





para que possamos lançar ainda no primeiro trimestre os editais das obras de mobilidade. E no dia 18 de dezembro nós encaminhamos todas as propostas para o metrô ao (Ministério do Planejamento), das (Cidades), em especial o estudo de viabilidade técnica, econômica e financeira como condição para publicação da portaria que, após publicada, permitiu o prosseguimento. E por isso nesse ano, no dia 9 de janeiro, até ratifico, falei no dia, retifico, falei no dia 10, mas no dia 9 de janeiro foi feito o lançamento do processo de consulta pública e hoje estamos fazendo o lançamento também desta minuta e desse mesmo tema através desta audiência pública. Hoje toda a equipe está aqui. Eu tenho reiterado e pedi de forma muito clara, toda solicitação de informação que chegue à prefeitura, que seja respondido. Nesse momento, e até por cautela, por responsabilidade, não há necessariamente obrigação da definição de eventuais modificações na minuta. Isso só vai ser feito após o encerramento do prazo da consulta. Então as equipes do planejamento, do (IPPUC), finanças, (URBS), as equipes que estão diretamente participando desse projeto estão recebendo todas as informações e, na medida do possível, algumas questões serão respondidas, mas só ao final deste processo, tanto hoje de audiência como o prazo final da consulta, que esta equipe vai se reunir e num prazo de 1 semana a 2 semanas apresentar o modelo final do edital. Então hoje o objetivo é muito mais ouvir aqueles que têm interesse em apresentar sugestões, que têm dúvidas com relação à minuta do edital e a minuta do contrato do que propriamente haver uma definição. Isso pra ficar registrado e público e nas gravações, porque uma eventual resposta pode eventualmente gerar o tido como a definição da questão do edital. Então também agradeço muito a presença e registro como sendo da maior importância do representante do (Ministério Público), o (Doutor Alberto Veloso Machado), representando o (Doutor Gilberto Giacoia), é muito importante a participação do (Ministério Público) e também o representante do (Tribunal de Contas do Estado), é de fundamental importância isso. Independente dessa presença nós também já solicitamos, e os dados são públicos, para que haja um acompanhamento permanente por parte dessas instituições. E da mesma forma as entidades que estão aqui presentes. Na medida do possível vamos fazer também esses encontros sem esse caráter evidentemente de determinação legal em outros locais para ampliar esse debate e também agradeço muito a presença da (Câmara Municipal), que está acompanhando cada passo desse procedimento. Agradeço a presença do (Vereador Luiz Felipe Braga Cortes), do (Vereador Paulo Petruzzello), do líder na (Câmara), o (Vereador Pedro Paulo) e do presidente da (Câmara Municipal), (Vereador Paulo Salamuni). Então, mais uma vez, muito obrigado pela presença, eu vou me retirar da mesa e o (Caique), que é nosso (Secretário de Relações com a Comunidade), vai coordenar o trabalho, mas sempre com este objetivo, é muito mais importante hoje ouvi-los do que definir quais serão os próximos ou eventuais alterações na minuta. A espinha dorsal do edital está construída, e nós estamos tomando todas as informações possíveis, principalmente em projetos existentes no país. E me lembra o (Sérgio Pires), e é sempre bom reafirmar, que o contrato, a minuta de contrato está junto também com a minuta do edital, pra que haja sintonia e não haja nenhuma dúvida com relação às decisões que venham a ser adotadas. Após esse prazo da consulta, salvo alguma surpresa, nós pretendemos lançar o edital, se possível, no final do mês de fevereiro ou início do mês de março, e daí um prazo de 45 dias para a definição do vencedor da licitação. Registro e agradeço também, e peço desculpas, eu não tinha... não tinha identificado, o (Deputado Federal Ângelo Vanhoni), que sai de uma recente cirurgia, muito obrigado pela presença, e o (Vanhoni) tem sido muito firme em acompanhar todos os encaminhamentos desse projeto junto ao (Governo Federal). Muito obrigado pelo trabalho, outros deputados federais também têm participado muito, mas o (Vanhoni) tem cumprido um papel muito importante nesta ação política tanto junto à bancada, junto ao orçamento, também junto ao (Governo Federal). Então muito obrigado pela presença e passo a palavra ao (Secretário Caique Ferrante) pra que possa conduzir os trabalhos.

MESTRE DE CERIMÔNIA: Está conosco a vice-prefeita e (Secretária Municipal do Trabalho e Emprego), (Miriam Gonçalves). Nós pedimos ao prefeito e às demais autoridades para tomarem seus lugares na plateia para assistirem ao vídeo sobre (Metrô Curitiba). Nós

registramos e agradecemos aqui a presença do vice-presidente da (União das Associações de Moradores de Clube de Mães da região de Santa Felicidade), (Antônio Monteiro Sobrinho), também do secretário-geral do (CAU), (Valter Gustavo Lismeier), do presidente da (Associação Paranaense dos Empresários de Obras Públicas), (José Ângelo Turra), também da assessora parlamentar do (Vereador Mauro Inácio), a (Regina Saraseni), e também o chefe de gabinete da (Vereadora Carla Pimentel), (Everton Jorokisinsk). Obrigado pela presença de todos.

**Vídeo Institucional:** Os primeiros debates sobre o metrô de (Curitiba) começaram em 1969. Na última década, houve várias tentativas de realizar o projeto. Em janeiro de 2013 uma comissão formada pela prefeitura revisou todo o processo e identificou várias inconsistências. "A primeira questão é o que aquela comissão encontrou de problema, que é o método construtivo. O segundo problema é a questão da viabilidade econômica financeira, e a terceira, a questão da sustentabilidade ambiental". A estratégia para sanar as falhas e viabilizar as obras foi o lançamento de uma (PMI), (Proposta de Manifestação de Interesse). "Nós queremos aprofundar e dar segurança à população que nós teremos um projeto consistente". Todo procedimento da (PMI) é público, com total transparência e participação da comunidade, a prefeitura publicou e manteve o edital na internet para consulta de qualquer pessoa ou instituição. O sucesso deste modelo de transparência foi tão grande que abriu o metrô para o movimento social. "Além das 3 propostas técnicas apresentadas, a (PMI) recebeu uma proposta conceitual dos movimentos populares. "O prefeito disse e ele fez um (PMI), e é uma manifestação de interesse pra saber quem se interessa por fazer o metrô e mais, qual é o projeto conceitual. Então isso significa que o prefeito tava adiantado, significa que tinha elementos, significa que esta obra que nós estamos anunciando aqui hoje não só ela é factível como ela vai começar. "E aí, prefeito, eu acho que isso tem que ser comemorado". Com a publicação do resultado da (PMI) a cidade mais uma vez pode acompanhar tudo e avaliar a proposta vencedora. Ela foi a base para a elaboração da minuta do edital de licitação que está disponível na internet com ampla divulgação da imprensa desde o dia 9 de janeiro e vai receber sugestões e aprimoramentos até o dia 30. Com isso a prefeitura de (Curitiba) completa 1 ano de debates públicos, abertura, transparência e participação popular. Juntos estamos fazendo o metrô se tornar realidade.

**MESTRE DE CERIMÔNIA:** Relembrando mais uma vez, essa audiência acontece no horário compreendido entre 15 e 18 horas, as perguntas e inscrições para o uso da palavra devem ser feitas nas mesas na entrada de salão até às 16 horas, horário que se encerram as inscrições. Importante que todos os itens da ficha de inscrição sejam preenchidos para que se possa fazer o esclarecimento das dúvidas e respondidas às perguntas elaboradas. Nome, e-mail, telefone devem constar. Aos que fizerem uso da palavra, por favor, observar o tempo limite, que é de 3 minutos. Lembre-se de assinar a lista de presença. Dando continuidade nós convidamos para a sua apresentação o presidente da (Urbes), (Roberto Gregório da Silva Neto).

Roberto Gregório: Boa tarde a todos boa tarde a todos, muito obrigada pela presença. Iniciamos a nossa breve apresentação resgatando que o nosso objetivo principal nessa tarde é de escutar a sociedade. Nesse primeiro aspecto é importante a gente destacar que a questão do transporte coletivo, as soluções de mobilidade de (Curitiba) tem uma história, história de soluções e uma história de inovações. Dentro desse contexto é que se insere a discussão desta presente audiência pública, qual seja, a inserção de um novo modal, que é o do metrô. Uma das principais inovações diz respeito à nossa rede integrada de transportes. Hoje contempla 13 municípios, além de (Curitiba), envolve também, além dos municípios integrados, a operação de várias linhas não integradas e há um grande esforço no qual a cidade tem desde 1996 uma parceria com o (Governo do Estado), de tal forma que essa solução de integração com uma tarifa única se tornou, com o passar do tempo, uma conquista, uma conquista da sociedade, e que entre as diretrizes da atual gestão do prefeito (Gustavo Fruet) se insere a preservação deste patrimônio. São 29 municípios na região metropolitana, na rede integrada, 13, e no caso da empresa controlada praticamente na sua totalidade pelo município de (Curitiba), a (URBS) se insere um conjunto de atribuições. O primeiro deles diz respeito ao gerenciamento do sistema de transporte no âmbito urbano e também a gestão, gerenciamento,

planejamento e fiscalização no âmbito metropolitano envolvendo as chamadas linhas intermunicipais tanto integradas quanto não integradas. Essas operação, como ainda há pouco destacávamos, é fruto de uma parceria com o (Governo do Estado). Por que isso? Porque toda a operação intermunicipal, por força dos dispositivos legais vigentes, é de responsabilidade do (Governo do Estado). Só pra gente ter algumas ideias, hoje são cerca de 2 milhões e 300 mil passageiros transportados diariamente envolvendo uma frota de quase 2300 veículos, tanto a frota operacional quanto a frota reserva, e temos aí 355 linhas, 250 urbanas e 105 metropolitanas integradas. É importante também lembrar que toda essa frota hoje é monitorada por um centro de operação, toda a frota, 100% dela é monitorada através de um sistema de (GPS). Do ponto de vista operacional são alguns grandes números, a questão dos passageiros, já falamos, quase 2 milhões e 300 por dia útil, temos também os chamados passageiros pagantes da ordem de 1 milhão e 100 mil diariamente, e são números que efetivamente traduzem a robustez, a importância, a relevância que essa rede integrada tem não só pro município de (Curitiba), mas para toda a região metropolitana. Um outro, uma outra conquista presente dentro dessa, dessa, desse sistema dessa rede integrada diz respeito à gratuidade, às isenções, então hoje nós temos aí um contingente expressivo que representa cerca de 14% dos usuários de transporte coletivo que usufrui de algum tipo de gratuidade, alguns casos, a grande maioria deles, inseridos nessa categoria 100% e alguns de forma parcial, como são o caso dos estudantes. Então estão as pessoas com deficiência, os aposentados, em algumas situações os próprios acompanhantes das pessoas com invalidez ou deficiência, oficiais de justiça, carteiros, policiais e assim por diante. No ponto de vista da regulação dessa, desse sistema integrado e, em especial, no âmbito urbano, ou seja, no âmbito do município de (Curitiba) nós temos uma série de instrumentos legais que foram sendo construído ao longo dos anos. Destacamos o ano de 1990, que deu origem à lei municipal 7556, que regulou inicialmente com algumas diretrizes do transporte coletivo e delegou à (URBS) o papel de gestora, de fiscalizadora, de planejadora desse sistema. Em 91, o ano seguinte, foi emitido um decreto que regulamentou diversos aspectos dessa lei. No âmbito da região metropolitana, como ainda há pouco nos falávamos, o marco inicial se dá em 1996, quando é celebrado um convênio entre o município de (Curitiba) e o (Governo do Estado do Paraná). No âmbito do município de (Curitiba), tendo como ente ativo a (URBS) e do ponto de vista do (Governo do Estado) a (Comec). Esse convênio, ao longo dos anos, foi sendo transformado, reeditado com algumas particularidades nos distintos períodos em que vigorou e atualmente nós temos um convênio que vigora até o final de fevereiro. Esse último convênio delegou à (URBS) a possibilidade de continuar fazendo a gestão do transporte metropolitano e mais, permitindo também que as concessionárias contratadas pelo município de (Curitiba) pudesse também fazer essas operação metropolitana. Também instituiu uma figura do subsídio porque hoje, e é importante a gente destacar isso, o sistema de (Curitiba) do ponto de vista de custos ele está equilibrado. A necessidade de déficit, de subsídios, melhor dizendo, surgem em razão de um déficit existente nessa operação metropolitana intermunicipal. São maiores distâncias, distâncias, menor volume de passageiros e gera um desequilíbrio entre a receita e os custos dessa operação, então daí surge a necessidade do subsídio, quando a tarifa técnica de remuneração das empresas não corresponde à tarifa dos usuários. Também destacamos que em 2012 foi celebrado um acordo judicial do qual participaram o (Governo do Estado), a (Prefeitura de Curitiba) e as empresas metropolitanas. Através desse acordo foi feita uma equivalência entre a tarifa técnica paga às empresas da operação metropolitana com as empresas concessionárias do município de (Curitiba). Em razão dessa decisão o convênio que tinha sido celebrado no início de 2012 apresentou um déficit que posteriormente teve que ser coberto no convênio celebrado o ano passado. Bom, e de forma mais recente nós temos as edições de legislações e de decretos também tratando da questão do transporte coletivo nos anos de 2008 e algumas revisões em 2009 e 2011, e dando um destaque que em 2010 foi realizada a licitação do transporte coletivo na cidade de (Curitiba). Então a situação atual nessa rede integrada, e volto a dizer, do qual este modal metrô estará inserido, então a situação atual é a... é a licitação, conforme nós falamos, e contratação no ano de 2010 de 3 consórcios, o

(Consórcio Pontual), com 4 empresas, o (Transbus), com 3 empresas, e o (Consórcio Pioneiro), com 4 empresas. Além disso o município de (Curitiba) também, através desse convênio com o (Governo do Estado) também responde pelas operações do ponto de vista de planejamento e fiscalização de 12 empresas que são contratadas pelo (Governo do Estado). Então em linhas muito gerais é isso que nós tínhamos que apresentar e gostaria, na sequência, que o...

Paulo Salamuni: ...projeto de lei pra (Câmara).

Roberto Gregório: Isso, e tem... muito bem lembrado pelo (Vereador Paulo Salamuni), presidente da (Câmara Municipal), que existe agora uma proposta de alteração neste marco regulatório que ainda há pouco nós falávamos, no sentido de dar um destaque à regulamentação, à legislação própria para o sistema metroviário. Então, na sequência, é o presidente do (IPPUC), (Sérgio Pires), por favor. Muito obrigado a todos e a todas pela atenção.

MESTRE DE CERIMÔNIA: Nós agradecemos a presença da (Vereadora Carla Pimentel) e também do (Vereador Serginho do Posto).

Sérgio Pires: Bom, bom dia a todos, boa tarde, o dia não acabou, não é, mas boa tarde a todos, é um prazer tá novamente podendo falar sobre essa cidade que a gente tanto gosta. Eu acho que importante a gente dar uma olhada nesse mapa pra gente entender o que vai acontecer com a... com a cidade de (Curitiba) e a região metropolitana nos próximos anos, então a gente tá falando aí de crescimentos populacionais, e pra que isso possa acontecer a gente tem que agir de uma maneira bastante enérgica no que diz respeito ao transporte, ao sistema viário, ao uso do solo, e esse tem sido uma das, das máximas do, do planejamento urbano de (Curitiba), que começou em 1965, e aí eu queria fazer aqui uma homenagem, registrar a presença de 1 dessas pessoas que ajudou a edificar essa cidade, que é o arquiteto (Carlos Geneviva), que foi 1 dos presidentes do (IPPUC), a participação do instituto é muito importante ao longo desses anos todos, nós vamos completar, em 2015, 50 anos de bons trabalhos prestados à cidade de (Curitiba).

**SEGUNDO ARQUIVO DE ÁUDIO - PARTICIPANTES: VOZES MASCULINAS IDENTIFICADAS: BRUNO PESSUTI, MESTRE DE CERIMÔNIA, FÁBIO SCATOLIN. TEMPO DE GRAVAÇÃO: 33 MINUTOS 00 SEGUNDOS. (INÍCIO DE GRAVAÇÃO): BRUNO PESSUTI:**

Essa aqui, essa imagem é pra vocês entenderem um pouco o que, que tá acontecendo com relação a sensibilidade na unidade no ponto de vista dos modais. O número de, a gente tá falando de ônibus, de monorail, de metrô, de (inint) [00:00:22] né? Então isso mostra bastante o que, que tá acontecendo. Inclusive, as distâncias percorridas pra poder se utilizar desse modal. Eu acho que a história é sempre muito boa de ser lembrada e quando aquele vídeo que vocês viram no início da apresentação dessa tarde, nos remetendo a 1969, foi importante porque naquela ocasião o prefeito de (Curitiba), era o prefeito (Omar Sabbag), e foi lá que aconteceu o primeiro estudo por metrô de (Curitiba). Na ocasião o presidente do (inint) [00:00:59] e é uma curiosidade que nós temos pra apresentar pra vocês. Aqui vocês podem notar como é que eram as linhas. Naquela ocasião eram quatro linhas que tinham sido alcançadas com uma parte perimetral do centro da cidade e ônibus expresso era interessante, ele funcionava com uma espécie de helicoidal que vinha aumentando, quase como se fosse o começo dos ônibus (inint) [00:01:32]. Então, essa é a primeira linha que se pensou, aquelas estações, cês vejam aqui que passava pela praça (Tiradentes), enfim. Aqui alguns desenhos muito antigos mas bastante futuristas. Eu me lembro que no começo da década de 70 esses monorails tavam sendo utilizados na (Disneylândia), enfim. 2004 a gente fez dentro da prefeitura a proposta do plano diretor pra inserção dele no estatuto da cidade e área de mobilidade a gente fala já do metrô. O que, que nós tamos falando hoje? É importante sempre, quando a gente fala do metrô de (Curitiba), entende-lo de uma maneira mais abrangente, como indutor de desenvolvimento que vai ter um impacto em toda a cidade na região metropolitana, e como eu dizia no começo, terá impacto no uso do solo, terá um impacto no sistema viário, pra tal é uma feliz coincidência nós podermos discutir junto com a implantação de um modal como o metrô. E aí (Curitiba) se inserir dentro daquilo que a gente chama de multimodalidade. Podia

discutir o plano diretor, porque as coisas estão muito imbricadas, nós temos que pensar na cidade sempre com esse triângulo, o solo, sistema viário e transporte. E é assim que o metrô se insere. A primeira fase dele começa na (CIC Sul), nós temos o pátio de manutenção que vai acontecer próximo do contorno, passando por uma estação ao longo da quinta região militar e ela entra no terminal do (Pinheirinho), aquela, esse trecho todo aéreo e a partir daí ele vem pra baixo da terra e vai pela (Winston Churchill), (República Argentina), (Praça do Japão), (Sete de Setembro), (Barão do Rio Branco) até a rua das flores. Esse é o primeiro trecho que deve ser implantado até 2019. A segunda fase é a que vai da rua das flores, (Passeio Público), subindo a (João Goberto) até o terminal do (Cabral). Depois disso, nós pretendemos mais a diante uma outra fase que é aquela, não é o alvo dessa licitação, que é a continuidade do terminal do (Cabral) até o terminal da (Santa Cândido). E aí depois uma conexão com o terminal do (Atuba) a gente uma grande circular que se soma a linha verde. Então nós temos um grande circular de eixo de transporte com conexões na região metropolitana lá pra baixo com a (Fazenda Rio Grande), lá em cima como o (Colombo) e os outros municípios. Isso aqui é uma ilustração do que, que se pretendia fazer no passado. Esse é o método que se chama (inint) [00:04:33], a ideia que se teve lá atrás é que poder-se-ia abrir um buraco ao longo das estruturais e colocar o metrô. Isso depois do procedimento de manifestação de interesses ficou muito claro que seria uma atitude muito complicada pra se fazer, os impactos ambientais seriam tremendos, os impactos na vizinhança, no comércio, nas pessoas que habitam essas regiões. E aí optou-se por uma outra proposta que é aquilo que a gente chama hoje de fatuzão vulgarmente. Esse é o que vai, digamos assim, a máquina que vai abrir o buraco embaixo da terra que vai tá em média a vinte e cinco metros de profundidade. E aí ele provoca um túnel dessa ordem. Isso aqui é de (São Paulo). Então eu tô trazendo pra vocês. Nós vamos ver aqui algumas ilustrações pra mostrar um pouco da visão que se tem desse projeto. O (inint) [00:05:37] está se debruçando sobre isso e quando nós tivermos o vencedor da licitação aí as estações, os terminais de transporte vão poder ser discutidos de uma maneira mais detalhada. Porque nós encaramos cada um desses terminais ou cada uma dessas estações quase como mini rodoviárias. E aí o programa de cada uma dessas estações vai ter que ser bastante aprofundada. Aqui é uma visão que a gente tem do pátio de manobras. Essa é a, aquilo que a gente desenhou no input há algum tempo atrás, é uma área bastante grande, são trezentos e cinquenta mil metros quadrados. Então aqui vocês tem um pouco, tem toda a parte administrativa, o controle de tráfego do metrô, enfim. E aqui uma visão desse novo modal, que eu acho que o curitibano quando ele sai de (Curitiba), ele tem a oportunidade de experimentar isso em cidades como (São Paulo), (Rio de Janeiro) e fora do (Brasil). Nós vamos ter que aprender a andar de metrô aqui em (Curitiba). Essa é uma visão que se tem, o primeiro projeto que é da (CIC Sul) isso fica ao lado do quartel da quinta região militar. Então aqui a gente tem o terminal de ônibus, a parte do metrô em cima e passando pela linha verde, subterrânea toda a parte de conexão com a, lá embaixo com a (Fazenda Rio Grande). Essa é uma ideia do que a gente pode ter naquele trecho entre o pátio de manutenção e o terminal do (Pinheirinho). E aqui alguns detalhes que foram feitos em conjunto com (INPUC), (UBES), secretaria de trânsito. Terminal do (Capão Raso). São visões que a gente tem do que possa acontecer nesses terminais. Então aqui vocês tem, aqui embaixo o metrô, aqui a parte da estação rodoviária, o mercado, uma praça. A ideia é que esse projeto do metrô possa devolver pra cidade uma outra paisagem. E aí nós vamos falar disso um pouquinho mais adiante. Alguns desenhos dessa estação do (Capão Raso). Isso aqui é uma horta foto pra gente saber como é que a gente enxerga esse terminal de cima. Terminal do (Portão). Isso aqui é um detalhe de um cruzamento, porque as estações, nós vamos estudar a possibilidade que elas tenham estacionamento pra veículos também, não necessariamente em todas mas em várias delas, em terminais maiores. E nós temos que fazer também com que esses carros possam chegar e sair de uma maneira segura dentro dessas, desses terminais. Isso aqui é a parte de um outro sonho, porque quando nós executarmos o metrô, nós queremos devolver pra cidade na forma de um parque linear todo esse eixo que vai do (Pinheirinho) até o (Cabral), no primeiro, até a (Rua das Flores) no primeiro momento, depois até o (Cabral), é, estudando como é que alguns,



1º Tabelionato de Notas de Curitiba  
Tabellão Bel. Luiz Marcelo Giovannetti  
Rua Paula Gomes, 110 - Cep: 80510-070 - Curitiba - PR  
1tabelionato@1tabelionato.com.br - www.1tabelionato.com.br  
Fone: 41 3014-2727 - Fax 41 3014-2720

Ronato Jefferson Polzella  
Professor de Direito  
**Colégio  
Notarial  
do Brasil**  
Conselho Federal  
ASSOCIADO

LIVRO	FOLHA	RUBRICA
1850-N	151	
CCD. ESC.	PROTOCOLO	PÁGINA
0066	127313	009/023

nesse nosso eixo norte-sul aí que com o projeto do metrô as vantagens que a população pode ganhar, por exemplo, a redução do tempo de deslocamento hoje estimado em noventa minutos para alguma coisa como vinte e seis minutos, entre a (CIC Sul) e a estação do (Cabral). Ou seja, você tem um dos problemas centrais da mobilidade em (Curitiba) que é a perda de velocidade de transporte. Se vocês olharem nos últimos quinze anos, os (BRTs) nossos, nosso expresso já não dá conta em função de muita interseções, em função de muitos semáforos, de ganhar velocidade. Ele foi pensado num momento, num momento histórico, resolveu muito pra nós e continua resolvendo em diversas regiões. Mas nesse eixo estrutural existe um convencimento de (PUC), da (UBES), nosso do planejamento, da administração e que é preciso mudar esse modal. Essa é a questão. Outra questão central é a capacidade de carregamento. Vocês vão ver na análise de demanda feita pela (PMI), por diversos estudos que nos próximos anos, dez anos, quinze anos, vinte anos nós precisamos de um modal que carregue mais passageiro, que transporte mais na hora do pico, fora da hora do pico, não só mais rapidamente mas que carregue uma quantidade maior de passageiros. Ou seja, nós precisamos desse modal de maior capacidade. E principalmente redução de congestionamento em função de que você vai ter nesse eixo estrutural os carros vão poder cruzar esse eixo mais rapidamente. Hoje, os semáforos, são mais de sessenta semáforos nesse trecho todo, o que reduz todo o tráfego na cidade, você vai ganhar velocidade. E o mais importante aí é a questão da sustentabilidade na medida que você tem menos poluição, menos qualidade de resíduos, de enxofre e outras partículas. Nós estamos nesse momento fazendo as avaliações exatas dessa economia que nós vamos ter aí e dessa visão de sustentabilidade que vai nos ajudar, que nós temos aí menor impacto ambiental disso daí. Então as premissas dessa nossa (PPP) basicamente é o período de concessão de até trinta e cinco anos, método construtivo, pode-se, as estações vão ser várias modalidades, como o arquiteto (Sérgio Pires) colocou, mas também o trajeto, principalmente a ideia pra você ganhar velocidade, produtividade, etc. se esse método subterrâneo aí vier (Inint) [00:18:18], Trecho um da etapa (CIC Sul) (Cabral), estações catorze, com mais uma no futuro que é a estação (Santa Regina) e extensão do trecho próximo 17.6, o texto da garagem, o elevador 2.1, subterrâneo 15.5, o tipo de trem é o drive less, tecnologia mais moderna aí que você tem uma automação, um processo controlado basicamente pelo (CCO) onde você aumenta a produtividade, diminui as distâncias entre os trens e que hoje você já tem essa tecnologia disponível, as estações com portas automáticas como o (Sérgio) já comentou e as diretrizes para complementação do (EIA/RIMA) estão sendo colocadas ali, como a legislação prevê, na medida do possível o setor público já vai entregar o (EIA/RIMA) disponível aí vai fazer uma complementação do projeto e deixar esse (EIA/RIMA) já a disposição da sociedade quando da assinatura do contrato. Aí você tem um critério de seleção, é a mesma metodologia que vem vindo nos últimos três anos que é a menor tarifa de remuneração. Então aí você tem esse aporte de recursos públicos 3.2 bilhões de reais. O governo federal já assinou, o primeiro milhão já estava assinado anteriormente, isso que o prefeito (Gustavo) comentou anteriormente pra complementar os recursos adicionais de oitocentos e autorizar o governo do Estado e a prefeitura tomarem o financiamento complementar, e aí vocês tem a distribuição nesses cinco anos de obra aí do recursos do aporte público o quanto que o governo federal, o quanto o Estado e o quanto que o município estarão aportando nesse projeto. Aí a questão da demanda é uma questão essencial, na verdade nós estamos passando por um modal de alta capacidade, onde nesse trecho, mais de 400 mil, indo pra 500, 600 num prazo, e vai exigir, principalmente a partir de 2025, esse modal de alta capacidade. Ou seja, nós apenas estamos antecipando aí em 4, 5 anos a necessidade que a cidade de (Curitiba) tem desse modal de alta capacidade. Porque o prazo já vai ocorrer logo aí. Aí então você tem uma demanda bastante elevada, que eu diria que é muito mais fácil de viabilizar do ponto de vista financeiro, na medida que você já tem essa demanda já consolidada nesse eixo e que deve ampliar nos próximos anos a partir da existência do nosso expresso agora, substituído nesse eixo pelo metrô, né? Então alguma das características, alguma das ideias que estão no edital, que estão nos anexos, a operação basicamente vai ser aberta ao público das 5:40 da manhã às 24 horas, período de domingo a







1º Tabelionato de Notas de Curitiba  
Tabellão Bel. Luiz Marcelo Giovannetti  
Rua Paula Gomes, 110 - Cep: 80510-070 - Curitiba - PR  
1tabelionato@1tabelionato.com.br - www.1tabelionato.com.br  
Fone: 41 3014-2727 - Fax 41 3014-2720

**Colégio  
Notarial  
do Brasil**  
Conselho Federal  
ASSOCIADO

LIVRO	FOLHA	RUBRICA
1850-N	155	
COD. ESC.	PROTOCOLO	PÁGINA
0066	127313	013/023

anexos do edital que foi divulgado, os senhores fizeram constar uma relação de 3 imóveis, ou 4 imóveis, relativos à primeira fase de implantação do processo. Nessa lista constou um imóvel, relativo ao pátio que vai ser construído na (CIC) que é o marco 0 do metrô. Nesta lista esse imóvel foi avaliado pelo valor de 35 milhões de reais. Nós temos estudos realizados por empresas nacionais e internacionais, que atestam que esse imóvel estaria com um valor aproximado de mercado hoje de 75 milhões de reais. Portanto, há uma discrepância bastante significativa entre o valor indicado pela prefeitura, e o valor apontado como de mercado desse imóvel. No nosso entender, esse posicionamento, essa indicação no corpo do edital, leva aos possíveis interessados na licitação, que considerem esses valores como integrantes das suas planilhas e custo, o que vai acarretar evidentemente um descompasso nessas contas, evidentemente se esses valores forem considerados. Então a nossa sugestão é que sejam considerados esses valores, em valores mais próximos, não somente desse imóveis, mas como dos outros imóveis desapropriados, valores mais próximos do valor real de mercado. Pra que não cause esse eventual prejuízo ou descompasso nas contas. Nós teríamos também outras observações a fazer a respeito das garantias relativas ao edital. E também a questão de desapropriação que estão no corpo do edital, e também na minuta de contrato apresentado, nós encaminhamos um requerimento à mesa, com 7 sugestões, e encaminharemos também aos caminhos competentes a essa comissão para que eles possam ser oportunamente avaliados e respondidos. Muitos obrigado.

CAÍQUE FERRANTE: Muito obrigado doutor (Carlos). Senhor (Carlos Laurindo), por favor.

CARLOS LAURINDO: Boa tarde a todos, eu represento aqui a (Copel Distribuição), e gostaríamos de fazer uma sugestão para o edital de que fosse, estivesse explícito a consulta à concessionária, no caso, a (Copel Distribuição) a respeito da tensão de fornecimento, e a respeito da forma de fornecimento de energia para o metrô. A gente entende que as tensões já definidas aí de 69 mil volts, podem até não ser adequadas, não tô dizendo que não são adequadas, tô dizendo que é necessário que seja feita a consulta, e demandas dessa ordem aí que foi citado no edital de até 200 megawatts podem exigir tensões até superiores e até consultas a órgãos superiores, a (ANS) a operadora nacional de sistema e a (EP). É apenas uma sugestão pro edital, eu sei que isso vai ser definido no projeto executivo, mas eh gostaríamos que ficasse explícito e pré definido. Obrigado.

CAÍQUE FERRANTE: Muito obrigado, gostaríamos aí de mostrar e agradecer a presença do vereador (Jorge Venani), seja bem vindo vereador. Senhor (Roberto Still), tá esclarecido? Muito obrigado senhor (Roberto). Agradecer também a presença da vereadora (Julietta Reis), bem vinda vereadora. Doutor (Mathew Bertrand Struck).

MATHEW BERTRAND STRUCK: Muito obrigado, boa tarde a todos, saúdo o prefeito (Gustavo Fruit), de modo a saudar todos os presentes, eu represento o movimento (Circo Salvemos o Bosque Gom), estamos aqui participando desta audiência pública pra trazer algumas reflexões sobre o ponto de vista de humanização da cidade de (Curitiba), lemos atentamente todos os documentos disponibilizados no site da prefeitura, e gostaríamos de registrar alguns pontos específicos. O estudo de impacto ambiental e o relatório de impacto ambiental que constam do site da prefeitura, são de 2012, e versam sobre o traçado anterior, e sobre o método construtivo anterior. Hoje, nessa audiência e também ao longo dos últimos dias, ficou evidenciado que houve uma modificação substancial dessas premissas, e agora, há poucos minutos atrás, me parece que o secretário (Scatolin) mencionou que vai ser feita uma complementação do (EARIMA) me parece que é, com todo respeito, colocar um pouco a carroça na frente dos bois, fazer essa audiência pública hoje, inclusive uma audiência pública onde todos os questionamentos são feitos por escri, são feitos verbalmente e de boa fé por toda a população, e não há nenhuma manifestação verbal, não há necessidade de se responder tudo, é evidente que há um grau técnico muito elevado, mas no mínimo uma sinalização verbal, dos responsáveis técnicos que digam, "olha, isso é uma dúvida importante", ou, "isso já foi estudado, tá sendo estudado". Porque é um ato simbólico importante. A gente veio aqui pra ser ouvido, e não simplesmente pra que seja anotado e daqui 30 dias a gente não saiba se vai ser estudado adequadamente isso. Então é um ato de muita responsabilidade,

tenho aqui o representante da minha categoria profissional, doutor (Pirront) que representa a (OAB) e gostaria de sinalizar que o tempo hábil também de publicação desses documentos na internet, no site da prefeitura, e a realização dessa audiência, 6 dias depois, não atende o princípio da razoabilidade, da proporcionalidade. O tempo é muito curto, independentemente da gente ter até 10 de fevereiro. A gente precisa de mais tempo, meses pra discutir esse projeto. Isso pode ter um impacto deletério nas finanças de (Curitiba). Pode quebrar a cidade por 30 anos. Então é importante que a gente faça as coisas com mais calma, com mais vagar. Os cidadãos normais de (Curitiba), há políticos, ou desvinculados de situações partidárias, eles não são com pressa de fazer o metrô, simplesmente por alguma questão partidária ou eleitoral. A gente quer fazer com calma, então essa seria apenas uma recomendação. Eh, gostaria apenas de fazer uma moção final, o presidente do (IPUC), senhor (Sério Pires) fez uma menção sobre o (Parque Linear) sobre uma caneleta, o nosso movimento cívico apoia essa, essa solução, porque tá dentro, enfim, das premissas de reumanização da cidade. Então a gente quer esse (Parque Linear) sim como um exemplo pras futuras gerações. E finalmente, tendo em vista o envelhecimento da população em geral do (Brasil) previsto pras próximas décadas, onde a gente vai ter aquela curva demográfica invertida, e com todas as consequências previdenciárias e tudo mais, que se estude um meio de curitibanos de maior idade, no futuro, que eles possam ir de uma estação à outra através de micro ônibus nas pistas marginais da (República Argentina), de modo que eles não tenham que andar mais de uma estação à outra, e de preferência micro ônibus gratuitos, porque o investimento é muito grande, então poderia ser, inclusive, um sistema subsidiado, de tarifa 0, tarifa livre. Onde o cidadão de menor idade ele possa, não cansar demais de uma estação à outra, então muito obrigado.

CAIQUE FERRANTE: Senhor (André Caron Lima). Senhor (André).

ANDRÉ CARON LIMA: Boa tarde. Meu nome é (André) eu faço parte do movimento pelo passe livre, e, e na verdade o nosso questionamento ele tá sustentado eh, numa crítica. A nossa crítica, na verdade ela vai por esse processo, que todos nós aqui estamos participando como expectadores né? E não como cidadãos. Porque, que a gente fala isso? O movimento passe livre, apresentou um projeto, eh, de parceria público-popular que a gente chama né? (PPPOP Tarifa 0), e fomos desclassificados, sem uma formalização por que né? Por que, que a gente foi desclassificado do processo de edital. Então nesse sentido, a gente acha que isso daqui é apenas uma homologação do projeto, que, que, a gente discorda, porque é um projeto que reduz o debate sobre a mobilidade urbana, que é muito mais amplo, que é apenas metrô, ou (BRT), a gente tem que, o (Tarifa 0) é sim o projeto que faz integração total da cidade com o menor custo ambiental, menor custo econômico, eh menor impacto, por quê? Porque ele independe de qualquer que seja o, o modelo que, que vai se usar de transporte coletivo. Então nesse sentido, a nossa proposta ela não é desenvolvimentista. E sim, pela divisão de renda, e a nossa proposta de quem deveria pagar essa conta do taifa 0, são as empresas que recebem todos os incentivos de impostos, e que inclusive, se beneficiam do deslocamento das pessoas e da mobilidade urbana paga por nós. Mas não repassam isso né, pro estado, que são as grandes empresas. Então eles sim deveriam pagar essa conta, da mobilidade urbana e não sair dos nossos bolsos mais uma vez pra gente construir e pra outros ganharem do serviço que é de necessidade básica pra todo ser humano se desenvolver dentro de uma (URB), então esse é nosso lembrete tá? Brigado.

CAIQUE FERRANTE: Brigado (André). Por favor, o senhor (Pedro Dias).

PEDRO DIAS: Boa tarde a todos, é um prazer estar aqui, contribuir também, eu li atentamente o edital, a minha área é a área ambiental, é uma área de preocupação porque ela pode impactar, não só na realização dos estudos, nos prazos também do projeto em si, e é uma área que é tão transparente quanto às outras demais áreas que nós estamos aqui hoje, numa audiência pública aberta. Fundamental é que eu gostaria de dizer que o diagnóstico colocado, em princípio pela secretaria do meio ambiente é muito positivo, ele é abrangente e permite que o novo (EIA) feito, atenda às necessidades também do novo projeto. Porém, a minha preocupação vai da forma como vai ser conduzido esse estudo de impacto ambiental. Que

1º Tabelionato de Notas de Curitiba  
Tabelião Bel. Luiz Marcelo Giovannetti  
Rua Paula Gomes, 110 - Cep: 80510-070 - Curitiba - PR  
1tabelionato@1tabelionato.com.br - www.1tabelionato.com.br  
Fone: 41 3014-2727 - Fax 41 3014-2720

Renato Jefferson Polzani  
Especialista Autorizado  
Colégio Notarial do Brasil  
Conselho Federal  
ASSOCIADO

LIVRO	FOLHA	RUBRICA
1850-N	157	
COD. ESC.	PROTOCOLO	PÁGINA
0066	127313	015/023

também terá que ter os seus prazos, suas audiências, suas reuniões técnicas, suas explicações ambientais, e principalmente envolvendo toda a comunidade, direta e indiretamente afetada pelo projeto. O edital ele não deixa muito claro a formatação como o município pretende conduzir esse processo do novo estudo de impacto ambiental. Eh, primeiramente ele remete à discussão à concessionária, ou seja, a concessionária ganhadora vai fazer o (EIA) e vai assumir as responsabilidades todas advindas desse processo, programas ambientais, execução, e tudo mais que advém desse procedimento. Mas por outro lado, lá no contrato, no paragrafo das licenças, na cláusula 10 das licenças, no paragrafo primeiro é claríssimo a posição do edital, em relação a isso. Vai ser responsabilidade da concessionária. Já no paragrafo terceiro não deixa isso claro. Coloca, que poderá ser feito, talvez em parte pelo poder público, ou em parte pela concessionária, mas a concessionária vai ter que assumir toda a responsabilidade da implementação, da gestão dos programas ambientais. É uma decisão fundamental pra boa condução desse processo. Definir com clareza isso, e a nossa sugestão já colocada na fase de (PMI) onde a gente colocou que teria que ser feito outro (EIA) deixou bem claro isso, porque é um outro projeto com algumas modificações, é óbvio que se dá e que se pode aproveitar muito do que já tem feito. Não há dúvida nisso né? Você já tem todo um diagnóstico de 2010, você tem muita coisa que vai aproveitar dos estudos que a prefeitura já fez, mas deixar bem claro que nós temos novas legislações hoje no (Paraná), existe uma resolução hoje da secretaria estadual, por exemplo, do meio ambiente, que vai contrária à resolução 001 e a resolução 297 do (CONAMA) que diz que não pode ter ninguém do poder público fazendo estudo de impacto ambiental no (Paraná), ninguém, nem licenciado. Nem licenciado, a pessoa tem que ser fora, tá claro isso dentro da resolução, o (inint) [00:19:30] assinado em junho do ano passado. Se eu não me engano julho ou abril do ano passado. Então nós temo que tomar muito cuidado dentro do processo de estudo do impacto ambiental, pra que o processo de licenciamento não atrapalhe mas sim ajude todo procedimento de condução, do sistema de metrô de (Curitiba). Então a minha sugestão e também vai aí a minha pergunta, que creio que vão responder depois oficialmente, é muito cuidado com esse procedimento de licenciamento, muita tranquilidade em fazê-lo e a pergunta é, qual vai ser a forma? Porque o edital ele é dúbio nisso, ele não deixa claro. Ele diz que o concessionário vai ser responsável, o que a gente não é contra né? O tempo de referência que a secretaria municipal do meio ambiente que eu creio que foi a quem fez tá muito positivo, ele atende, eu não tenho dúvida, eu tô há 30 anos nesse setor, e tenho convicção de que ele atende aos requisitos necessários, a preocupação também do colega, agora é um novo (EIA), é uma discussão, e aí tem que se atentar aos prazos, então são essas as posições que eu queria deixar aqui, até como alerta, e mais uma vez dizer que o trabalho feito muito positivo. Porque ele chegou num resultado onde a gente tem termo de referência pro novo (EIA) e nós podemos só conduzir de forma que os cronogramas se casem. Não é? A gente chegue ao final com uma licença prévia e o projeto aprovado, no momento buscando uma (LI) que vai ter então no fim da obra. Muito obrigado.

CAIQUE FERRANTE: Obrigado senhor (Pedro) com certeza o seu questionamento vai ser respondido sim. Nós temos agora dois inscritos para uma mesma pergunta, senhor (José Acioli) e (Alexandre Asakura). Ok? Obrigado. Senhor (Bruno Tramujas Vafika)?

BRUNO TRAMUJAS VAFIKA: Sou eu aqui (inint) [00:21:27].

CAIQUE FERRANTE: Ok também? Obrigado. (Luís Carlos Cagiano Santos) presidente da associação brasileira da construtora (Metálica). Todas essas perguntas que estão, serão respondidas também oficialmente. Senhor (Fabiano Soares). É a vez então do senhor (Rodolfo Jaruga)? (inint) [00:22:07].

RODOLFO JARUGA: Olá boa tarde, meu nome é (Rodolfo Jaruga), eu sou um dos coordenadores da (Ciclo Iguacu), que luta pela mobilidade por bicicleta em (Curitiba). Eh, bom, hoje em (Curitiba) talvez menos de 1% das pessoas usem a bicicleta utilitariamente todos os dias. Não para lazer, obviamente, pra esporte, mas pra transporte. Nós gostaríamos que a prefeitura assumisse o compromisso de que nos próximos 10 anos fossem 5, 7% bom, o que fosse. Neste sentido, considerando que há um aceno da administração pra construção de uma





1º Tabelionato de Notas de Curitiba  
Tabelião Bel. Luiz Marcelo Giovannetti  
Rua Paula Gomes, 110 - Cep: 80510-070 - Curitiba - PR  
1tabelionato@1tabelionato.com.br - www.1tabelionato.com.br  
Fone: 41 3014-2727 - Fax 41 3014-2720



LIVRO	FOLHA	RUBRICA
1850-N	160	
COD. ESC.	PROTOCOLO	PAGINA
0066	127313	018/023

Felipe Reis: Boa tarde a todos, eu cumprimento a todos e a todos os membros da mesa na pessoa do Excelentíssimo Prefeito Municipal (Gustavo Fruet), eu estou aqui essa tarde representando o (Sindicato das Empresas de Transporte Urbano e Metropolitano da Região Metropolitana de Curitiba), o (Cetransp), e vim aqui ao menos para manifestar o nosso interesse aqui por todo o processo, dizer que nós já protocolamos um ofício junto à (Secretaria de Administração) com todos os questionamentos que nós tivemos a partir de uma primeira leitura do edital e a partir de uma primeira leitura de todos os anexos e, além disso, em nome realmente de todas as empresas dizer que estamos acompanhando com muito afinho esse processo porque, como já foi dito aqui várias vezes, há uma necessidade muito forte de integração, uma integração justa, uma integração regular, uma integração devidamente acordada com todos os modais de transporte. A intervenção que eu gostaria de colocar aqui também seria que, considerando o volume de investimentos e os riscos assumidos pela futura operadora do metrô, e considerando que boa parte de suas receitas será auferida da cobrança da tarifa dos usuários, as empresas de ônibus de (Curitiba) estão preocupadas com quais ferramentas serão conferidas ao particular para desempenhar amplo e irrestrito controle sobre sistema de bilhetagem eletrônica e as receitas do sistema. Essa preocupação surge porque, de acordo com o edital, será o poder público que desempenhará a comercialização de créditos eletrônicos e a gestão do sistema de bilhetagem eletrônica. Lembramos que hoje são públicas e conhecidas as reclamações da operadora de ônibus quanto à falta de transparência e confiabilidade dos dados informados pelo poder público nesse particular, por isso perguntamos, há previsão de alguma modificação na atual sistemática para o projeto do metrô ou será mantida a atual sistemática de informação, objeto de tantas e diversas críticas? As empresas do (Cetransp) reiteram a necessidade de confiabilidade e segurança dessas informações dos passageiros do sistema de transporte de (Curitiba) como um todo. Muito obrigado.

M: Obrigado, senhor (Felipe). Senhoras e senhores, não havendo mais nenhum inscrito para o uso da palavra nós passaremos agora a palavra para alguns esclarecimentos preliminares ao presidente do (IPPUC), doutor (Sérgio Pires), para que possa estar respondendo a alguns questionamentos que aqui foram colocados no dia de hoje.

Sérgio Pires: Bom, vocês vejam que é farto e variado, né, tem muita coisa que tá sendo questionada, muita pergunta que precisa ser respondida, e isso vai ser feito ao longo desses 30 dias de consulta pública. Alguns dos pontos que foram levantados aqui eu digo, o primeiro deles, com relação a ciclo faixas, bicicletários, isso é uma... um ponto de honra da administração do prefeito (Gustavo Fruet). A bicicleta faz parte, sim, do projeto de multimodalidade da prefeitura, ela tá dentro de todos os terminais, bicicletários fechados com condições de as pessoas poderem chegar até eles, o transporte de estações, tudo isso tá sendo contemplado. A outra, o outro questionamento foi feito pelo, pelo (Orlando), aqui uma discussão, (Orlando), que a gente tem que ver com quem ganhar a licitação. Quem vai construir e quem vai fazer o projeto das estações é a empresa que ganhar a licitação do metrô. O que nós estamos discutindo é o que se faz com a questão da superfície. Ainda existem algumas perguntas que a gente tem que responder pra que eu possa te dar uma, uma resposta definitiva sobre isso. Nós gostaríamos de mais que fossem feitos concursos públicos, isso é um compromisso do prefeito (Gustavo Fruet) e nós vamos fazer uma... uma gestão junto a quem ganhar pra que nós possamos chegar a um bom termo, e aí a participação do (Conselho de Arquitetura e Urbanismo), do (Instituto de Arquitetos do Brasil), da (Associação dos Escritórios de Arquitetura) vai tá andando par e passo conosco como a gente sempre tem feito muita discussão aberta. Com relação a operação consorciada sim, nós pensamos e estamos pensando nisso da mesma maneira que os instrumentos urbanísticos pra que nós possamos ter, como eu disse lá atrás, um sistema que venha a ajudar o desenvolvimento da nossa cidade. Nós estamos aí próximos do lançamento da discussão do plano diretor de (Curitiba) e isso vai fazer parte dessa discussão. Com relação a essas questões, são essas que dizem mais respeito ao (IPPUC), existe uma série de outras que vão ser respondidas por outros dos secretários aqui, 1 delas pelo, pelo (Secretário do Meio Ambiente), (Renato Lima).

M: Muito obrigado, (Doutor Sérgio). Na sequência, passaremos a palavra ao presidente da

1º Tabelionato de Notas de Curitiba  
Tabelião Bel. Luiz Marcelo Giovannetti  
Rua Paula Gomes, 110 - Cep: 80510-070 - Curitiba - PR  
t1tabelionato@1tabelionato.com.br - www.1tabelionato.com.br  
Fone: 41 3014-2727 - Fax 41 3014-2720



LIVRO	FOLHA	RUBRICA
1850-N	161	
COD. ESC.	PROTÓCOLO	PAGINA
0066	127313	019/923

(URBS), doutor (Gregório), para que possa estar respondendo a alguns questionamentos também, doutor (Gregório), por favor.

Gregório: Bom, de novo, boa tarde a todas e a todos. Na realidade todas as questões que foram apresentadas serão objetos aí de resposta devidamente estruturada, mas só pra gente pontuar 3 questões específicas que a gente tá adotando como diretriz. Obviamente é importante a gente resgatar, e esse momento que nós estamos vivendo, seja dessa audiência pública, seja sobre o processo de consulta pública no qual a administração está recebendo as contribuições, críticas e sugestões, de tal forma que ela tenha elementos, subsídios pra rever alguns pontos e melhorar aquilo que efetivamente precisa ser melhorado. Primeiro aspecto a ser destacado diz respeito a uma diferença muito importante, que é a tarifa de remuneração das empresas da tarifa a ser paga pelo usuário. A filosofia, a diretriz determinada pelo prefeito (Gustavo Fruet) é que nós, com todo empenho, dedicação, responsabilidade tenhamos um sistema integrado com tarifa única, é nesse sentido que nós trabalhamos. Obviamente que essa decisão particularmente no caso aqui nossa, da (Rede Integrada de Transporte), ela não é só da municipalidade de (Curitiba), ela envolve também o (Governo do Estado) e outros atores interessados na temática. O que nós pretendemos e estamos já fazendo é de desenhar várias alternativas de modelagem de tal forma que nós tenhamos condições, já no curtíssimo prazo de dar resposta no tocante a integração metropolitana, lembrem bem que ainda há pouco eu falava que o convênio que nós temos com o (Governo do Estado do Paraná) se encerra agora no final de fevereiro e nós temos sim que dar uma resposta o mais rápido possível pra sociedade, principalmente a esses 2.300.000 usuários dia do sistema de transporte coletivo. Com inserção de um novo modal do metrô essa é uma temática que nós precisaremos e vamos e já estamos trabalhando no seu aprimoramento, seja no tocante à inserção do modal metrô dentro do modal do transporte coletivo via ônibus como também da sua inserção no âmbito metropolitano, até porque é importante a gente ter claro, e essa também é uma outra diretriz que nós temos, que as soluções elas são mais do que urbanas, são metropolitanas, é dentro de um conceito efetivo de integração. De qualquer forma, as contribuições nesse aspecto e nos demais envolvidos nessa questão são muito bem vindas. Outro aspecto também que eu gostaria de destacar é que nós estamos tratando de modalidades, de parceria, de contratação de setor público bem distintas. O sistema de transporte coletivo no modal ônibus ele foi fruto de um processo licitatório, de uma concessão, abrigada pela lei geral das concessões, e no caso em particular do metrô, a modalidade prevista é a modalidade das (PPPs), que tem, seja no âmbito municipal, seja no âmbito federal, uma regulamentação própria e diferenciada com suas características e particularidades. E nesse aspecto também é bom a gente lembrar que a modalidade de remuneração, seja num caso, seja no outro, são distintos. No caso do transporte coletivo no modal ônibus nós temos lá a chamada tarifa técnica com vários insumos, com uma modelagem, com procedimento de revisão, repactuação, reajuste diferenciados e no caso da modalidade metrô tá sendo previsto a tarifa de remuneração das empresas e o (Secretário Fábio) daqui a pouco dará um pouquinho mais de detalhe nesse assunto, tá prevista a contraprestação e mais a figura de aportes. Efetivamente então nós temos um modelo distinto, que inclui inclusive também as chamadas receitas acessórios, que no caso do transporte no modal ônibus não, não está sobre a responsabilidade das empresas concessionárias. Então é importante sempre lembrar que nós estamos falando de procedimentos de remuneração das empresas totalmente distintos e que essa temática no tocante à tarifa do usuário é uma questão que nós pretendemos aprimorar. A etapa imediata nessa questão diz respeito à integração metropolitana. E finalmente no tocante a questão da bilhetagem eletrônica, efetivamente é um tema que também nós estamos aprofundando, mas a filosofia hoje vigente é, sim, de ter o controle dos recursos sobre a tutela pública. Hoje todo a operação do sistema de transporte coletivo é pública, diferente do que acontece na região metropolitana, então hoje a captação de recurso das linhas não integradas, por exemplo, vai direto pro caixa das empresas. Qual que é o controle, a governança que a sociedade tem sobre esse sistema? No nosso entendimento em particular eu diria praticamente inexistente. No caso do sistema público de (Curitiba), e é

1º Tabelionato de Notas de Curitiba  
Tabelião Bel. Luiz Marcelo Giovannetti  
Rua Paula Gomes, 110 - Cep: 80510-070 - Curitiba - PR  
1tabelionato@1tabelionato.com.br - www.1tabelionato.com.br  
Fone: 41 3014-2727 - Fax 41 3014-2720

Colégio  
Notarial  
do Brasil  
Conselho Federal  
ASSOCIADO

LIVRO	FOLHA	RUBRICA
1850-N	162	
COD. ESC.	PROTOCOLO	PÁGINA
0066	127313	020/023

importante dizer que é uma das poucas cidades do (Brasil) em que essa operação acontece, nós temos, sim, a governança exercida pelos órgãos de controle, pelos procedimentos da própria, do próprio regramento próprio da administração pública e pras próprias empresas, ou seja, existem 3 fechamentos diários dessas operações. E a gente até poderia dizer, "podemos aprimorar, devemos melhorar", eu diria, "com toda certeza sim". Mas eu diria que do ponto de vista da essência do que nós estamos tratando, dessa diretriz que está sendo ora colocada é da operação na mão do poder público, de forma a preservar o interesse público e todas essas operações e dar toda a transparência, toda a sistemática de controle própria do interesse público. Obviamente, e aí eu faço mais uma questão de ressaltar esse ponto também, é que essa é uma diretriz que está colocada pra discussão e debate pela sociedade, então as contribuições no sentido de reforçar essa posição ou mesmo de rever essa posição são muito bem vindas também. Muito obrigado.

M: Obrigado, (Doutor Gregório), antes de passarmos a palavra ao (Professor Fábio Scatolin) pediríamos a presença do (Professor Renato Lima), por favor, (Professor Renato), para que possa também tá nos ajudando a esclarecer alguns questionamentos que hoje foram colocados aqui.

Renato Lima: Então primeiro agradecer as manifestações que colaboram com a questão do impacto ambiental do metrô, eu acho que elas são importantes e ajudam a comunidade, o cidadão a ficar informado sobre isso. Então a primeira questão dos amigos preocupados com o (Bosque Gomm), nós temos tido um diálogo, não tô vendo aqui, mas temos tido um diálogo muito, muito produtivo sobre as questões do desenvolvimento da cidade, e agradeço essa colocação, pode ficar tranquilo que a visão do governo do prefeito (Gustavo Fruet) é de ter como eixo central o desenvolvimento sustentável. Então haverá, sim, um estudo complementar, estudo de impacto ambiental que foi feito para aquele primeiro projeto do metrô, esse estudo complementar e considerará nova metodologia de elaboração do metrô que nós imaginamos que possivelmente vai resultar em menor impacto do que a metodologia anterior, então esse estudo integrará as informações do estudo anterior com novas informações que são necessárias para complementação e daí apresentará análise conclusiva e integrada do estudo anterior com as novas informações e novos estudos e fará daí as suas recomendações, observações e as suas conclusões. Então é da maior preocupação do governo garantir que seja feito estudo preservando o eixo central de desenvolvimento sustentável da cidade de (Curitiba). E a segunda colaboração vinda do (Pedro), ela também é muito bem vinda porque eu entendi que ela ficou centrada em 2 preocupações, que é a questão do tempo e a questão da legalidade. Então com relação ao tempo, o estudo será feito no tempo necessário pra que possa apresentar um resultado claro e tranquilizador pra cidade de (Curitiba). Eu sou cientista e os cientistas costumam dizer que todo projeto leva pra ser feito o tempo disponível pra concluí-lo, né? E se nós déssemos 5 anos, imaginássemos, em 5 anos nós estaríamos estudando o estudo de... os impactos ambientais gerados. Então, claro, o estudo levará o tempo necessário pra que chegue às conclusões adequadas. Qual a sua legalidade? Eu diria assim, é difícil imaginar maior preocupação com a legalidade do que a do prefeito (Gustavo Fruet) e de toda equipe do prefeito. Nós estaríamos desenvolvendo os passos do estudo de impacto ambiental dentro do mais estrito cumprimento da lei, não há necessidade de nenhuma preocupação e seremos sempre abertos, se houver alguma consideração que considere de maneira diferente, estará sempre aberto. Então será, é obrigação nossa, não há como fugir do estrito cumprimento da lei, e o estudo será, sim, feito por uma consultora independente, conforme estabelece até o próprio conceito dos estudos de impacto ambiental, não será feito pela prefeitura. A forma de contratação, nós estamos verificando a forma mais adequada pro desenvolvimento do projeto. E por último agradecer a menção sobre a qualidade do termo de referência para o estudo de impacto ambiental. Toda equipe se mobiliza na (Secretaria do Meio Ambiente) no governo de (Curitiba) pra que a cidade caminhe para o desenvolvimento sustentável, não seria diferente no caso do metrô. Muito obrigado.

M: Obrigado, (Professor Renato). E pra finalizar os esclarecimentos de hoje nós passamos a palavra ao (Professor Fábio Scatolin), (Secretário de Administração).

1º Tabelionato de Notas de Curitiba  
Tabelião Bel. Luiz Marcelo Giovannetti  
Rua Paula Gomes, 110 - Cep: 80510-070 - Curitiba - PR  
1tabelionato@1tabelionato.com.br - www.1tabelionato.com.br  
Fone: 41 3014-2727 - Fax 41 3014-2720



LIVRO	FOLHA	RUBRICA
1850-N	163	
COD. ESC.	PROTOCOLO	PAGINA
0066	127313	021/023

Fábio Scatolin: Bom, eu acho que tá tentando assim, já que temos um tempo, responder assim, pelo menos esclarecer várias questões, mas todas elas vão ser também respondidas por escrito, anotadas, essa audiência tá sendo gravada, tá sendo feita toda a ata notarial, então vai ser motivo de uma resposta correta, adequada, mas vamos já antecipando alguns pontos, já que nós temos esse tempo disponível e isso, como foi dito inicialmente, nosso objetivo era ouvir, trazer para o projeto as contribuições da sociedade, por isso a nossa prioridade em ouvir vocês e não nós ficarmos colocando questões ou indo rapidamente pro... pras respostas. A ideia aqui é maior transparência. Esse projeto do metrô, como bem lembrou o nosso presidente do (IPPUC), desde 69 é discutido pela cidade. Avançamos muito no (BRT), construímos um sistema que é referência internacional, e é dentro desse espírito que o prefeito (Gustavo Fruet) tá dando continuidade essas discussões. Então respondendo ali ao (Movimento Cívico), é nossa preocupação a transparência. Tivemos na (OAB) discutindo o projeto de (PPP) no metrô, discutimos junto ao (Instituto de Engenharia), ouvimos contribuições do (Instituto dos Arquitetos), (Conselho Regional de Economia), o (CREA) tem participado, nós fomos lá num grande seminário realizado por eles em maio na (Pontifícia Universidade Católica) onde estamos recebendo as contribuições e debatendo com a sociedade civil esse projeto. O próprio projeto da (PMI) foi essa preocupação, ou seja, nós estamos preocupados em ouvir e ver o que que também as empresas podem contribuir e ver se o nosso projeto tinha sustentabilidade. Absorvemos as contribuições das empresas, principalmente do consórcio vencedor, ela é a base dessa minuta que está sendo construída, e estamos seguindo toda a legislação da (PPP) no que diz respeito aos prazos, tá? Se necessário for, se for do desejo da sociedade, podemos expandir mais ou menos essa, essa consulta, ampliar um pouco o prazo, nós achamos que, pelo andar da carruagem, pelo andar do que foi essas discussões no ano de 2013, o projeto está maduro pra ir pra licitação esse edital que nós estamos preparando. É dentro desse espírito que nós entendemos que tá sendo construído o nosso projeto. Com relação à desapropriação, o advogado tem, tem toda, ou seja, aquele valor colocado foi o que a (PMI), a empresa que propôs a (PMI) achou que valia o terreno, aquilo ali é a opinião da empresa, não é o a opinião da prefeitura, tá, de forma que isso, vamos dizer, os valores do, da desapropriação vão ser posteriormente acordado entre as partes e vai ser motivo de desapropriação por parte da prefeitura dentro dos valores de mercado que reza a legislação em vigor, ou seja, você tem um processo amigável e é dentro disso que a gente pretende dentro do espírito duma (PPP) de complementariedade entre estado e mercado que queremos ver seguida essa área da desapropriação. Com relação à (Copel), também tem uma questão que nós estamos trabalhando e com certeza vamos seguir a sugestão feita de oficializar a distribuidora, a principal aqui da cidade, sobre o nosso projeto e as especificidades que ele vai requerer nos próximos anos. Grande parte disso é daqui a 3, 4-5 anos de forma que nós temos tempo adequado pra essa questão se ajustar. Em relação à tarifa, os comentários do (Diese) muito bem vindos talvez tenha sido um mal entendido ou a forma com que foi colocada e nós vamos olhar com carinho como foi escrito. A ideia é o reajuste, como são feitos todos no (Brasil), pelo mecanismo nós só podemos reajustar tarifas e outras coisas a partir de 1 ano e precisa se ter um indicador, um índice que possa dar segurança a toda a sociedade em relação a isso. Se não houvesse inflação não teria reajuste. Esse reajuste só ocorre porque tem essa inflação, que é esse fenômeno. Desde o (Plano Real) você não pode ter correção aí inferior a 12 meses e a legislação, tem uma legislação em vigor que coloca qual índice a seguir, existe toda uma discussão, na fase de construção se poderia usar o (Índice Nacional da Construção Civil), que é um índice mais adequado pra obras, e na fase questão de tarifa ou mesmo na questão do que a prefeitura vai repassar, os aportes existe um consenso já no (Brasil) discutido por diversas entidades que o índice do (IBGE), o (IPCE), (IPCA), que é o índice de regime de metas de inflação do nosso país é o indicador mais adequado pra fazer esses repasses e dar segurança a todos os atores participantes de que isso vai ser atualizado, não é, nós estamos falando da tarifa de remuneração do agente, do consórcio que vai colocar, que vai vencer essa concorrência internacional, não estamos falando da remuneração e da tarifa do usuário, tá, tarifa do usuário. Como bem disse o nosso presidente da (URBS), o (Gregório), isso vai ser

ainda motivo de uma nova modelagem. O que quer dizer? Existe toda a diretriz do prefeito que a (RIT) vai ser mantida, a (Rede Integrada de Transporte), e aí você tem como foi colocado, você tem 3 consórcios já de ônibus, você tem agora 1 consórcio de metrô e você vai ter 1 consórcio metropolitano. De maneira simplificada, 1 tarifa única seria uma média ponderada desses 5 novos modais aí, desses 5 modais que compõe a nossa (RIT), os 3 consórcios municipais, o consórcio metropolitano e agora o metrô. Aí a partir disso, de uma... uma equação ponderada, de uma forma ponderada se definiria uma tarifa da (RIT) se for uma tarifa única, se sairia uma média ponderada, e daí já respondendo à pergunta do economista ali (Everton), não, não vai se somar 1 com outra, isso seria um absurdo, não é isso, tá? Não é isso, ela seria essa média, mas isso tudo tem ainda 4 a 5 anos para nós definirmos, já que o metrô tá previsto que ele inicia a primeira fase somente da 4 anos da assinatura definitiva do contrato, de modo que isso não vai ser preocupação nenhuma na hora dessa formulação, ou seja, temos tempo pra estudar bem qual que seja a menor tarifa pra população. E toda preocupação de você fazer um leilão pra menor tarifa de remuneração do empresário é pra que a população possa ter mais espaço pra ter uma tarifa condizente. Hoje o que dá pra se dizer, se fosse modal desvinculado da (RIT), a tarifa podia ser o teto de 2,45, ou seja, andar de metrô custaria 2,45, ponto, é isso que nós estamos, agora, essa questão toda da (RIT) vai ser motivo de estudos, de preparação e nós temos tempo pra isso, pra fazer uma discussão tranquila, pensar em outras possibilidades que outras capitais, outras cidades têm e principalmente a questão da, do menor, vamos dizer, do menor eh... tarifa possível pra sociedade, é esse o objetivo principal do prefeito (Gustavo), e é sobre isso que eu gostaria de passar ainda a palavra para o (Ricardo), que é o nosso (Secretário de Governo), que também vai falar um pouco sobre essa questão da, da demanda do passe livre aqui, da questão colocada sobre tarifa do passe livre e que também tem sido uma preocupação dessa nossa administração com o modelo de financiamento existente no nosso país e a contribuição que a (Secretaria de Governo) e o prefeito (Gustavo) tem tido pra esse debate. Muito obrigado.

Ricardo Ghisi: Antes de encerrar, encerrar a reunião então teria 2 observações, primeiro, não querendo influenciar ninguém quanto a essa questão do ritmo que nós estamos dando, se tá indo muito rápido, se tá indo muito lento, como é que está indo, eu só ressaltaria 1 ponto, que é preocupação nossa também, essa contribuição do (Governo Federal) de 1 bilhão e 800 milhões de reais ela é fixa, ela não sofre correções, então os economistas que estão aqui presentes vão entender que cada ano que se atrase o investimento nós teríamos 90 milhões de reais a menos, considerando uma inflação de 5 ou mais de 90 milhões se a inflação passar desse número. Os nossos economistas mais ansiosos ainda chegam a fazer o cálculo de mês e dia de quanto nós estaríamos perdendo de investimentos nessa obra do metrô. Então isso também nos motiva já avançar num ritmo um pouco mais forte, mas também avançar num ritmo que não se cometa erros. Quanto a questão do passe livre, do ônibus gratuito, nós começamos já em julho do ano passado a apresentar um novo sistema de financiamento do transporte público que prevê no seu estudo final a tarifa única integrada de R\$1,00 e o passe livre para estudantes cuja família tenha renda familiar de até 4 salários mínimos.

M: Tarifa 0.

Ricardo Ghisi: É 0 sim, vamos lá, pra estudantes seria tarifa 0 com renda familiar...

M: ...real.

Ricardo Ghisi: De até 4 salários mínimos, porque quem ganha um valor um pouco acima tem condição de suportar a tarifa. Esse sistema, como seria feito? Seria feito com uma alteração na lei do vale-transporte, o vale-transporte hoje já é responsável por 47% do custo do sistema de transporte, nós teríamos cada trabalhador tanto da iniciativa pública como privada representando 1 unidade e as empresas aí, os patrões sim, os patrões pagariam 3% do valor do seu salário para esse sistema integrado, para esse sistema, pra essa nova modalidade de financiamento do transporte público. Fizemos um estudo baseado na questão de que o passageiro realmente ficava todo o custo em cima do passageiro e o passageiro hoje não consegue suportar esse custo e migra às vezes até pra outros modais, e também que a questão do subsídio está aumentando cada vez mais. Representando hoje o subsídio do



1º Tabelionato de Notas de Curitiba

Tabellão Bel. Luiz Marcelo Giovannetti

Rua Paula Gomes, 110 - Cep: 80510-070 - Curitiba - PR

1tabelionato@1tabelionato.com.br - www.1tabelionato.com.br

Fone: 41 3014-2727 - Fax 41 3014-2720

1º TABELIONATO GIOVANNETTI

Renato Jeferson Bolzani

Colégio Notarial do Brasil  
Conselho Federal  
ASSOCIADO

LIVRO

1850-N

COD. ESC.

0066

FOLHA

165

PROTOCOLO

127313

RUBRICA

PÁGINA

023/023

governo federal, estadual e municipal, em muitas cidades já 25% do valor da tarifa, e a tendência é aumentar. Ai o governo, os governos nas 3 instâncias estariam tentados a criar um novo imposto de transporte, como é o sistema francês, para fazer frente a essas despesas. Então o projeto que nós estamos apresentando de novo financiamento de transporte prevê a participação mais incisiva das empresas, prevê que esse recurso não é imposto porque vai direto para o operador do sistema, e o operador do sistema vai gerir isso com a responsabilidade social, e nós teríamos então uma nova fórmula de suportar os custos do transporte. Esse projeto está sendo adotado pela (Frente Nacional de Prefeitos) numa reunião que tivemos em (Porto Alegre), tivemos também em (Brasília) no (Congresso Nacional) para apresentarmos um projeto de lei para reforma e estamos discutindo também com setores no (Governo Federal) esta possibilidade. Bom, essas seriam as esclarecimentos, agradeço a presença de todos os secretários aqui.

M: (Inint) [00:30:20.24].

Ricardo Ghisi: Agradeço a presença de todos os secretários, todos aqui tiveram a palavra, nós vamos responder todas as questões e está encerrada essa sessão. Muito obrigado. Todos os nomes mencionados neste instrumento foram, gradativamente, sendo identificados no transcrito do arquivo de áudio. A presente ata notarial é a transcrição fiel do conteúdo audível e inteligível do arquivo apresentado, inclusive com seus vícios coloquiais de linguagem e não constitui trabalho pericial. **MODALIDADE DE TRANSCRIÇÃO: Ipsi Literis** (na íntegra).

**LEGENDA:** 1) "..." à pausa ou interrupção. 2) (inint) [hh:mm:ss] à palavra ou trecho ininteligível.

3) (palavra) [hh:mm:ss] à incerteza da palavra transcrita/ouvida. 4) (palavra) à siglas ou nomes próprios.

**ITEM II - DA FUNDAMENTAÇÃO:** Para constar, lavro a presente Ata Notarial, para os efeitos do Artigo nº 364 do Código de Processo Civil Brasileiro e de acordo com a competência exclusiva que me confere a Lei nº 8.935, de 18/11/1994, em seus incisos III dos artigos 6º e 7º.

Ato lavrado sob número de ordem 01057/2014. E, de como assim foi dito, do que dou fé, lavrei o presente instrumento, por me ser pedido, que após lido e achado conforme, foi aceito, outorgado e assinado perante mim, Renato Jeferson Bolzani, Escrevente Autorizado, que o escrevi. E eu, Bel. Luiz Marcelo Giovannetti, 1º Tabelião, o subscrevi. Nada mais. Traslada em seguida, conforme e tudo com o original, a qual me reporto e dou fé. C.- 630,00 VRC. R\$ 98,91. (a.a.)

Fabio Dória Scatolin.

EM TESTEMUNHO

DA VERDADE

Renato Jeferson Bolzani

1º TABELIONATO GIOVANNETTI  
Renato Jeferson Bolzani  
Escrevente Autorizado  
Rua Paula Gomes, 110

FUNARPEN - SELO DIGITAL Nº PqXok . f8eHr . 2POkv , Controle: ZsjXE . 0UMD

Valide esse selo em <http://funarpen.com.br>