



CÂMARA MUNICIPAL DE MARINGÁ  
Avenida Papa João XXIII, 239 - CEP 87010-260 - Maringá - PR - <http://www.cmm.pr.gov.br>

## REQUERIMENTO Nº 235/2021

Maringá, 18 de fevereiro de 2021.

Os adiante nomeados, Vereadores com assentos à Câmara Municipal, no uso de suas atribuições regimentais, ouvido o Egrégio Plenário, requerem ao Exmo. Sr. Ulisses de Jesus Maia Kotsifas, Prefeito Municipal, que informe a esta Casa de Leis, para fins de esclarecimento público, dados, relatórios e cronograma com previsões de custos e de prazos para a conclusão e o pleno funcionamento do corredor de ônibus entre a Zona Norte e o Terminal Urbano Intermodal Dr. Said Felício Ferreira, conforme seguem os apontamentos e questionamentos relacionados abaixo.

De acordo com informações divulgadas pelo Município, em julho de 2018, o sistema de mobilidade urbana, composto por terminais de transbordo e corredores de ônibus entre a Zona Norte e o terminal da área central da cidade, foi implantado por meio do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC 2 – Pró-Transporte). O investimento junto à Caixa Econômica Federal chegou a R\$ 77,9 milhões, com contrapartida municipal de R\$ 14,8 milhões.

As faixas exclusivas, bem como os terminais de transbordo, construídos ao longo das Avenidas Kakogawa e Morangueira, foram entregues à população em 2018. Já o Terminal Urbano Intermodal Dr. Said Felício Ferreira foi inaugurado no dia 28 de fevereiro de 2020, durante evento promovido pela Prefeitura de Maringá.

Passados mais de dois anos da finalização de parte das obras do referido sistema, porém, são observadas divergências entre o atual funcionamento e o que foi divulgado pelo próprio Município em período antecedente às obras. Consta em diversos materiais jornalísticos, inclusive publicados pela mídia especializada em mobilidade urbana, que os terminais construídos nas Praças Megumu Tanaka, Emílio Farjado Espejo e Ouro Preto seriam utilizados como estações. Ou seja, que ônibus menores transportariam os maringaenses que residem em bairros da região até as referidas estações. Em outras cidades brasileiras, com sistemas de transporte público efetivamente avançados e robustos, tais linhas são chamadas como “alimentadoras”. O trajeto entre as estações e o terminal central, segundo o que foi repassado pelo Município aos meios de comunicação, seria realizado pelas faixas exclusivas e com ônibus maiores.

Os parlamentares ressaltam, também, que há mais de três anos, em janeiro de 2018, a empresa Transporte Coletivo Cidade Canção (TCCC) entregou ao Município seis ônibus equipados com ar-condicionado e câmeras de segurança. Denominados como “Mega BRT”, esses veículos deveriam ser utilizados justamente no trecho entre as estações das Avenidas Kakogawa e Morangueira e o terminal central, depois que as obras estivessem concluídas. Neste aspecto, é necessário ressaltar que a sigla “BRT” significa “Bus Rapid Transit”, no termo em inglês, e se refere a corredores de ônibus de alta capacidade, operados por veículos confortáveis e de alto custo-benefício, com volume de passageiros equivalente e/ou proporcional aos sistemas metroviários. Até o presente momento, no entanto, os seis “Mega BRT” operam em linhas dispersas, contrariando o que foi inicialmente informado pela Prefeitura de Maringá.

Diante de tais constatações, é imprescindível pontuar que:

- a) As plataformas laterais dos terminais construídos na Avenida Kakogawa permanecem inutilizadas, sem acesso tanto para os ônibus menores das anunciadas linhas alimentadoras, quanto para automóveis comuns. Isso implica no sub-aproveitamento de ambas as estruturas públicas e, ainda, acarreta transtornos para o trânsito local;
- b) O terminal da Praça Ouro Preto, na Avenida Morangueira, tem as pistas das plataformas laterais utilizadas por automóveis comuns e não por ônibus, provocando o que pode ser entendido como desvio de finalidade da

estrutura pública;

c) Os corredores implantados nas Avenidas Kakogawa e Morangueira ainda não são utilizados conforme o que foi noticiado pelo Município durante as fases de projeto e execução das obras. São operados por ônibus comuns, escalados em linhas radiais, ou seja, que interligam os bairros ao centro de forma direta;

d) Permanecidas as linhas radiais, o intervalo entre os ônibus também continua elevado e, em vários trajetos, chega a superar 40 (quarenta) minutos. Isso implica em maior tempo de espera para os cidadãos que residem nos bairros daquela região e que já poderiam estar sendo atendidos com maior eficiência por linhas alimentadoras;

e) Não há interligação específica, com sinalização para trânsito exclusivo de ônibus, entre o corredor de ônibus de Avenida Morangueira e a Avenida Herval. No trecho percorrido pela Avenida Colombo, os ônibus voltam a transitar com os demais tipos de veículos, sem prioridade ao transporte público;

f) Apesar de a pista da Avenida Herval ter tido a largura ampliada entre as Avenidas João Paulino Vieira Filho e Advogado Horácio Raccanello Filho, facilitando o acesso dos ônibus ao Terminal Urbano Intermodal Dr. Said Felício Ferreira, todo o restante da sua extensão, entre as Avenidas Colombo e João Paulino Vieira Filho, permanece sem a destinação de uma faixa para a circulação exclusiva de ônibus;

g) O referido sistema, amplamente divulgado no sentido de melhorar a qualidade do transporte público da cidade e, por tal razão, aguardado pelos maringenses, ainda não corresponde ao milionário montante público investido em toda a sua implantação;

h) O transporte público é um direito social, mas não tem sua importância nem seu uso devidamente estimulados pelo Município, comprometendo a eficiência e a eficácia do referido sistema.

De tal maneira, são requisitadas as seguintes informações:

1 - O Município mantém o planejamento inicial de implantar linhas alimentadoras, operadas por ônibus menores, interligando os bairros da Zona Norte aos terminais das Avenidas Kakogawa e Morangueira? Por que, mesmo depois da entrega dos corredores, dos terminais locais e do terminal central, tais linhas não foram implantadas? Quais serão as linhas? Qual a previsão de intervalo de tempo entre os ônibus que nelas operarem? Qual é o prazo para a implantação delas?;

2 - As plataformas laterais dos terminais construídos na Avenida Kakogawa serão utilizadas de qual maneira? Estão destinadas às linhas alimentadoras? Estão prontas para uso ou, a exemplo do ocorrido no terminal da Praça Ouro Preto, carecem de readequações nas extremidades de seus meios-fios?;

3 - As plataformas laterais do terminal da Praça Ouro Preto, na Avenida Morangueira, serão utilizadas pelas linhas alimentadoras ou continuarão abertas para o trânsito de veículos comuns? Uma vez tornadas exclusivas para o transporte público, como se planeja compensar o fluxo dos demais veículos que circulam pela Avenida Morangueira?;

4 - O Município mantém o planejamento inicial de o trajeto entre os terminais locais e o terminal central ser realizado por ônibus maiores? Se sim, por qual tipo de veículo, especificamente? Se sim, por quantos veículos? E ainda, se sim, com qual estimativa de intervalo de tempo entre os ônibus?

5 - Os seis veículos denominados como “Mega BRT”, atualmente com mais de três anos de uso, serão utilizados no sistema de mobilidade da Zona Norte da cidade?

6 - A ampliação em quatro metros na largura da Avenida Herval, no trecho entre as Avenidas João Paulino Vieira Filho e Advogado Horácio Raccanello Filho, estava inicialmente prevista pelo Município ou foi realizada em substituição à faixa exclusiva que seria implantada no trecho entre as Avenidas Colombo e João Paulino Vieira Filho?

7 - Conforme inicialmente previsto, a Avenida Herval contará com faixa exclusiva para ônibus entre as Avenidas Colombo e João Paulino Vieira Filho? Se sim, qual o prazo para a implantação e o funcionamento? Se sim, a qual custo? O recurso financeiro para a implantação de tal faixa continua incluso e assegurado pelo montante de R\$ 77,9 milhões, que foi divulgado pelo Município, ou será proveniente de outra fonte? Qual?

8 - Qual é a solução viária, planejada pelo Município, para interligar o corredor de ônibus da Avenida Morangueira à Avenida Herval? Quais são os prazos para a implantação e o funcionamento? Qual é o custo e a fonte dos recursos?

Atenciosamente, Vereadores Dr. Manoel e Ana Lúcia Rodrigues.

**Plenário Vereador Ulisses Bruder.**

---



Documento assinado eletronicamente por **Manoel Álvares Sobrinho, Vereador**, em 18/02/2021, às 13:58, conforme Lei Municipal 9.730/2014.

---



Documento assinado eletronicamente por **Ana Lúcia Rodrigues, Vereadora**, em 18/02/2021, às 14:46, conforme Lei Municipal 9.730/2014.

---



A autenticidade do documento pode ser conferida no site <http://sei.cmm.pr.gov.br/verifica> informando o código verificador **0206833** e o código CRC **8EBBE5F6**.

---