O município não possui terminal rodoviário e também não há espaço para construção de um terminal. A maior parte da população que utiliza o transporte coletiva está nos bairros Nodari II, Record, Vila N. Sra. de Fátima, Vila São Pedro e Tacaniça dos Falcões, por onde os ônibus circulam atualmente. Mudar o itinerário irá prejudicar gravemente essa população. É necessário também que deem atenção ao estado de conservação e manutenção do ônibus, pois atualmente é constante que ônibus parem de funcionar no meio do trajeto, gerando atrasos para os trabalhadores.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. As manifestações devem se referenciar ao projeto submetido à Consulta Pública. O serviço sob a gestão da AMEP compreende linhas metropolitanas, em todas as 28 cidades. Já os atendimentos locais serão de competência de cada município, existindo prazo de transição para que as prefeituras assumam tais ligações.

Contribuição de nº 108	
Autor	Igor Casagrande
Contribuição	Campo do Tenente necessita de uma linha para rio negro no período da manhã, sugiro os horários de 06:00. Assim como necessita de uma linha de retorno de Rio Negro ao final da tarde, sugiro às 18:00. Necessita ainda um horário de retorno de Areia Branca ou Quitandinha para o Campo do Tenente após as 20 horas.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Eventuais ajustes nas linhas serão constantemente avaliados durante a execução contratual pelo Poder Concedente e, se necessário, incorporadas no modelo através de aditivo contratual.

Contribuição de nº 109	
Autor	Luiz Augusto de Oliveira
Contribuição	"A revisão do itinerário proposta resultará na exclusão do acesso ao transporte público para milhares de cidadãos rio-branquenses que residem nos bairros mais distantes do Centro de Rio Branco do Sul. Além disso, vale ressaltar a inexistência de um terminal urbano no município, o que implica na ausência de alimentadores capazes de cobrir as rotas de transporte entre o centro e os bairros. Portanto, a única opção viável para os cidadãos seria manter o itinerário atual, chegando até o ponto final no CAIC, incluindo as linhas alternativas para os bairros Santa Terezinha e Tacaniça, até que um terminal urbano seja construído. É fundamental destacar que o Artigo 6º da Lei nº 8987/1995 estabelece que toda concessão pressupõe a prestação de um serviço adequado para atender

Contribuição de nº 109	
	plenamente aos usuários. Nesse sentido, é imperativo considerar que a maioria dos usuários do transporte coletivo reside nos bairros, os quais ficarão desatendidos pelo novo itinerário proposto. Portanto, a concessão, da forma como está sendo proposta, viola explicitamente nosso ordenamento jurídico. Em anexo, enviamos o itinerário atual, o qual reflete o desejo da população de Rio Branco do Sul de que permaneça inalterado até a construção do terminal urbano." OBS: ANEXO
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Eventuais ajustes nos encargos contratuais exigidos da concessionária serão constantemente avaliados pelo Poder Concedente durante a execução contratual e, se necessário, incorporadas no modelo através de aditivo contratual. Ademais, o serviço sob a gestão da AMEP compreende linhas metropolitanas, em todas as 28 cidades. Já os atendimentos locais serão de competência de cada município, existindo prazo de transição para que as prefeituras assumam tais ligações.

Contribuição de nº 110	
Autor	Larissa Isabelle dos Santos
Contribuição	Sou contra esse novo itinerário da linha de ônibus em Rio Branco do Sul. Nós dos bairros vamos ficar prejudicados, sem contar que isso é um retrocesso. Rio Branco não tem terminal para a linha final dos ônibus serem na vila velha. Sem contar o trânsito na vila que vai ficar bem complicado, peço a compreensão de todos e que analisem melhor essa situação.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Eventuais ajustes nos encargos contratuais exigidos da concessionária serão constantemente avaliados pelo Poder Concedente durante a execução contratual e, se necessário, incorporadas no modelo através de aditivo contratual. Ademais, o serviço sob a gestão da AMEP compreende linhas metropolitanas, em todas as 28 cidades. Já os atendimentos locais serão de competência de cada município, existindo prazo de transição para que as prefeituras assumam tais ligações.

Contribuição de nº 111	
Autor	Maria Farias
Contribuição	segue anexo uma série de sugestões minhas e do amigo santos.noah@outlook.com envio de arquivo.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Eventuais ajustes nos encargos contratuais exigidos da concessionária serão constantemente avaliados pelo Poder Concedente durante a execução contratual e, se necessário, incorporadas no modelo através de aditivo contratual.

Contribuição de nº 112	
Autor	Fernando Cesar Alves da Rocha
Contribuição	Prezados, venho por meio desta consulta pública sugerir: Expansão do atendimento da linha projetada l63 para que na área urbana central de Tijucas do Sul seja realizado atendimento especial, em um horário de ida e um horário de volta da mesma. Tal atendimento traz a maior proximidade para acesso a linha em uma região com grande concentração de moradores. Segue sugestões de itinerário em descritivo (em anexo mapa de itinerário da primeira sugestão): 1) • Rua Benjamin Dissenha Sobrinho • Rua Pref. João Boniecki

Contribuição de nº 112	
	<ul style="list-style-type: none"> • Rua Sebastião Farias • Rua Neuseli do Rocio Pereira • Rua Emília Camargo de Lima • Rua Ana Maoski Boniecki • Rua Prof. Luiz Camargo • Rua Antônio Chicóvis • Rua Emília Camargo de Lima • Rua Tobias Dias do Rosário • Rua Manoel Alves de Oliveira • Rua Jorge Leprevost -Terminal Rod. Tijucas do Sul <p>2)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rua Benjamin Dissenha Sobrinho • Rua Pref. João Boniecki • Rua Sebastião Farias • Rua Neuseli do Rocio Pereira • Rua Emília Camargo de Lima • Rua Ana Maoski Boniecki • Rua Prof. Luiz Camargo • Rua Antônio Chicóvis • Rua Emília Camargo de Lima • Rua Manoel Osmário da Cruz • Rua Jocelim Camargo • Rua Tobias Dias do Rosário • Rua Manoel Alves de Oliveira • Rua Jorge Leprevost • Terminal Rod. Tijucas do Sul <p>Pedindo análise desta sugestão e sem mais para o momento, desde já agradeço. OBS: ANEXO</p>
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Eventuais ajustes nos encargos contratuais exigidos da concessionária serão constantemente avaliados pelo Poder Concedente durante a execução contratual e, se necessário, incorporadas no modelo através de aditivo contratual. O serviço sob a gestão da AMEP compreende linhas metropolitanas, em todas as 28 cidades. Já os atendimentos locais serão de competência de cada município, existindo prazo de transição para que as prefeituras assumam tais ligações.

Contribuição de nº 113	
Autor	Tatiane Cordeiro de Lara
Contribuição	Gostaria que ônibus Itaperuçu CAIC continue da mesma forma
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Eventuais ajustes nos encargos contratuais exigidos da concessionária serão constantemente avaliados pelo Poder Concedente durante a execução contratual e, se necessário, incorporadas no modelo através de aditivo contratual. O serviço sob a gestão da AMEP compreende linhas metropolitanas, em todas as 28 cidades. Já os atendimentos locais serão de competência de cada município, existindo prazo de transição para que as prefeituras assumam tais ligações.

Contribuição de nº114	
Autor	Pamela Ribeiro Faria
Contribuição	"A revisão do itinerário proposta resultará na exclusão do acesso ao transporte público para milhares de cidadãos rio-branquenses que residem nos bairros mais distantes do Centro de Rio Branco do Sul. Além disso, vale ressaltar a

Contribuição de nº114	
	inexistência de um terminal urbano no município, o que implica na ausência de alimentadores capazes de cobrir as rotas de transporte entre o centro e os bairros. Portanto, a única opção viável para os cidadãos seria manter o itinerário atual, chegando até o ponto final no CAIC, incluindo as linhas alternativas para os bairros Santa Terezinha e Tacaniça, até que um terminal urbano seja construído. É fundamental destacar que o Artigo 6º da Lei nº 8987/1995 estabelece que toda concessão pressupõe a prestação de um serviço adequado para atender plenamente aos usuários. Nesse sentido, é imperativo considerar que a maioria dos usuários do transporte coletivo reside nos bairros, os quais ficarão desatendidos pelo novo itinerário proposto. Portanto, a concessão, da forma como está sendo proposta, viola explicitamente nosso ordenamento Jurídico. Em anexo, enviamos o itinerário atual, o qual reflete o desejo da população de Rio Branco do Sul de que permaneça inalterado até a construção do terminal urbano."
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Eventuais ajustes nos encargos contratuais exigidos da concessionária serão constantemente avaliados pelo Poder Concedente durante a execução contratual e, se necessário, incorporadas no modelo através de aditivo contratual. O serviço sob a gestão da AMEP compreende linhas metropolitanas, em todas as 28 cidades. Já os atendimentos locais serão de competência de cada município, existindo prazo de transição para que as prefeituras assumam tais ligações.

Contribuição de nº 115	
Autor	José Eduardo dos Santos Geremias Junior
Contribuição	Prever uma possível integração com as bilhetagens eletrônicas municipais (URBS, VEM, TRIAR, Piedade) sem a necessidade de o usuário do sistema portar vários cartões para transitar na região metropolitana.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. A licitação em curso já compreende a interoperabilidade entre cartões/sistemas.

Contribuição de nº 116	
Autor	Mayara Bormann Azzulin
Contribuição	Pontuo para extrema necessidade do transporte metropolitano. Vivo em Curitiba, e vou para Rio Branco do Sul pelo menos três vezes na semana.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Uma vez que a participação não traz detalhes que permitam sua adequada análise.

Contribuição de nº 117	
Autor	Natan Gabriel dos Santos
Contribuição	O ônibus deve fazer a rota normal e não apenas passar no Centro de Rio Branco, isso seria um descaso com os trabalhadores. Sou a favor da Rota CAIC que beneficia a todos nos moradores.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Eventuais ajustes nos encargos contratuais exigidos da concessionária serão constantemente avaliados pelo Poder Concedente durante a execução contratual e, se necessário, incorporadas no modelo através de aditivo contratual. O serviço sob a gestão da AMEP compreende linhas metropolitanas, em todas as 28 cidades. Já os atendimentos locais serão de competência de cada município, existindo prazo de transição para que as prefeituras assumam tais ligações.

Contribuição de nº 118	
Autor	Gerson Heide
Contribuição	<p>Com intuito de contribuir com a Consulta Pública prévia à licitação do Sistema de Transporte Público de Passageiros da Região Metropolitana de Curitiba, o Município de Rio Negro, vem propor que além da linha que seremos contemplados saindo de Rio Negro até Areia Branca do Assis em Mandirituba, que está no documento 01.1 - Apêndice I - Informações Operacionais especificamente Rio Negro está disposto na página 268, viemos propor o seguinte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Que se tenha mais uma linha de ônibus metropolitano saindo da cidade de Campo do Tenente as 06:00hs até Rio Negro e retornando a mesma cidade as 18:00 horas, pois conforme informações de nossa Secretaria de Industria e Comercio hoje temos em torno de 80 (oitenta) trabalhadores que se dirigem a trabalhar nas indústrias de Rio Negro; • Que seja criado uma nova linha de ônibus metropolitano que poderemos chamar de "Linha da Saúde", saindo de manhã da cidade de Rio Negro, passando por Campo do Tenente, Quitandinha e Lapa com destino a Campo Largo, pois conforme informações de nossa Secretaria de Saúde transportaram mensalmente em torno de 1.150 (Mil cento e cinquenta) pessoas, para os mais diversos hospitais da capital e da cidade de Campo Largo, bem como muitos destes exames são de natureza eletiva; e • Que a linha de ônibus metropolitano descrito no edital no documento 01.1 – Apêndice Informações Operacionais tenha uma linha de retorno e volta na hora do meio-dia visto a demanda descrita no item acima. Em anexo Ofício do Prefeito e deste Conselho. OBS: ANEXO.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Eventuais ajustes nos encargos contratuais exigidos da concessionária serão constantemente avaliados pelo Poder Concedente durante a execução contratual e, se necessário, incorporadas no modelo através de aditivo contratual. Ademais, exatamente pela inexistência do serviço, projetou-se partida de manhã para Areia Branca (Mandirituba) e o retorno à tarde. Após início da operação, havendo demanda que justifique, poderá ser implantado novo horário.

Contribuição de nº 119	
Autor	Gerson Heide
Contribuição	<p>Com intuito de contribuir com a Consulta Pública prévia à licitação do Sistema de Transporte Público de Passageiros da Região Metropolitana de Curitiba, o Município de Rio Negro, vem propor que além da linha que seremos contemplados saindo de Rio Negro até Areia Branca do Assis em Mandirituba, que está no documento 01.1 - Apêndice I - Informações Operacionais especificamente Rio Negro está disposto na página 268, viemos propor o seguinte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Que se tenha mais uma linha de ônibus metropolitano saindo da cidade de Campo do Tenente as 06:00hs até Rio Negro e retornando a mesma cidade as 18:00 horas, pois conforme informações de nossa Secretaria de Industria e Comercio hoje temos em torno de 80 (oitenta) trabalhadores que se dirigem a trabalhar nas indústrias de Rio Negro; • Que seja criado uma nova linha de ônibus metropolitano que poderemos chamar de "Linha da Saúde", saindo de manhã da cidade de Rio Negro, passando por Campo do Tenente, Quitandinha e Lapa com destino a Campo Largo, pois conforme informações de nossa Secretaria de Saúde transportaram mensalmente em torno de 1.150 (Mil cento e cinquenta) pessoas, para os mais diversos hospitais da capital e da cidade de Campo Largo, bem como muitos destes exames são de natureza eletiva; e • Que a linha de ônibus metropolitano descrito no edital no documento 01.1

Contribuição de nº 119	
	– Apêndice Informações Operacionais tenha uma linha de retorno e volta na hora do meio-dia visto a demanda descrita no item acima. Em anexo Ofício do Prefeito e deste Conselho. OBS: ANEXO.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Eventuais ajustes nos encargos contratuais exigidos da concessionária serão constantemente avaliados pelo Poder Concedente durante a execução contratual e, se necessário, incorporadas no modelo através de aditivo contratual. Ademais, exatamente pela inexistência do serviço, projetou-se partida de manhã para Areia Branca (Mandirituba) e o retorno à tarde. Após início da operação, havendo demanda que justifique, poderá ser implantado novo horário.

Contribuição de nº 120	
Autor	Município/Prefeitura de Quitandinha
Contribuição	Ofício do Prefeito Municipal de Quitandinha, referente a consulta pública.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. O atendimento à localidade em questão é de competência da Prefeitura de Quitandinha. O município está contemplado para integração com o Terminal de Fazenda Rio Grande, dada a elevada distância da capital.

Contribuição de nº 121	
Autor	Alessandra Gadonski Cechinatto
Contribuição	Referente a consulta pública em voga, pensando nas necessidades dos usuários municipais, requerimentos: <ul style="list-style-type: none"> • Retorno da linha que atende a comunidade Pangaré/Lagoa Verde 05h30min (saída Quitandinha) e 18h30min (saída Pinheirinho), bem como uma linha adicional de saída do pangaré por volta das 08h (saída Pangaré) e 12h (Saída Pangaré) e 19h20min (saída terminal Pinheirinho-Pangaré); • Integração das linhas de Quitandinha ao terminal do Pinheirinho, para que os passageiros desembarquem dentro do terminal do Pinheirinho; • Linhas diretas Quitandinha-Rui Barbosa, como as linhas metropolitanas de Areia Branca, Mandirituba e Fazenda Rio Grande; • Nos horários de maior volume de passageiros, saídas da manhã de Quitandinha e saídas final da tarde início da noite Pinheirinho, adicionar mais veículos, com horários menos espaçados e/ou veículos maiores, como biarticulados; e • Ligação entre as linhas Quitandinha - Rio Negro.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. O atendimento à localidade em questão é de competência da Prefeitura de Quitandinha. O município está contemplado para integração com o Terminal de Fazenda Rio Grande, dada a elevada distância da capital.

Contribuição de nº 122	
Autor	Gilcarlo Prosdocimo
Contribuição	Tenho algumas observações sobre o edital: <ul style="list-style-type: none"> • Poderíamos contar com a opção de piso baixo? Temos um articulado de piso baixo que roda na linha Curitiba-Tanguá e que os passageiros adoram por não ter escadas; • A ABNT 15570 permite tolerâncias nos valores de tamanho de veículo e de portas. Como sugestão colocar os mesmos valores lá existentes; e • A URBS removeu o SEMIPADRON devido a grande quantidade de falhas

Contribuição de nº 122	
	nos veículos com caixa mecânica. Hoje são todos Padron os veículos que transportam mais de 80 passageiros com caixa automática. Poderiam por favor separar o Padron (com caixa automática) do básico (motor dianteiro com caixa mecânica)?
Análise	<p>Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Embora traga benefícios, sobretudo da acessibilidade, acaba por restringir consideravelmente o espaço no salão do veículo, demandando mais veículos para atender a mesma demanda. Tal custo adicional acaba por agravar a crise financeira que o modal vivencia; • O projeto contempla as normas legais; e • Aumentaria os custos e conseqüentemente a tarifa ou a necessidade de subsídios.

Contribuição de nº 123	
Autor	Fernando Cota - Empresa 1
Contribuição	<p>Prezados, boa tarde. somos a Empresa 1, fornecedores de tecnologias para o transporte público de passageiros. Pioneira do sistema de bilhetagem digital para transporte público no Brasil, a Empresa 1 é um centro de inovação em mobilidade urbana que, desde 1997, vem desenvolvendo tecnologias que agilizam os processos do serviço de transporte público, facilitam a circulação de pessoas pelas cidades e evitam fraudes no setor. A companhia é parte do Grupo Volaris e do coletivo Modaxo pela inovação no transporte de pessoas, atende mais de 150 cidades no Brasil, no México e na Guatemala, supervisiona 76 datacenters, tem 18 milhões de cartões inteligentes em uso, faz 20 milhões de certificações de crédito por dia e gera 218 milhões de imagens biométricas por mês. A Empresa 1 também é vencedora de dois prêmios da UITP - Associação Internacional do Transporte Público, nas categorias Comprometimento Político (2011) e Inovação Tecnológica (2013). Saiba mais em www.empresa1.com.br. Abaixo segue nossa contribuição com algumas sugestões e perguntas que visam enriquecer os requisitos solicitados e descritos no apêndice III. Estamos à disposição para dirimir qualquer dúvida relacionada ao SBE e apoiá-los na modernização do sistema.</p> <p>2. Funcionalidades adicionais que poderiam fazer parte do Apêndice III.I - SBE: Como oportunidade de melhoria dos serviços prestados aos cidadãos, sugerimos que a consulta pública descrita no documento 01.3.1. Apêndice III.I - SBE.pdf, que trata especificamente das funcionalidades do SBE - Sistema de Bilhetagem Eletrônica, possua outros produtos e serviços que são importantes e que, além de aumentar a eficiência e operação do transporte, trarão modernidades e novas tecnologias que beneficiarão a todos os envolvidos neste ecossistema do SBE. Abaixo algumas sugestões:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Validador com operação online (4G), permitindo atualização em tempo real de recargas adquiridas e listas de cartões restritos; 2) Monitoramento online da operação dos validadores com a possibilidade de envio de comandos remotos (Verificação de status, coleta, atualização de versão de software etc.); 3) Utilização de sistema de Telemetria integrada ao Validador; 4) Terminal de Vendas automatizado e portátil, que permitirá que o próprio usuário recarregue seu cartão, sem a necessidade operadores em postos de vendas e atendimento (com a opção de pagamento com cartão de crédito, débito, ou através de PIX; 5) Validadores com GPS integrado, sem a necessidade de uso de mais um equipamento AVL de terceiros; 6) Sistema de gestão de Frotas deverá ser totalmente integrado ao SBE (Planejamento e programação das linhas integradas ao SBE); 7) Realizar a troca automática do sentido das viagens das linhas (mudança de meia viagem sem intervenção de operadores, automatizada, conforme a

Contribuição de nº 123

programação das viagens e pontos georreferenciados);

8) Permitir a coleta de dados e eventos da bilhetagem online, via 4G, não necessitando de infraestrutura de WiFi nas garagens;

9) O sistema deverá permitir a troca de tecnologia com o reaproveitamento dos cartões atuais da cidade. Esta operação diminuirá os custos operacionais da troca de cartões;

10) O sistema deverá fornecer API de integração com dados do SBE para um sistema de BI do Poder Concedente ou das Concessionárias de transporte;

11) O sistema deverá permitir a melhoria da experiência do usuário para aquisição de créditos de transporte via ChatBot (WhatsApp), com pagamento via PIX, e envio do da recarga de forma imediata para os veículos;

12) O sistema deverá ter a possibilidade de uso bilhetes avulsos, o Ticket QRCode, em todos os validadores, reduzindo o custo de uso de cartões contactless para usuários eventuais do transporte público;

13) Os validadores deverão permitir o recebimento de pagamento com cartões bancários - Pagamento EMV contactless (cartões de crédito e Débito); e

14) O sistema SBE deverá fornecer um terminal de dados instalado no painel dos veículos (Console do motorista) que permitirá a comunicação do Centro de Controle Operacional e o condutor, abertura e fechamento de serviços, além de apresentar as mensagens exibidas no validador (passagem de cartões, liberações, recusas etc.).

3. Perguntas:

ITEM: Página 22:

"A. O validador do SBE poderá operar em paralelo ao validador do sistema de bilhetagem atual, devendo ao menos contabilizar as transações realizadas em ambos os sistemas."

PERGUNTA: Como iremos contabilizar as transações realizadas em ambos os sistemas? Será disponibilizado acesso ao banco de dados do sistema atual? Haverá interoperabilidade durante esta migração?

"B. Os créditos oriundos da atual prestadora do sistema de bilhetagem poderão ser usados no STPP, caso sejam emitidos antes da data de início da operação completa."

PERGUNTA: Como estes créditos serão migrados para o novo SBE e como serão vinculados os atuais e novos usuários?

ITEM:6.3.1.3 Relatórios Financeiros, com periodicidade mensal: vi. Conferência de encerrastes.

PERGUNTA: É correto nosso entendimento que este relatório se refere ao acerto do Cobrador/motorista?

ITEM: 6.3.3.1 Sem prejuízo do disposto no item 6.3.3, a OPERADORA DO SBE deverá realizar anualmente auditorias independentes do sistema de que trata este ANEXO, a cada 12 (doze) meses, a contar de um ano da assunção do CONTRATO DE CONCESSÃO

PERGUNTA: Não está claro como e que tipo de auditoria anual independente será necessária. Os custos relacionados podem variar consideravelmente. As auditorias serão internas ou externas? Qual será o escopo da auditoria?

ITEM: 6.3.3.2 Além da disponibilidade de informações através de relatórios, o SBE deverá proporcionar a exportação de arquivos de dados, como o de registro das passagens no validador de cada ônibus, em formato CSV, texto ou outros.

PERGUNTA: As informações não poderiam ser repassadas diretamente ao Poder Concedente via API?

ITEM: "6.6 Dos requisitos mínimos do SBE - xi. Permitir virtualizar o cartão de transporte em uma carteira digital, com interface entre um smartphone e o validador por meio de QR Code, Wifi ou Bluetooth."

SUGESTÃO: Orientamos que a melhor opção de interface seja NFC para as transações entre os cartões virtualizados e o validador. Já tivemos experiência em projetos anteriores que o WiFi e o Bluetooth podem sofrer interferências

Contribuição de nº 123	
	quando utilizado para transações que necessitam ser realizadas em milissegundos durante a operação de um veículo.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Eventuais ajustes nos encargos contratuais exigidos da concessionária serão constantemente avaliados pelo Poder Concedente durante a execução contratual e, se necessário, incorporadas no modelo através de aditivo contratual.

Contribuição de nº 124	
Autor	Gilcarlo Prosdocimo
Contribuição	<ul style="list-style-type: none"> • Poderíamos contar com a opção de piso baixo? Temos um articulado de piso baixo que roda na linha Curitiba-Tanguá e que os passageiros adoram por não ter escadas; • A ABNT 15570 permite tolerâncias nos valores de tamanho de veículo e de portas. Como sugestão colocar os mesmos valores lá existentes; e • A URBS removeu o SEMIPADRON devido a grande quantidade de falhas nos veículos com caixa mecânica. Hoje são todos Padron os veículos que transportam mais de 80 passageiros com caixa automática. Poderiam por favor separar o Padron (com caixa automática) do básico (motor dianteiro com caixa mecânica)?
Análise	<p>Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Embora traga benefícios, sobretudo da acessibilidade, acaba por restringir consideravelmente o espaço no salão do veículo, demandando mais veículos para atender a mesma demanda. Tal custo adicional acaba por agravar a crise financeira que o modal vivencia; • O projeto contempla as normas legais; e • Aumentaria os custos e conseqüentemente a tarifa ou a necessidade de subsídios.

Contribuição de nº 125	
Autor	Airton Cavalheiro
Contribuição	Assunto: MANIFESTAÇÃO DO PODER LEGISLATIVO MUNICIPAL DE ITAPERUÇU SOBRE A CONSULTA PÚBLICA 01/2023 – SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS DA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBASTPP/RMC. OBS: ANEXO
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Esta demanda já fora tratada em ofício específico da AMEP para a Prefeitura, documento 874/2023-DIRTRA em 20/12/2023 trazendo os devidos esclarecimentos e aguardando dados da Prefeitura em relação ao atendimento municipal já existente.

Contribuição de nº 126	
Autor	Município de Campina Grande do Sul
Contribuição	Da leitura dos documentos disponibilizados pela AGÊNCIA DE ASSUNTOS METROPOLITANOS DO PARANÁ – AMEP, referente à Consulta Pública nº 01/2023-DIRTR, que trata da futura licitação do Sistema de Transporte Público de Passageiros da Região Metropolitana de Curitiba - STPP/RMC, verificou-se que as linhas N11 – Sede / Jardim Paulista, N12 – Eugênia Maria (Alimentador) e N24 – João Paulo II / Área Industrial, diferentemente das demais linhas municipais atualmente gerenciadas pela AMEP, não constam nos referidos estudos. Destarte, observa-se que referidas linhas são utilizadas para ligação dos Bairros do Município de Campina Grande do Sul e destes a Curitiba e demais regiões, ou

Contribuição de nº 126

	<p>seja, no escopo apresentado tais linhas seriam suprimidas/retiradas deixando os usuários sem o serviço público essencial, sendo os mesmos totalmente prejudicados.</p> <p>Não encontramos previsões de mecanismos de continuidade do serviço prestado, mesmo que o entendimento seja no sentido de os Municípios serem responsáveis, não há previsão de integrações, tempo de operação conforme sistema atual, não há qualquer estudo de viabilidade econômica no sentido de a subdivisão do sistema ser ou não sustentável no âmbito municipal, custo para usuário ou para erário público, flagrante afronta ao princípio da continuidade do serviço público, da economicidade e demais princípios que norteiam a administração pública.</p> <p>É certo que a divisão que se propõe de serviço Municipal e Metropolitano elevará os custos de atendimento deste serviço que é essencial, seja diretamente ao usuário em relação ao pagamento de mais uma tarifa ou indiretamente pela necessidade de o Município subsidiar.</p>
Análise	<p>Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. O serviço sob a gestão da AMEP compreende linhas metropolitanas, em todos as 28 cidades. Já os atendimentos locais serão de competência de cada município. Existirá o prazo de transição para que as prefeituras assumam tais ligações. A ligação de Campina Grande do Sul e Quatro Barras sofrerá alterações tão logo esteja concluída a Linha Verde. Para a licitação está prevista a remuneração por quilômetro rodado, ao se considerar linhas que atravessam cidades em mais de um lote e que estas poderiam integrar ambos, há que se considerar o aumento dos custos no sistema, tais como: frota, motoristas, combustível, entre outros custos diretos e indiretos.</p>

Contribuição de nº 127

Autor	Conselho Municipal de Turismo de Curitiba – COMTUR
Contribuição	<p>O Conselho Municipal de Turismo de Curitiba (COMTUR) apresenta ofício anexo pedindo reavaliação do serviço e operação da Linha que conecta o Aeroporto Afonso Pena ao Município de Curitiba. 1. Não se considera adequado o Terminal do Guadalupe como ponto final/inicial da operação. É necessário realizar uma avaliação mais apurada desta questão, levando-se em conta a infraestrutura, atendimento, informação, segurança e serviços aos turistas/usuários. Também é imprescindível um diálogo com os prestadores de serviços turísticos sobre o itinerário da Linha. 2. Entendemos que existe uma carência de um serviço similar ao que era oferecido pela Linha Aeroporto-Executivo, e que urge a elaboração de uma proposta de um novo modelo para sua reativação. o Conselho Municipal de Turismo de Curitiba se coloca à disposição para contribuir neste diálogo para elaboração de propostas que auxiliem nas soluções desejadas. OBS: ANEXO</p>
Análise	<p>Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Eventuais alterações no sistema licitado serão avaliadas no decorrer da execução contratual pelo Poder Concedente e, eventualmente, ajustados via aditivo contratual. Ademais, a viabilização de uma linha executiva, como ocorrera antes da pandemia, demandaria uma tarifa elevada, o que acarretaria a dispersão de possíveis clientes. Implantar um serviço nesses moldes (executivo) demandaria indicação de subsídio para contemplação da tarifa técnica para a social, no entanto, a gestão metropolitana não encontra, no momento, elementos para validar tal operação, vide existirem demandas com maior prioridade, abrangendo públicos que mais necessitam de políticas públicas sociais.</p>

Contribuição de nº 128

Autor	Fernando Cesar Alves da Rocha
--------------	-------------------------------

Contribuição de nº 128	
Contribuição	Prezados, Venho por meio desta consulta pública sugerir: A inclusão da já utilizada placa lateral nos ônibus com descritivo de itinerário como item obrigatório ou ao menos facultativo na nova concessão, objetivando maior clareza para os usuários eventuais quanto a linha e respectiva rota realizada por cada veículo, pois serve como item auxiliar ao painel de itinerário eletrônico lateral. Da mesma forma, pode se avaliar a inclusão de painel digital na parte traseira superior dos veículos com a informação do código da linha em operação, buscando facilitar a identificação da linha pelos usuários.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Eventuais alterações no sistema licitado serão avaliadas no decorrer da execução contratual pelo Poder Concedente e, eventualmente, ajustados via aditivo contratual. Ademais, a placa lateral apenas tem utilizada quando os veículos operam em terminais ou pontos iniciais de parada, uma vez que há tempo para sua leitura pelos possíveis passageiros.

Contribuição de nº 129	
Autor	Gabriela Leticia Monich
Contribuição	Considerando que o processo licitatório trata de um atendimento metropolitano, que atuará em diferentes municípios da região e que esses já possuem ou deverão licitar concessão própria para o atendimento municipal, aponta-se a necessidade de previsão de maneira de integração tarifarias e de sistema de bilhetagem/cartão entre os demais sistemas. Essa situação resultaria em um melhor atendimento ao usuário do transporte coletivo, que não teria mais a necessidade de utilizar diversos tipos de cartão no decorrer do seu deslocamento, tornando inclusive o sistema mais atrativo.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. O serviço sob a gestão da AMEP compreende linhas metropolitanas, em todas as 28 cidades. Já os atendimentos locais serão de competência de cada município, existindo prazo de transição para que as prefeituras assumam tais ligações. O projeto em curso contempla a interoperabilidade de cartões de forma a facilitar a utilização do serviço pelos clientes, além de outras formas de pagamento.

Contribuição de nº 130	
Autor	Gabriela Leticia Monich
Contribuição	Considerando que, de maneira geral, os terminais em que há atendimento do sistema metropolitano são compartilhados com as linhas do sistema municipal, indica-se que sejam definidos no edital como se dará a divisão dos custos de manutenção e pessoal nestes locais. Entende-se que seria adequado que o pessoal de operação dos terminais (cobradores, porteiros e segurança) tenha seu custo compartilhado em igualmente entre os sistemas que operam no local.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. A competência da manutenção, conservação e limpeza dos terminais está a cargo dos municípios, bem como da receita pelos espaços comerciais e publicidades de tais equipamentos.

Contribuição de nº 131	
Autor	Lucas Roni de Lacerda
Contribuição	A Prefeitura Municipal de Rio Branco do Sul vem manifestar sua insatisfação com

Contribuição de nº 131	
	<p>as condições colocadas pelo Edital da Nova Licitação de Transporte Público da RMC, em especial com as mudanças de itinerários em nosso Município. Mesmo com proposição do Período de Transição, entendemos que a qualidade do serviço será severamente prejudicada devido à necessidade de baldeação. A obrigatoriedade da troca de ônibus trará, por um lado, grandes prejuízos aos usuários em termos de conforto e segurança, não gerando grandes reduções de custos para a AMEP.</p> <p>Os munícipes hoje já são obrigados a praticar rotinas com horários severos devido ao longo tempo de deslocamento e lotação dos ônibus que não são suficientes para atender à demanda. Com a nova licitação, serão obrigados a aumentar seu deslocamento a pé e aumentar seu tempo de espera na troca de ônibus em condições de insegurança e exposição às intempéries.</p> <p>A Prefeitura está sofrendo pressões populares pela permanência dos itinerários já praticados, destacando que a maior parte dos usuários das linhas afetadas é de baixa renda e já sofre com longos deslocamentos, más condições dos veículos e paradas, além de superlotação tanto nos pontos quanto nos próprios ônibus. Soma-se a isso o alto custo e longos prazos para implementação de uma rede de transporte público municipal. A Prefeitura sofre com a herança deixada por décadas de maus gestores, enfrentando desafios financeiros. O processo de implantação de linhas de ônibus municipais se torna inviável a curto prazo e pode deixar a população desassistida.</p> <p>Perante o apresentado, solicitamos que seja reconsiderada a permanência dos itinerários hoje praticados no município para garantir uma mobilidade mais justa socialmente para a população metropolitana. Lucas Roni de Lacerda. Secretário Municipal de Desenvolvimento Urbano.</p>
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. O serviço sob a gestão da AMEP compreende linhas metropolitanas, em todas as 28 cidades. Já os atendimentos locais serão de competência de cada município, existindo prazo de transição para que as prefeituras assumam tais ligações.

Contribuição de nº 132	
Autor	Jose Ari Nunes
Contribuição	Informações Oficiais sobre a questão dos itinerários, conforme relatado no Ofício nº 013-2023, da Advocacia Geral do Município de Itaperuçu, encaminhado à AMEP. OBS: ANEXO.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. A demanda já fora tratada em ofício específico da AMEP para a Prefeitura, documento 874/2023-DIRTRA em 20/12/2023 trazendo os devidos esclarecimentos e aguardando dados da Prefeitura em relação ao atendimento municipal já existente. Importante destacar que a gestão do serviço metropolitano trabalha há mais de dois anos interagindo com os Conselheiros de cada município que faz parte do sistema de transporte coletivo metropolitano de Curitiba, não limitando e não restringindo a participação popular, inclusive da Câmara Municipal, junto ao Conselheiro e nas demais interações, como na etapa da audiência pública, inclusive.

Contribuição de nº 133	
Autor	Marcopolo
Contribuição	A empresa Marcopolo vem apresentar sua contribuição, através do documento anexado a esta plataforma. Marcopolo S/A. OBS: ANEXO.
Análise	Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Eventuais alterações no sistema licitado serão avaliadas no decorrer da execução contratual pelo Poder Concedente e, eventualmente, ajustados via aditivo contratual, desde que não

Contribuição de nº 133	
	caracterizem direcionamento e/ou exclusividade.

Contribuição de nº 134	
Autor	Jacqueline Mara Felisbino
Contribuição	<p>Prezados, Considerando a publicação da consulta pública prévia à licitação do Sistema de Transporte de Passageiros da Região Metropolitana de Curitiba, e com o intuito de contribuir com o processo, é importante destacar que a forma de contratação descrita no Anexo 01.3.1 Apêndice III.I I – SISTEMA DE BILHETAGEM ELETRÔNICA - SBE, ou seja, contratação da(s) Fornecedor(a) do SBE, não é a mais adequada.</p> <p>O referido apêndice, no item 4.3, alínea II, menciona a necessidade de apresentar, no mínimo, três fornecedores, porém não detalha critérios objetivos para a seleção desses fornecedores. Desta forma, fica afastada a transparência, inerente às contratações públicas, pois não define, de forma clara, como se dará a avaliação das propostas apresentadas pelas eventuais Fornecedoras do SBE; e, ainda, considerando a pluralidade de empresas no mercado, poderá haver a possibilidade da Operadora do SBE sequer selecionar alguma(s) potencial(is) Fornecedoras do SBE para a apresentação de proposta, sem uma razão explícita. Outro ponto, em relação as contratações, não há clareza nos dados disponibilizados, se uma mesma Fornecedor(a) do SBE poderá apresentar proposta para lotes distintos de concessão. Ademais, o Poder Concedente, ao estabelecer que será dever das Concessionárias constituírem a Operadora do SBE e esta deverá apresentar orçamentos das Fornecedoras do SBE, demonstra flagrante erro na concepção do sistema, uma vez que a contratação deveria ser de responsabilidade e fiscalização da Agência de Assuntos Metropolitanos do Paraná (Poder Concedente), e não da(s) Concessionária(s) responsável(is) pela prestação dos serviços.</p> <p>Em comparação a outras contratações similares a esta, temos por exemplo que em 2022 a Prefeitura do Rio de Janeiro, por meio do Edital de Concorrência 001/2022, licitou a contratação do Sistema de Bilhetagem, onde estava previsto que a operadora do SBE não poderia ser empresa ligada direta ou indiretamente as concessionárias do Sistema de Transporte de Passageiros, de modo a evitar conflitos de interesse. Na ocasião, a contratação do SBE em separado da concessão, teve como justificativa a garantia de máxima transparência financeira, mediante visibilidade e controle total do Poder Concedente, assegurando mecanismos eficazes de regulação dos modos de transporte público e de acessos confiáveis. Cabe também, destacar o disposto no ACÓRDÃO Nº 3589/23, de 09/11/2023, do Pleno do TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ, em razão de irregularidades observadas no Sistema de Bilhetagem Eletrônica – SBE, relativo à arrecadação da tarifa do transporte coletivo metropolitano de passageiros, com a decisão de que se “formalize a assunção direta da gestão, implantação e operacionalização do Sistema de Bilhetagem Eletrônica – SBE relativo ao transporte coletivo metropolitano de passageiros; ou a sua delegação, mediante realização de licitação e a consequente formalização de contrato administrativo, da implantação e operacionalização do Sistema, prescrevendo no instrumento jurídico parâmetros adequados e suficientes que permitam a gestão e o controle das informações por parte do Gestor Público”, diante do histórico, alerta-se da necessidade de contratação por licitação em separado da concessão, afim de garantir a transparência em todo o s erviço público a ser</p>

Contribuição de nº 134

prestado. Ou seja, o formato de contratação para o sistema de bilhetagem, necessita ser revisto, pois da forma como está proposto, não garante a gestão e o controle das informações ao Poder Concedente. Nota-se que o item 6.2, do Anexo 01.3.1 Apêndice III.I – SISTEMA DE BILHETAGEM ELETRÔNICA - SBE, que faz referência aos critérios técnicos de qualidade, é vago e subjetivo, deixando em aberto quais serão os indicadores e de que forma eles serão mensurados.

Além do que já foi exposto, está disposto no item 6.4.10, do Anexo 01.3.1 Apêndice III.I – SISTEMA DE BILHETAGEM ELETRÔNICA – SBE que "Cada operação de validação de um crédito de viagem ou da liberação da catraca pelo colaborador será registrada no validador, sendo os dados coletados automaticamente através de transmissão remota para um computador na(s) garagem(ns) das CONCESSIONÁRIAS ao final da operação do veículo (Sistema Garagem)". Portanto, os dados deverão ser transmitidos para o(s) computador(es) na(s) garagem(ns) das CONCESSIONÁRIAS, ou seja, sem passar pelo gerenciamento e controle do Poder Concedente. Ora, o processo seria muito mais seguro e confiável se

a transmissão dos dados registrados no validador fosse diretamente para os servidores do Sistema de Bilhetagem Eletrônica - SBE (sem passar por qualquer computador instalado na rede das garagens), justamente por se tratar de dados extremamente importantes para a contabilização de passageiros transportados e para o cálculo de valores

financeiros a serem repassados às garagens. Ao não respeitar as boas práticas da segurança de informação, uma vez que os dados ficarão expostos, em ambiente não controlado pelo poder concedente, evitaria assim a possibilidade de que estes dados sejam tratados pelos próprios interessados. Por fim, existem dúvidas pertinentes e essenciais para a contratação e operação desse sistema. Embora este estágio

da consulta pública possa não ser o momento para questionamentos, percebemos a importância de apresentar questões para que o poder concedente avalie e esclareça as dúvidas antes da publicação do Edital. Estas questões são:

- O edital prevê a possibilidade de interoperabilidade entre os diversos sistemas de bilhetagem eletrônica que venham a existir na Região Metropolitana de Curitiba. No entanto, não foi localizado no edital esclarecimentos e/ou informações sobre como a interoperabilidade deverá funcionar. Serão disponibilizadas as chaves de segurança e os mapas dos cartões dos demais sistemas? Entende-se necessário a disponibilização, uma vez que há a exigência dessa interoperabilidade entre os sistemas;

- O edital prevê a "migração ou inserção de todos os cadastros básicos necessários ao uso do SBE, como frotas, operadores, linhas e outros, para o STPP". Para que isso ocorra, deverá ser fornecido o acesso integral à atual base de dados. Ademais, qual é o SGBD utilizado e em qual versão ele se encontra? Será disponibilizado o Dicionário de Dados e o DER - Diagrama de Entidade Relacionamento da atual base de dados? Sem estes dados, fica impossibilitado que o operador do SBE possa migrar ou inserir dados de todos os cadastros;

- De acordo com o edital, "os créditos oriundos do atual sistema de bilhetagem poderão ser utilizados no STPP, caso sejam emitidos antes da data de início da operação completa". No entanto, o edital também prevê que os validadores do novo Sistema de Bilhetagem Eletrônica serão instalados paralelamente aos atuais validadores, sendo que a catraca passará a ser controlada pelo novo validador. Nesta situação, entendemos ser mais prudente definir um período de transição, para que os usuários realizem a substituição dos seus cartões atuais para os cartões do novo SBE, garantindo a correta utilização e registro do uso dos cartões e seus créditos. Está correto o nosso entendimento?;

- O edital prevê que para os casos em que o usuário detentor de cartão

Contribuição de nº 134

	<p>isento não seja reconhecido pelo sistema de biometria facial o seu cartão deverá ser recolhido na próxima utilização (após liberação da passagem pela catraca), a fim de evitar possível fraude. No entanto, este procedimento exigirá que o usuário se desloque a um Ponto de Atendimento para verificação da situação de possível fraude e para o recebimento de uma nova via de cartão (cobrada ou não). No entanto, entendemos que este processo onera financeiramente o sistema, devido às emissões desnecessárias de novas vias de cartão, sem contar um possível aumento no tempo de embarque e o constrangimento ao usuário durante o embarque e durante o atendimento para reaver o cartão, visto que o usuário pode ser o real dono do cartão que foi recolhido. Assim, entendemos que o procedimento ideal seria o de simplesmente realizar o bloqueio do cartão posteriormente à sua utilização, com garantia de bloqueio apenas daqueles que de fato realizaram a fraude após comparação visual pelos operadores das possíveis fraudes identificadas automaticamente pelo sistema de reconhecimento facial, de modo que este seja apenas desbloqueado nos Pontos de Atendimento. Está correto o nosso entendimento?; e</p> <ul style="list-style-type: none"> • O edital prevê “Os direitos de propriedade intelectual (...) bem como projetos, planos, documentos, sistemas de informação, dados de GPS, dados de GTFS, e programas de informática, entre outros materiais, de qualquer natureza (...) serão transmitidos sem ônus e em regime de exclusividade ao PODER CONCEDENTE a qualquer tempo (...)”. No nosso entendimento, o referido item não se trata de fornecer o código fonte do sistema de bilhetagem, sendo que este fornecimento traz uma exposição as estratégias da empresa e pode causar possíveis vulnerabilidades do sistema, entre outros pontos, principalmente os direitos intelectuais e de propriedade da solução. <p>Assim, não restam dúvidas que a presente contratação do sistema de bilhetagem, da forma como está proposta, tem inconsistências e irregularidades acerca do formato de contratação, devendo ser revisado antes da publicação do Edital de Licitação.</p>
<p>Análise</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. A forma de contratação do fornecedor do sistema de bilhetagem eletrônica se mostra adequada tanto sob o aspecto jurídico quanto sob os aspectos técnico e econômico, tratando-se de uma modelagem semelhante a soluções adotadas em vários entes federados, inclusive no que se refere a outros institutos que são comuns em contratos de concessão, como a figura do Verificador Independente. No presente projeto, a contratação do SBE observará o procedimento previsto no CONTRATO e no ANEXO I, APÊNDICE III.I – SISTEMA DE BILHETAGEM. Em linhas gerais, às concessionárias dos quatro lotes caberá constituir sociedade, que será a OPERADORA única do sistema de bilhetagem.</p> <p>Ou seja, as empresas vencedoras dos lotes da licitação, em conjunto, constituirão nova sociedade para fins de operação do SBE, o que garante uniformidade para a solução. E quanto ao FORNECEDOR de softwares e demais equipamentos necessários à prestação do referido serviço, o CONTRATO prevê, em sua Cláusula 10.1.1., que ao OPERADOR caberá apresentar ao PODER CONCEDENTE três propostas, que devem observar requisitos claramente expostos no instrumento contratual: 10.1.1.1. As propostas descritas no item “ii” acima deverão considerar sistemas que apresentem atestados de capacidade técnica demonstrando: i. atestado comprovando Norma ISO 27001;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Capacidade de atendimento ao usuário em centra de atendimento pessoal, via telefone e internet; • Capacidade de integração física e tarifária entre os ônibus do sistema de transporte; • Capacidade para ofertar sistema de aplicativo de consulta ao usuário; e • Declaração de outras empresas para que prestam serviço. <p>10.1.1.2. Os equipamentos necessários à completa operação do SBE deverão estar em conformidade ao disposto no ANEXO I – CADERNO DE ENCARGOS.</p>

Contribuição de nº 134

Assim, o modelo de contratação é claro e baseado em critérios objetivos, expressamente previstos na documentação licitatória. Existe larga margem de liberdade para que Editais de Concessões de Serviço Público, no setor de transporte coletivo, fixem critérios e procedimentos para contratação de sistemas de bilhetagem eletrônica. Ou seja, não existe nenhuma norma jurídica expressa que contenha previsão obrigando o PODER CONCEDENTE a concentrar a gestão desses sistemas.

No documento que consta no sítio eletrônico (<https://www.ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub635889696401808391.pdf>) a Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbano disponibilizou um resumo do que foi apresentado no 12º Encontro de Boas Práticas sobre ITS em Porto Alegre. O documento apresenta quatro estudos de caso sobre o tema em questão, relacionados às cidades de Fortaleza/CE, Goiânia/GO, Porto Alegre/RS e Rio de Janeiro/RJ.

No Município de Fortaleza/CE, segundo é narrado, o modelo de gestão é “baseado no compartilhamento de responsabilidades. O SIT-FOR é operado e fiscalizado pelo poder concedente e os operadores. Esse trabalho conjunto foi viabilizado pela boa relação entre as empresas, os departamentos técnicos das concessionárias e do órgão gestor”.

O caminho escolhido foi a criação de um consórcio operacional entre as concessionárias, senão vejamos: O início do consórcio operacional foi marcado pela instituição de um termo de cooperação. Esse marco regulatório tinha por objetivo instrumentar o Sindiônibus e o órgão gestor no que era pertinente ao controle do sistema. Sendo assim, o termo estabeleceu: a criação de um conselho gestor; a adoção de controles da qualidade da operação; a fiscalização efetuada com pessoal próprio; a instalação de câmeras de monitoramento; o rastreamento da frota de ônibus; e a instalação do Centro de Controle operacional (CCo) no Sindiônibus. A instalação do CCo trouxe vários benefícios para a operação do sistema. Já no início da experiência, cada empresa operadora possuía um CCo que permitia, por meio de uma estrutura de tecnologia da informação preestabelecida para todas as empresas, a sincronização dos dados com o CCo do Sindiônibus.

Essa sincronização permitia uma visão geral de todo o sistema e operação. Isso possibilitava melhor apoio às decisões do conselho, acompanhamento em tempo real da operação, apoio ao Serviço de Atendimento ao Consumidor (SAC), a regulação dos horários das linhas e o auxílio na reprogramação delas. Já em relação à instalação dos equipamentos, contou-se com o apoio da empresa fornecedora, que trabalhou juntamente com os técnicos do Sindiônibus. Essa fase foi finalizada no mês de julho de 2008.

A fase de treinamento foi executada pela própria empresa fornecedora da solução de ITS, por meio de uma empresa terceirizada de consultoria em recursos humanos. o treinamento foi dado aos operadores e gerentes das empresas, para que fossem atingidos todos os níveis de decisões. Em relação à arquitetura de Tecnologia da Informação (TI) dos Centros de Controle operacional (CCo) das empresas operadoras e o servidor central do Sindiônibus, é importante evidenciar que se buscava a padronização. Isso ocorreu porque existe a necessidade de sincronização dos dados desses CCos com o Datacenter existente no Sindiônibus. A metodologia utilizada no sistema existente é descentralizada. o acesso aos dados e informações pelo servidor central é realizado por meio de uma base de dados local em cada empresa. Posteriormente, os dados são armazenados com redundância na central do Sindiônibus. Essa abordagem garante o funcionamento contínuo e íntegro da solução. Os veículos de cada empresa operadora transmitem os dados para a central local localizada em cada uma delas. Essas mesmas informações são repassadas para o servidor central do Sindiônibus. O mesmo modelo parece ter sido adotado pelo sistema de transporte coletivo urbano da Região Metropolitana de Goiânia (RMG). O referido sistema é dividido em 05 (cinco) lotes, sendo 04 (quatro) outorgados a empresas

Contribuição de nº 134

privadas e um deles é operado por uma sociedade de economia mista do Estado de Goiás (METROBUS). No edital de concessão dos serviços e, conseqüentemente, nos respectivos contratos, consta a obrigatoriedade de as concessionárias, de forma conjunta, prover, manter e operar uma Central de Controle Operacional, buscando a unificação e a centralização do controle da operação dos serviços. O CCO foi estruturado a partir de Acordos Operacionais entre as concessionárias e a entidade legalmente designada para a gestão do sistema de transporte metropolitano (CMTC), que gerou o RedeMob Consórcio, responsável pela administração do CCO e pelo sistema de bilhetagem eletrônica. Segundo consta no já mencionado documento da Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbano: A rede Metropolitana de Transporte Coletivo de goiânia (rMTC) foi criada com a missão de suprir a demanda por transporte público que surgiu da interdependência das cidades que integram a região metropolitana. A rMTC conta com 5 concessionárias: rápido Araguaia Ltda., HP Transportes Coletivos Ltda., Viação reunidas Ltda., Cooperativa de Transportes do Estado de goiás (Cootego) e a estatal Metrobus Transporte Coletivo S.A., que são responsáveis por 100% da operação.

A unidade operacional almejada pelas quatro empresas, quando da formação do consórcio, foi possível pela utilização de sistemas inteligentes de transportes (ITS), que é citada pelo Sr. Leomar Avelino como a sustentação dos processos do consórcio. Nesse contexto, os ITS têm por objetivo contribuir com a melhoria da qualidade do serviço e aumentar a produtividade operacional. Para a rMTC tais objetivos são alcançados com a regularidade e confiabilidade da operação e com um melhor planejamento e maior controle do serviço. A rMTC foi pioneira na implantação de um sistema de bilhetagem eletrônica (1998), na operação sem cobrador (2000) e na utilização de um centro de controle operacional (2009). Esse pioneirismo contribui para que seja destaque nacional no setor. Porto Alegre, por sua vez, não parece se afastar da modelagem adotada por Fortaleza e Goiânia. As concessionárias também formalizaram um consórcio, denominado Consórcio Sistema Transportador Sul (STS): Atualmente, o sistema de transporte por ônibus em Porto Alegre- RS utiliza várias ferramentas de ITS destacam-se o controle do sistema de transporte e viário por meio do controle semafórico com programação dinâmica, o monitoramento do comportamento do tráfego de veículos por imagem, um sistema de fiscalização eletrônica de velocidade dos veículos, a bilhetagem eletrônica e a fiscalização automática da frota de ônibus. Nesse contexto, o consórcio Sistema Transportador Sul (STS) tem-se destacado na apresentação de soluções que contemplam sistemas inteligentes de transporte. Antônio Augusto Dornelles Lovato, que ocupa o cargo de diretor de operações, evidenciou a experiência de implantação de tecnologias visando à melhoria da operação do Consórcio STS.

o sistema é responsável pela operação na região sul da cidade de Porto Alegre- rS. Foi fundado em dezembro de 1996 e é composto atualmente por quatro empresas, sendo elas:

- Transportes Coletivos Trevo S/A;
- Viação Teresópolis Cavahada Ltda;
- Viação Belém Novo S/A; e
- Restinga Transportes Coletivos Ltda.

O Rio de Janeiro possui uma modelagem ligeiramente distinta, já que a bilhetagem está a cargo da RioCard e o CCO está localizado no Sindicato das Empresas de Ônibus da Cidade do Rio de Janeiro (Rio Ônibus). De todo modo, nota-se que a modelagem aqui adotada é praticada em inúmeros outros entes federados. Adicionalmente, registra-se que este arranjo se encontra previsto de maneira expressa no ordenamento jurídico estadual desde 2015, mais especificamente na Portaria COMEC Nº 26 DE 05/08/2015, que estabelece o regulamento do Sistema de Bilhetagem Eletrônica Metropolitana, devidamente criado pela COMEC em atendimento ao Decreto Estadual nº 2009/2015, bem como pela Lei Federal nº 7.418/1985, pelo Decreto nº 95.247/1987 e por demais

Contribuição de nº 134

leis, atos normativos e regulamentos expedidos pelo Poder Público para a administração do sistema. Ademais, o próprio Tribunal de Contas do Estado do Paraná decidiu no ACÓRDÃO Nº 3589/23, de 09/11/2023, do Plenário, que: “formalize a assunção direta da gestão, implantação e operacionalização do Sistema de Bilhetagem Eletrônica – SBE relativo ao transporte coletivo metropolitano de passageiros; ou a sua delegação, mediante realização de licitação e a consequente formalização de contrato administrativo, da implantação e operacionalização do Sistema, prescrevendo no instrumento jurídico parâmetros adequados e suficientes que permitam a gestão e o controle das informações por parte do Gestor Público” Ou seja, o próprio órgão de controle reconhece que a “assunção direta” da gestão, implantação e operacionalização do SBE não é o único caminho possível, sendo juridicamente hígida a opção por sua delegação por meio de procedimento licitatório, algo que ocorrerá no âmbito da presente licitação para a concessão dos serviços. Neste caso, fica garantida a uniformidade da solução, sem o risco de ser alegada eventual burla a processo licitatório, já que o Poder Público não terá determinado, previamente, que solução deve ser contratada, mas apenas adotado uma estrutura contratual que impõe que a solução seja única, ainda que empresas distintas vençam os lotes sob disputa, com algum nível de participação, na escolha do fornecedor, do PODER CONCEDENTE. Quanto à escolha do FORNECEDOR, dentre os três apresentados pelo OPERADOR, essa se dá de forma discricionária pelo PODER CONCEDENTE. Trata-se de modelagem juridicamente hígida, vez que se trata de uma contratação privada, a cargo do OPERADOR, que apenas contará com a participação do PODER CONCEDENTE para fins de democratizar a seleção dos FORNECEDOR mais adequado, dentre os três apresentados, que atendam aos requisitos mínimos fixados no CONTRATO. Procedimento congênere já é adotado rotineiramente para a contratação de verificadores independentes em contratos de concessão. A figura do Verificador, como regra, é contratada de forma privada pelo concessionário, sendo praxe a previsão, nos documentos licitatórios da concessão, de um rito que consiste em indicação, pelo concessionário, de três potenciais verificadores independentes, que atendam a requisitos fixados pelo PODER CONCEDENTE no instrumento convocatório, para que o PODER CONCEDENTE escolha um dentre os três apresentados. Menciona-se alguns exemplos em que este modelo foi adotado:

- <https://www.epe.segov.ms.gov.br/wp-content/uploads/2021/12/ANEXO-V.c-DIRETRIZES-PARA-CONTRATACAO-DO-VERIFICADOR-INDEPENDENTE.pdf>
- https://www.sefaz.ba.gov.br/administracao/ppp/projetos/metro_salvador_1auro/Anexo_10_Diretrizes_Contratacao_Verificador_Independente.pdf
- https://www.toledo.pr.gov.br/ppp/assets/files/1_Anexo%206.14%20Verificador%20Independente_PMT_Rev02.pdf

A possibilidade de o verificador ser contratado pela concessionária, após aprovação do Poder Público, também é mencionada como um modelo adequado pelo Manual de Parcerias de São Paulo: “As características do Verificador Independente, bem como a forma de seleção, contratação e pagamento dos seus serviços, deverão estar previstas no contrato. Embora a contratação e o pagamento do Verificador Independente possam ser feitos tanto pelo Poder Concedente quanto pelo parceiro privado, dependendo da previsão contratual, a contratação do VI será sempre submetida à aprovação do Poder Concedente (...) a contratação realizada pela Concessionária tende a trazer maior flexibilidade na definição do escopo do VI e maior celeridade no processo de contratação. Independentemente de qual das partes seja responsável pela contratação ou pagamento do Verificador, é necessário que haja a garantia de sua idoneidade e imparcialidade para ambas as partes”. Assim, o modelo adotado conta com respaldo jurídico, tendo sido adotadas as melhores práticas do setor, com a

Contribuição de nº 134

construção de um modelo que flexibiliza a forma de contratação, quando comparada com a do regime de direito público, e confere segurança ao Poder Concedente quanto à imparcialidade desta figura para uma regular execução contratual, por força das regras que constam no ANEXO I, APÊNDICE III.I – SISTEMA DE BILHETAGEM, a fim de garantir gestão e o controle das informações por parte do Gestor Público. Registra-se, ademais, que segregar a gestão do SBE do contrato de concessão, como feito no Rio de Janeiro e como está sendo sugerido na contribuição recebida, consiste em solução que apresenta uma série de dificuldades que tornam pouco recomendável sua adoção. Como já dito, a licitação integrada é a mais usual, sendo observada na grande maioria dos sistemas de transporte no Brasil. No caso do Rio de Janeiro, que adotou o modelo de contratação separada, registra-se que a primeira licitação foi fracassada (dez/2021). Para o segundo lançamento, após alterações nas condições técnicas da concorrência, houve êxito. Além dos já mencionados, é oportuno citar que Araucária/PR, Londrina/PR, Estado do Ceará, Chapecó/SC, Novo Hamburgo/RS, Varginha/MG e Goiânia/GO adotam o modelo de contratação integrada ao contrato de concessão. Ademais, ainda que os escopos possam ser separados financeiramente e operacionalmente, a opção pela segregação gera riscos elevados para a operação. Observa-se muitos casos que tentativas de licitação, em objetos separados, a ocorrência de default (falta de propostas) para a Operação do SBE. Tal fato decorre, sobretudo, nas responsabilidades a serem contratualizadas e compartilhamento de riscos entre as Concessionárias de Transporte e o Operador da Bilhetagem. Também há um elevado risco de descompassos contratuais (e temporais) entre os dois serviços, que causam percalços e custos adicionais (não há qualquer garantia de que a licitação de objetos separados - operação do transporte e operação do SBE - obtenha êxito em todas as frentes simultaneamente - a não conclusão em um deles inviabilizaria o todo).

Além disso, há custos de transação elevados entre as operadoras de transporte e a operadora do SBE, que podem afetar o normal e regular funcionamento dos serviços essenciais de transporte, sobretudo a respeito de manutenção, falhas e defeitos dos equipamentos de bilhetagem e suas implicações para interrupção do serviço de transporte. Por exemplo, a ocorrência de defeitos em equipamentos do SBE embarcados em um veículo em operação, poderia resultar na paralisação da operação, até a solução do defeito, com a necessidade de recolhimento e substituição imediata do veículo, gerando disputas entre concessionárias de transporte e operadora de bilhetagem sobre a responsabilidade da ocorrência, a cobertura de custos, a liquidação de multas e outros descontos pela interrupção do serviço de transporte ocorrido. Já na forma de contratação do SBE, como componente dos serviços a serem prestados pelas Concessionárias de Transporte, há uma diminuição de tais conflitos, com as responsabilidades e riscos de falhas do SBE recaindo integralmente sobre a Concessionária, pois o SBE passa a ser compreendido como um dos itens integrantes de sua concessão, ainda que ofertado por meio da associação/sociedade das operadoras e contrato com a fornecedora de tecnologia de APTS/SBE.

Assim diferentemente do sistema atual onde o SBE é gerido pela associação das empresas operadoras que efetuou a contratação direta com a Transdata, ainda no ano de 2015, quando da ruptura da gestão com a URBS, o Poder Concedente possuirá com a concessão vínculo jurídico, sendo parte interveniente do contrato de prestação de serviço, com a Operadora do SBE, além de deter gestão e controle das informações financeiras e operacionais, bem como o login máster de acesso e liberações. Outro argumento relevante diz respeito às transições tecnológicas relevantes observadas nos modelos e meios de pagamento nos últimos anos, com tendências dominantes não claramente definidas, tendo uma grande incerteza, inclusive de definição de retorno dos investimentos e dos serviços a serem assumidos em um contrato específico na concessão de Operação do SBE, cujos riscos de defasagem tecnológica em relação à evolução

Contribuição de nº 134

	<p>dos meios de pagamento recairiam sobre o Poder Concedente. Cita-se, ainda, que funções específicas demandariam concurso público em que o Governo do Estado deveria adequar as funções e ampliar o Quadro de Pessoal do Poder Executivo, garantindo por mais de trinta anos tal atividade, num cenário de incertezas (bilhetagem eletrônica para bilhetagem digital, por exemplo).</p> <p>No que se refere à gestão e controle das informações, a contribuição apresentada sugere, em determinado momento, que conforme disposto no item 6.4.10, do Apêndice III.I – SISTEMA DE BILHETAGEM ELETRÔNICA – SBE. “cada operação de validação de um crédito de viagem ou da liberação da catraca pelo colaborador será registrada no validador, sendo os dados coletados automaticamente através de transmissão remota para um computador na(s) garagem(ns) das CONCESSIONÁRIAS ao final da operação do veículo (Sistema Garagem)”. Aduz que tal regra indica que os dados deverão ser transmitidos para o(s) computador(es) na(s) garagem(ns) das CONCESSIONÁRIAS, ou seja, sem passar pelo gerenciamento e controle do Poder Concedente, apontando esta circunstância como uma fragilidade em termos de segurança e confiabilidade das informações.</p> <p>A alegação não procede. O Apêndice III.I – SISTEMA DE BILHETAGEM ELETRÔNICA – SBE prevê nos itens 6.8, em especial o 6.8.1.5 e nos itens 1.3.3, 1.3.4, 1.3.5 e 1.3.6 que o computador de garagem integra a rede do SBE. A descarga de informações entre o ônibus e computador do SBE localizado junto à garagem ocorre pelas recorrentes falhas de comunicação em tempo real que exigem que as informações do validador sejam descarregadas e atualizadas via conexão em ponto na garagem de computador que integra a rede do SBE, bloqueado, portanto, ao operador de transporte. Todas as práticas de segurança da informação exigidos dão conta da consistência do tráfego e registro das informações, que ainda serão recorrentemente submetidas a auditorias técnicas do SBE. Assim, não há que se falar em fragilidades em termos de segurança ou confiabilidade das informações, tendo sido adotada uma modelagem contratual que garante a gestão e o controle das informações por parte do Gestor Público, de modo que o modelo proposto não afeta a realização adequada da fiscalização e obtenção de informações sobre demanda de passageiros, forma de pagamento e de cumprimento de percursos, sendo o contrato intermediado pelo Poder Concedente, com amplo acesso ao sistema de informações, além de trilhas de auditoria.</p>
--	---

Contribuição de nº 135

<p>Autor</p>	<p>Jacqueline Mara Felisbino</p>
<p>Contribuição</p>	<p>Prezados, Considerando a publicação da consulta pública prévia à licitação do Sistema de Transporte de Passageiros da Região Metropolitana de Curitiba, e com o intuito de contribuir com o processo, é importante destacar que a forma de contratação descrita no Anexo 01.3.1 Apêndice III.I I – SISTEMA DE BILHETAGEM ELETRÔNICA - SBE, ou seja, contratação da(s) Fornecedor(a) do SBE, não é a mais adequada.</p> <p>O referido apêndice, no item 4.3, alínea II, menciona a necessidade de apresentar, no mínimo, três fornecedores, porém não detalha critérios objetivos para a seleção desses fornecedores. Desta forma, fica afastada a transparência, inerente às contratações públicas, pois não define, de forma clara, como se dará a avaliação das propostas apresentadas pelas eventuais Fornecedoras do SBE; e, ainda, considerando a pluralidade de empresas no mercado, poderá haver a possibilidade da Operadora do SBE sequer selecionar alguma(s) potencial(is) Fornecedoras do SBE para a apresentação de proposta, sem uma razão explícita. Outro ponto, em relação as contratações, não há clareza nos dados disponibilizados, se uma mesma</p>

Contribuição de nº 135

Fornecedora do SBE poderá apresentar proposta para lotes distintos de concessão. Ademais, o Poder Concedente, ao estabelecer que será dever das Concessionárias constituírem a Operadora do SBE e esta deverá apresentar orçamentos das Fornecedoras do SBE, demonstra flagrante erro na concepção do sistema, uma vez que a contratação deveria ser de responsabilidade e fiscalização da Agência de Assuntos Metropolitanos do Paraná (Poder Concedente), e não da(s) Concessionária(s) responsável(is) pela prestação dos serviços.

Em comparação a outras contratações similares a esta, temos por exemplo que em 2022 a Prefeitura do Rio de Janeiro, por meio do Edital de Concorrência 001/2022, licitou a contratação do Sistema de Bilhetagem, onde estava previsto que a operadora do SBE não poderia ser empresa ligada direta ou indiretamente as concessionárias do Sistema de Transporte de Passageiros, de modo a evitar conflitos de interesse. Na ocasião, a contratação do SBE em separado da concessão, teve como justificativa a garantia de máxima transparência financeira, mediante visibilidade e controle total do Poder Concedente, assegurando mecanismos eficazes de regulação dos modos de transporte público e de acessos confiáveis. Cabe também, destacar o disposto no ACÓRDÃO Nº 3589/23, de 09/11/2023, do Pleno do TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ, em razão de irregularidades observadas no Sistema de Bilhetagem Eletrônica – SBE, relativo à arrecadação da tarifa do transporte coletivo metropolitano de passageiros, com a decisão de que se “formalize a assunção direta da gestão, implantação e operacionalização do Sistema de Bilhetagem Eletrônica – SBE relativo ao transporte coletivo metropolitano de passageiros; ou a sua delegação, mediante realização de licitação e a consequente formalização de contrato administrativo, da implantação e operacionalização do Sistema, prescrevendo no instrumento jurídico parâmetros adequados e suficientes que permitam a gestão e o controle das informações por parte do Gestor Público”, diante do histórico, alerta-se da necessidade de contratação por licitação em separado da concessão, afim de garantir a transparência em todo o serviço público a ser prestado. Ou seja, o formato de contratação para o sistema de bilhetagem, necessita ser revisto, pois da forma como está proposto, não garante a gestão e o controle das informações ao Poder Concedente. Nota-se que o item 6.2, do Anexo 01.3.1 Apêndice III.I – SISTEMA DE BILHETAGEM ELETRÔNICA - SBE, que faz referência aos critérios técnicos de qualidade, é vago e subjetivo, deixando em aberto quais serão os indicadores e de que forma eles serão mensurados.

Além do que já foi exposto, está disposto no item 6.4.10, do Anexo 01.3.1 Apêndice III.I – SISTEMA DE BILHETAGEM ELETRÔNICA – SBE que “Cada operação de validação de um crédito de viagem ou da liberação da catraca pelo colaborador será registrada no validador, sendo os dados coletados automaticamente através de transmissão remota para um computador na(s) garagem(ns) das CONCESSIONÁRIAS ao final da operação do veículo (Sistema Garagem)”. Portanto, os dados deverão ser transmitidos para o(s) computador(es) na(s) garagem(ns) das CONCESSIONÁRIAS, ou seja, sem passar pelo gerenciamento e controle do Poder Concedente. Ora, o processo seria muito mais seguro e confiável se a transmissão dos dados registrados no validador fosse diretamente para os servidores do Sistema de Bilhetagem Eletrônica - SBE (sem passar por qualquer computador instalado na rede das garagens), justamente por se tratar de dados extremamente importantes para a contabilização de passageiros transportados e para o cálculo de valores financeiros a serem repassados às garagens. Ao não respeitar as boas práticas da segurança de informação, uma vez que os dados ficarão expostos, em

Contribuição de nº 135

ambiente não controlado pelo poder concedente, evitaria assim a possibilidade de que estes dados sejam tratados pelos próprios interessados. Por fim, existem dúvidas pertinentes e essenciais para a contratação e operação desse sistema. Embora este estágio da consulta pública possa não ser o momento para questionamentos, percebemos a importância de apresentar questões para que o poder concedente avalie e esclareça as dúvidas antes da publicação do Edital. Estas questões são:

- O edital prevê a possibilidade de interoperabilidade entre os diversos sistemas de bilhetagem eletrônica que venham a existir na Região Metropolitana de Curitiba. No entanto, não foi localizado no edital esclarecimentos e/ou informações sobre como a interoperabilidade deverá funcionar. Serão disponibilizadas as chaves de segurança e os mapas dos cartões dos demais sistemas? Entende-se necessário a disponibilização, uma vez que há a exigência dessa interoperabilidade entre os sistemas;
- O edital prevê a "migração ou inserção de todos os cadastros básicos necessários ao uso do SBE, como frotas, operadores, linhas e outros, para o STPP". Para que isso ocorra, deverá ser fornecido o acesso integral à atual base de dados. Ademais, qual é o SGBD utilizado e em qual versão ele se encontra? Será disponibilizado o Dicionário de Dados e o DER - Diagrama de Entidade Relacionamento da atual base de dados? Sem estes dados, fica impossibilitado que o operador do SBE possa migrar ou inserir dados de todos os cadastros;
- De acordo com o edital, "os créditos oriundos do atual sistema de bilhetagem poderão ser utilizados no STPP, caso sejam emitidos antes da data de início da operação completa". No entanto, o edital também prevê que os validadores do novo Sistema de Bilhetagem Eletrônica serão instalados paralelamente aos atuais validadores, sendo que a catraca passará a ser controlada pelo novo validador. Nesta situação, entendemos ser mais prudente definir um período de transição, para que os usuários realizem a substituição dos seus cartões atuais para os cartões do novo SBE, garantindo a correta utilização e registro do uso dos cartões e seus créditos. Está correto o nosso entendimento?;
- O edital prevê que para os casos em que o usuário detentor de cartão isento não seja reconhecido pelo sistema de biometria facial o seu cartão deverá ser recolhido na próxima utilização (após liberação da passagem pela catraca), a fim de evitar possível fraude. No entanto, este procedimento exigirá que o usuário se desloque a um Ponto de Atendimento para verificação da situação de possível fraude e para o recebimento de uma nova via de cartão (cobrada ou não). No entanto, entendemos que este processo onera financeiramente o sistema, devido às emissões desnecessárias de novas vias de cartão, sem contar um possível aumento no tempo de embarque e o constrangimento ao usuário durante o embarque e durante o atendimento para reaver o cartão, visto que o usuário pode ser o real dono do cartão que foi recolhido. Assim, entendemos que o procedimento ideal seria o de simplesmente realizar o bloqueio do cartão posteriormente à sua utilização, com garantia de bloqueio apenas daqueles que de fato realizaram a fraude após comparação visual pelos operadores das possíveis fraudes identificadas automaticamente pelo sistema de reconhecimento facial, de modo que este seja apenas desbloqueado nos Pontos de Atendimento. Está correto o nosso entendimento?; e
- O edital prevê "Os direitos de propriedade intelectual (...) bem como projetos, planos, documentos, sistemas de informação, dados de GPS, dados de GTFS, e programas de informática, entre outros materiais, de qualquer natureza (...) serão transmitidos sem ônus e em regime de exclusividade ao PODER CONCEDENTE a qualquer tempo (...)". No nosso entendimento, o referido item não se trata de fornecer o código fonte do sistema de bilhetagem, sendo que este fornecimento traz uma exposição as estratégias da empresa e pode causar possíveis vulnerabilidades

Contribuição de nº 135

	<p>do sistema, entre outros pontos, principalmente os direitos intelectuais e de propriedade da solução. Assim, não restam dúvidas que a presente contratação do sistema de bilhetagem, da forma como está proposta, tem inconsistências e irregularidades acerca do formato de contratação, devendo ser revisado antes da publicação do Edital de Licitação.</p>
<p>Análise</p>	<p>Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. A forma de contratação do fornecedor do sistema de bilhetagem eletrônica se mostra adequada tanto sob o aspecto jurídico quanto sob os aspectos técnico e econômico, tratando-se de uma modelagem semelhante a soluções adotadas em vários entes federados, inclusive no que se refere a outros institutos que são comuns em contratos de concessão, como a figura do Verificador Independente. No presente projeto, a contratação do SBE observará o procedimento previsto no CONTRATO e no ANEXO I, APÊNDICE III.I – SISTEMA DE BILHETAGEM. Em linhas gerais, às concessionárias dos quatro lotes caberá constituir sociedade, que será a OPERADORA única do sistema de bilhetagem. Ou seja, as empresas vencedoras dos lotes da licitação, em conjunto, constituirão nova sociedade para fins de operação do SBE, o que garante uniformidade para a solução. E quanto ao FORNECEDOR de softwares e demais equipamentos necessários à prestação do referido serviço, o CONTRATO prevê, em sua Cláusula 10.1.1., que ao OPERADOR caberá apresentar ao PODER CONCEDENTE três propostas, que devem observar requisitos claramente expostos no instrumento contratual: 10.1.1.1. As propostas descritas no item “ii” acima deverão considerar sistemas que apresentem atestados de capacidade técnica demonstrando: i. atestado comprovando Norma ISO 27001;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Capacidade de atendimento ao usuário em centra de atendimento pessoal, via telefone e internet; • Capacidade de integração física e tarifária entre os ônibus do sistema de transporte; • Capacidade para ofertar sistema de aplicativo de consulta ao usuário; e • Declaração de outras empresas para que prestam serviço. <p>10.1.1.2. Os equipamentos necessários à completa operação do SBE deverão estar em conformidade ao disposto no ANEXO I – CADERNO DE ENCARGOS. Assim, o modelo de contratação é claro e baseado em critérios objetivos, expressamente previstos na documentação licitatória. Existe larga margem de liberdade para que Editais de Concessões de Serviço Público, no setor de transporte coletivo, fixem critérios e procedimentos para contratação de sistemas de bilhetagem eletrônica. Ou seja, não existe nenhuma norma jurídica expressa que contenha previsão obrigando o PODER CONCEDENTE a concentrar a gestão desses sistemas. No documento que consta no sítio eletrônico (https://www.ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub635889696401808391.pdf) a Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbano disponibilizou um resumo do que foi apresentado no 12º Encontro de Boas Práticas sobre ITS em Porto Alegre. O documento apresenta quatro estudos de caso sobre o tema em questão, relacionados às cidades de Fortaleza/CE, Goiânia/GO, Porto Alegre/RS e Rio de Janeiro/RJ. No Município de Fortaleza/CE, segundo é narrado, o modelo de gestão é “baseado no compartilhamento de responsabilidades. O SIT-FOR é operado e fiscalizado pelo poder concedente e os operadores. Esse trabalho conjunto foi viabilizado pela boa relação entre as empresas, os departamentos técnicos das concessionárias e do órgão gestor”. O caminho escolhido foi a criação de um consórcio operacional entre as concessionárias, senão vejamos: O início do consórcio operacional foi marcado pela instituição de um termo de cooperação. Esse marco regulatório tinha por objetivo instrumentar o Sindiônibus e o órgão gestor no que era pertinente ao controle do sistema. Sendo assim, o termo estabeleceu: a criação de um</p>

Contribuição de nº 135

conselho gestor; a adoção de controles da qualidade da operação; a fiscalização efetuada com pessoal próprio; a instalação de câmeras de monitoramento; o rastreamento da frota de ônibus; e a instalação do Centro de Controle operacional (CCo) no Sindiônibus. A instalação do CCo trouxe vários benefícios para a operação do sistema. Já no início da experiência, cada empresa operadora possuía um CCo que permitia, por meio de uma estrutura de tecnologia da informação preestabelecida para todas as empresas, a sincronização dos dados com o CCo do Sindiônibus.

Essa sincronização permitia uma visão geral de todo o sistema e operação. Isso possibilitava melhor apoio às decisões do conselho, acompanhamento em tempo real da operação, apoio ao Serviço de Atendimento ao Consumidor (SAC), a regulação dos horários das linhas e o auxílio na reprogramação delas. Já em relação à instalação dos equipamentos, contou-se com o apoio da empresa fornecedora, que trabalhou juntamente com os técnicos do Sindiônibus. Essa fase foi finalizada no mês de julho de 2008.

A fase de treinamento foi executada pela própria empresa fornecedora da solução de ITS, por meio de uma empresa terceirizada de consultoria em recursos humanos. o treinamento foi dado aos operadores e gerentes das empresas, para que fossem atingidos todos os níveis de decisões. Em relação à arquitetura de Tecnologia da Informação (TI) dos Centros de Controle operacional (CCo) das empresas operadoras e o servidor central do Sindiônibus, é importante evidenciar que se buscava a padronização. Isso ocorreu porque existe a necessidade de sincronização dos dados desses CCo's com o Datacenter existente no Sindiônibus. A metodologia utilizada no sistema existente é descentralizada. o acesso aos dados e informações pelo servidor central é realizado por meio de uma base de dados local em cada empresa. Posteriormente, os dados são armazenados com redundância na central do Sindiônibus. Essa abordagem garante o funcionamento contínuo e íntegro da solução. Os veículos de cada empresa operadora transmitem os dados para a central local localizada em cada uma delas. Essas mesmas informações são repassadas para o servidor central do Sindiônibus. O mesmo modelo parece ter sido adotado pelo sistema de transporte coletivo urbano da Região Metropolitana de Goiânia (RMG). O referido sistema é dividido em 05 (cinco) lotes, sendo 04 (quatro) outorgados a empresas privadas e um deles é operado por uma sociedade de economia mista do Estado de Goiás (METROBUS). No edital de concessão dos serviços e, conseqüentemente, nos respectivos contratos, consta a obrigatoriedade de as concessionárias, de forma conjunta, prover, manter e operar uma Central de Controle Operacional, buscando a unificação e a centralização do controle da operação dos serviços. O CCo foi estruturado a partir de Acordos Operacionais entre as concessionárias e a entidade legalmente designada para a gestão do sistema de transporte metropolitano (CMTC), que gerou o RedeMob Consórcio, responsável pela administração do CCo e pelo sistema de bilhetagem eletrônica. Segundo consta no já mencionado documento da Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbano: A rede Metropolitana de Transporte Coletivo de goiânia (rMTC) foi criada com a missão de suprir a demanda por transporte público que surgiu da interdependência das cidades que integram a região metropolitana. A rMTC conta com 5 concessionárias: rápido Araguaia Ltda., HP Transportes Coletivos Ltda., Viação reunidas Ltda., Cooperativa de Transportes do Estado de goiás (Cootego) e a estatal Metrobus Transporte Coletivo S.A., que são responsáveis por 100% da operação.

A unidade operacional almejada pelas quatro empresas, quando da formação do consórcio, foi possível pela utilização de sistemas inteligentes de transportes (ITS), que é citada pelo Sr. Leomar Avelino como a sustentação dos processos do consórcio. Nesse contexto, os ITS têm por objetivo contribuir com a melhoria da qualidade do serviço e aumentar a produtividade operacional. Para a rMTC tais objetivos são alcançados com a regularidade e confiabilidade da operação e com um melhor planejamento e maior controle do serviço. A rMTC foi pioneira na

Contribuição de nº 135

implantação de um sistema de bilhetagem eletrônica (1998), na operação sem cobrador (2000) e na utilização de um centro de controle operacional (2009). Esse pioneirismo contribui para que seja destaque nacional no setor. Porto Alegre, por sua vez, não parece se afastar da modelagem adotada por Fortaleza e Goiânia. As concessionárias também formalizaram um consórcio, denominado Consórcio Sistema Transportador Sul (STS): Atualmente, o sistema de transporte por ônibus em Porto Alegre- RS utiliza várias ferramentas de ITS destacam-se o controle do sistema de transporte e viário por meio do controle semaforico com programação dinâmica, o monitoramento do comportamento do tráfego de veículos por imagem, um sistema de fiscalização eletrônica de velocidade dos veículos, a bilhetagem eletrônica e a fiscalização automática da frota de ônibus. Nesse contexto, o consórcio Sistema Transportador Sul (STS) tem-se destacado na apresentação de soluções que contemplam sistemas inteligentes de transporte. Antônio Augusto Dornelles Lovato, que ocupa o cargo de diretor de operações, evidenciou a experiência de implantação de tecnologias visando à melhoria da operação do Consórcio STS.

o sistema é responsável pela operação na região sul da cidade de Porto Alegre-RS. Foi fundado em dezembro de 1996 e é composto atualmente por quatro empresas, sendo elas:

- Transportes Coletivos Trevo S/A;
- Viação Teresópolis Cavalhada Ltda;
- Viação Belém Novo S/A; e
- Restinga Transportes Coletivos Ltda.

O Rio de Janeiro possui uma modelagem ligeiramente distinta, já que a bilhetagem está a cargo da RioCard e o CCO está localizado no Sindicato das Empresas de Ônibus da Cidade do Rio de Janeiro (Rio Ônibus). De todo modo, nota-se que a modelagem aqui adotada é praticada em inúmeros outros entes federados. Adicionalmente, registra-se que este arranjo se encontra previsto de maneira expressa no ordenamento jurídico estadual desde 2015, mais especificamente na Portaria COMEC Nº 26 DE 05/08/2015, que estabelece o regulamento do Sistema de Bilhetagem Eletrônica Metropolitana, devidamente criado pela COMEC em atendimento ao Decreto Estadual nº 2009/2015, bem como pela Lei Federal nº 7.418/1985, pelo Decreto nº 95.247/1987 e por demais leis, atos normativos e regulamentos expedidos pelo Poder Público para a administração do sistema. Ademais, o próprio Tribunal de Contas do Estado do Paraná decidiu no ACÓRDÃO Nº 3589/23, de 09/11/2023, do Plenário, que: “formalize a assunção direta da gestão, implantação e operacionalização do Sistema de Bilhetagem Eletrônica – SBE relativo ao transporte coletivo metropolitano de passageiros; ou a sua delegação, mediante realização de licitação e a consequente formalização de contrato administrativo, da implantação e operacionalização do Sistema, prescrevendo no instrumento jurídico parâmetros adequados e suficientes que permitam a gestão e o controle das informações por parte do Gestor Público” Ou seja, o próprio órgão de controle reconhece que a “assunção direta” da gestão, implantação e operacionalização do SBE não é o único caminho possível, sendo juridicamente hígida a opção por sua delegação por meio de procedimento licitatório, algo que ocorrerá no âmbito da presente licitação para a concessão dos serviços. Neste caso, fica garantida a uniformidade da solução, sem o risco de ser alegada eventual burla a processo licitatório, já que o Poder Público não terá determinado, previamente, que solução deve ser contratada, mas apenas adotado uma estrutura contratual que impõe que a solução seja única, ainda que empresas distintas vençam os lotes sob disputa, com algum nível de participação, na escolha do fornecedor, do PODER CONCEDENTE. Quanto à escolha do FORNECEDOR, dentre os três apresentados pelo OPERADOR, essa se dá de forma discricionária pelo PODER CONCEDENTE. Trata-se de modelagem juridicamente hígida, vez que se trata de uma contratação privada, a cargo do OPERADOR, que apenas contará com a participação do PODER CONCEDENTE para fins de democratizar a seleção dos

Contribuição de nº 135

FORNECEDOR mais adequado, dentre os três apresentados, que atendam aos requisitos mínimos fixados no CONTRATO. Procedimento congênere já é adotado rotineiramente para a contratação de verificadores independentes em contratos de concessão. A figura do Verificador, como regra, é contratada de forma privada pelo concessionário, sendo praxe a previsão, nos documentos licitatórios da concessão, de um rito que consiste em indicação, pelo concessionário, de três potenciais verificadores independentes, que atendam a requisitos fixados pelo PODER CONCEDENTE no instrumento convocatório, para que o PODER CONCEDENTE escolha um dentre os três apresentados. Menciona-se alguns exemplos em que este modelo foi adotado:

- <https://www.epe.segov.ms.gov.br/wp-content/uploads/2021/12/ANEXO-V.c-DIRETRIZES-PARA-CONTRATACAO-DO-VERIFICADOR-INDEPENDENTE.pdf>
- https://www.sefaz.ba.gov.br/administracao/ppp/projetos/metro_salvador_1auro/Anexo_10_Diretrizes_Contratacao_Verificador_Independente.pdf
- https://www.toledo.pr.gov.br/ppp/assets/files/1_Anexo%206.14%20Verificador%20Independente_PMT_Rev02.pdf

A possibilidade de o verificador ser contratado pela concessionária, após aprovação do Poder Público, também é mencionada como um modelo adequado pelo Manual de Parcerias de São Paulo: “As características do Verificador Independente, bem como a forma de seleção, contratação e pagamento dos seus serviços, deverão estar previstas no contrato. Embora a contratação e o pagamento do Verificador Independente possam ser feitos tanto pelo Poder Concedente quanto pelo parceiro privado, dependendo da previsão contratual, a contratação do VI será sempre submetida à aprovação do Poder Concedente (...) a contratação realizada pela Concessionária tende a trazer maior flexibilidade na definição do escopo do VI e maior celeridade no processo de contratação. Independentemente de qual das partes seja responsável pela contratação ou pagamento do Verificador, é necessário que haja a garantia de sua idoneidade e imparcialidade para ambas as partes”. Assim, o modelo adotado conta com respaldo jurídico, tendo sido adotadas as melhores práticas do setor, com a construção de um modelo que flexibiliza a forma de contratação, quando comparada com a do regime de direito público, e confere segurança ao Poder Concedente quanto à imparcialidade desta figura para uma regular execução contratual, por força das regras que constam no ANEXO I, APÊNDICE III.I – SISTEMA DE BILHETAGEM, a fim de garantir gestão e o controle das informações por parte do Gestor Público. Registra-se, ademais, que segregar a gestão do SBE do contrato de concessão, como feito no Rio de Janeiro e como está sendo sugerido na contribuição recebida, consiste em solução que apresenta uma série de dificuldades que tornam pouco recomendável sua adoção. Como já dito, a licitação integrada é a mais usual, sendo observada na grande maioria dos sistemas de transporte no Brasil. No caso do Rio de Janeiro, que adotou o modelo de contratação separada, registra-se que a primeira licitação foi fracassada (dez/2021). Para o segundo lançamento, após alterações nas condições técnicas da concorrência, houve êxito. Além dos já mencionados, é oportuno citar que Araucária/PR, Londrina/PR, Estado do Ceará, Chapecó/SC, Novo Hamburgo/RS, Varginha/MG e Goiânia/GO adotam o modelo de contratação integrada ao contrato de concessão. Ademais, ainda que os escopos possam ser separados financeiramente e operacionalmente, a opção pela segregação gera riscos elevados para a operação. Observa-se muitos casos que tentativas de licitação, em objetos separados, a ocorrência de default (falta de propostas) para a Operação do SBE. Tal fato decorre, sobretudo, nas responsabilidades a serem contratualizadas e compartilhamento de riscos entre as Concessionárias de Transporte e o Operador da Bilhetagem. Também há um elevado risco de descompassos contratuais (e temporais) entre os dois serviços,

Contribuição de nº 135

que causam percalços e custos adicionais (não há qualquer garantia de que a licitação de objetos separados - operação do transporte e operação do SBE - obtenha êxito em todas as frentes simultaneamente - a não conclusão em um deles inviabilizaria o todo).

Além disso, há custos de transação elevados entre as operadoras de transporte e a operadora do SBE, que podem afetar o normal e regular funcionamento dos serviços essenciais de transporte, sobretudo a respeito de manutenção, falhas e defeitos dos equipamentos de bilhetagem e suas implicações para interrupção do serviço de transporte. Por exemplo, a ocorrência de defeitos em equipamentos do SBE embarcados em um veículo em operação, poderia resultar na paralisação da operação, até a solução do defeito, com a necessidade de recolhimento e substituição imediata do veículo, gerando disputas entre concessionárias de transporte e operadora de bilhetagem sobre a responsabilidade da ocorrência, a cobertura de custos, a liquidação de multas e outros descontos pela interrupção do serviço de transporte ocorrido. Já na forma de contratação do SBE, como componente dos serviços a serem prestados pelas Concessionárias de Transporte, há uma diminuição de tais conflitos, com as responsabilidades e riscos de falhas do SBE recaindo integralmente sobre a Concessionária, pois o SBE passa a ser compreendido como um dos itens integrantes de sua concessão, ainda que ofertado por meio da associação/sociedade das operadoras e contrato com a fornecedora de tecnologia de APTS/SBE.

Assim diferentemente do sistema atual onde o SBE é gerido pela associação das empresas operadoras que efetuou a contratação direta com a Transdata, ainda no ano de 2015, quando da ruptura da gestão com a URBS, o Poder Concedente possuirá com a concessão vínculo jurídico, sendo parte interveniente do contrato de prestação de serviço, com a Operadora do SBE, além de deter gestão e controle das informações financeiras e operacionais, bem como o login máster de acesso e liberações. Outro argumento relevante diz respeito às transições tecnológicas relevantes observadas nos modelos e meios de pagamento nos últimos anos, com tendências dominantes não claramente definidas, tendo uma grande incerteza, inclusive de definição de retorno dos investimentos e dos serviços a serem assumidos em um contrato específico na concessão de Operação do SBE, cujos riscos de defasagem tecnológica em relação à evolução dos meios de pagamento recairiam sobre o Poder Concedente. Cita-se, ainda, que funções específicas demandariam concurso público em que o Governo do Estado deveria adequar as funções e ampliar o Quadro de Pessoal do Poder Executivo, garantindo por mais de trinta anos tal atividade, num cenário de incertezas (bilhetagem eletrônica para bilhetagem digital, por exemplo).

No que se refere à gestão e controle das informações, a contribuição apresentada sugere, em determinado momento, que conforme disposto no item 6.4.10, do Apêndice III.I – SISTEMA DE BILHETAGEM ELETRÔNICA – SBE. “cada operação de validação de um crédito de viagem ou da liberação da catraca pelo colaborador será registrada no validador, sendo os dados coletados automaticamente através de transmissão remota para um computador na(s) garagem(ns) das CONCESSIONÁRIAS ao final da operação do veículo (Sistema Garagem)”. Aduz que tal regra indica que os dados deverão ser transmitidos para o(s) computador(es) na(s) garagem(ns) das CONCESSIONÁRIAS, ou seja, sem passar pelo gerenciamento e controle do Poder Concedente, apontando esta circunstância como uma fragilidade em termos de segurança e confiabilidade das informações.

A alegação não procede. O Apêndice III.I – SISTEMA DE BILHETAGEM ELETRÔNICA – SBE prevê nos itens 6.8, em especial o 6.8.1.5 e nos itens 1.3.3, 1.3.4, 1.3.5 e 1.3.6 que o computador de garagem integra a rede do SBE. A descarga de informações entre o ônibus e computador do SBE localizado junto à garagem ocorre pelas recorrentes falhas de comunicação em tempo real que exigem que as informações do validador sejam descarregadas e atualizadas via conexão em ponto na garagem de computador que integra a rede do SBE,

Contribuição de nº 135

	<p>bloqueado, portanto, ao operador de transporte. Todas as práticas de segurança da informação exigidos dão conta da consistência do tráfego e registro das informações, que ainda serão recorrentemente submetidas a auditorias técnicas do SBE. Assim, não há que se falar em fragilidades em termos de segurança ou confiabilidade das informações, tendo sido adotada uma modelagem contratual que garante a gestão e o controle das informações por parte do Gestor Público, de modo que o modelo proposto não afeta a realização adequada da fiscalização e obtenção de informações sobre demanda de passageiros, forma de pagamento e de cumprimento de percursos, sendo o contrato intermediado pelo Poder Concedente, com amplo acesso ao sistema de informações, além de trilhas de auditoria.</p>
--	---

Contribuição de nº 136

Autor	Thiago Barboza Crespo
Contribuição	<p>Envio como sugestão o projeto de pintura adequado as especificações presentes no edital, porém com uma proposta de identidade visual. Destacando a cor preta nas máscaras das janelas, para-brisa e vigia traseiro visando a agilidade na manutenção da frota, incluindo a venda, repasse ou repintura. Vistas auxiliares nas duas laterais e na traseira com o objetivo de auxiliar os usuários na identificação do serviço</p> <p>Cor de fundo branco 001 mais barato e fácil manutenção. Locais estrategicamente pintados na cor da categoria do veículo, facilitando a identificação do usuário</p> <p>Identidade visual com formas geométricas de fácil manutenção e contextualizada de forma contemporânea e equiparável a layouts de outras grandes capitais que recentemente atualizaram suas identidades visuais, como São Paulo, por exemplo.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Envio como sugestão o projeto de pintura adequado as especificações presentes no edital, porém com uma proposta de identidade visual; • Destacando a cor preta nas máscaras das janelas, para-brisa e vigia traseiro visando a agilidade na manutenção da frota, incluindo a venda, repasse ou repintura; • Vistas auxiliares nas duas laterais e na traseira com o objetivo de auxiliar os usuários na identificação do serviço; • Cor de fundo branco 001 mais barato e fácil manutenção; • Locais estrategicamente pintados na cor da categoria do veículo, facilitando a identificação do usuário; e • Identidade visual com formas geométricas de fácil manutenção e contextualizada de forma contemporânea e equiparável a layouts de outras grandes capitais que recentemente atualizaram suas identidades visuais como São Paulo por exemplo. <p>OBS: ANEXO.</p>
Análise	<p>Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Eventuais alterações no sistema licitado serão avaliadas no decorrer da execução contratual pelo Poder Concedente, considerando que há previsão da exploração de publicidade nos veículos (áreas interna e externa) demandando convergência entre os espaços na lataria com as informações da identidade visual.</p>

Contribuição de nº 137

Autor	Lui George Leles Gomes Costa
Contribuição	<p>Mesmo não morando na Região Metropolitana de Curitiba visito frequentemente a capital paranaense, sendo assim usuário das linhas de ônibus que atendem ao Aeroporto Internacional Afonso Pena em São José dos Pinhais. Venho por meio</p>

Contribuição de nº 137	
	<p>desta sugerir alterações que compreendem as linhas E06-Aeroporto/Guadalupe, E07-T. Central/T. Boqueirão e E32-Aeroporto/T. Boqueirão visando tornar o atendimento mais eficiente para os usuários e empresas operadoras. As linhas citadas possuem as seguintes características operacionais: -E06-Aeroporto/Guadalupe: 3 veículos convencionais, intervalos de até 1 hora. -E07-T. Central/T. Boqueirão: 2 veículos convencionais, somente horários de pico. -E32-Aeroporto/T. Boqueirão: 1 veículo semipadron, intervalos de 45 minutos. As alterações sugeridas são: -E06-Aeroporto/Guadalupe: Eliminada. -E07-T. Central/T. Boqueirão: Eliminada. -E32-Aeroporto/T. Boqueirão: Reforço para 3 veículos, intervalos de 15 minutos. Os resultados destas alterações são: - Redução na quantidade de veículos necessários para estes atendimentos pela metade, de 6 para 3. -Redução na quantidade de km rodados diariamente em dia útil, de 1293 km para 1021 km. -Redução nos tempos de espera dos usuários. --Do aeroporto para os terminais Central de São José e Boqueirão: Redução de 45 minutos para 15 minutos. --Do aeroporto para a Avenida das Torres/Comendador Franco e Terminal Guadalupe: Redução de 1 hora para no máximo 45 minutos. (Integração no Terminal Central de São José com a linha E05-T. Central/Guadalupe que possui intervalos de até 30 minutos) -Melhoria no atendimento entre os terminais Central de São José e Boqueirão: --Reforço nas operações durante todo o dia, não apenas nos horários de pico. --Atendimento entre os terminais passando pela Av. das Américas durante todo o dia em ambos os sentidos. --Diminuição no tempo de espera dos usuários. Grato, Lui George.</p>
Análise	<p>Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. Um fator diretamente relacionado à ligação com o aeroporto é a sazonalidade, especialmente pelos passageiros aéreos. O projeto contempla a linha paradora, com integração temporal com as demais linhas no Terminal Guadalupe. Tal operação visa facilitar o acesso dos funcionários das companhias aéreas e demais serviços do aeroporto.</p>

Contribuição de nº 138	
Autor	Lucas Gonçalves Chafas de Laia
Contribuição	<p>Venho por meio deste encaminhar a solicitação de alterações no 06. ANEXO VI DIRETRIZES PARA ATUAÇÃO E CONTRATAÇÃO DO VERIFICADOR INDEPENDENTE.</p> <p>O arquivo em anexo encaminhado aponta a sugestão do texto a ser utilizado no ANEXO VI, como o intuito de retirar duplicidades no formato de contratação do verificador independente e adicionar robustez para o serviço que é tão essencial para a concessão.</p>
Análise	<p>Agradecemos a contribuição. Contribuição não acolhida. O ANEXO VI determina de forma explícita as obrigações que o Verificador Independente deverá cumprir no âmbito contratual.</p>