

**COMISSÃO DE ANÁLISE DA TARIFA DO
SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE
PASSAGEIROS DO MUNICÍPIO DE
CURITIBA**

RELATÓRIO FINAL

Curitiba, junho de 2013

SUMÁRIO

| | | |
|-----------|--|-----------|
| 1. | INTRODUÇÃO..... | 06 |
| 2. | COMISSÃO DE ANÁLISE..... | 16 |
| 2.1 | OBJETIVOS..... | 16 |
| 2.2 | COMPOSIÇÃO..... | 16 |
| 2.3 | PRAZOS E REUNIÕES..... | 18 |
| 2.4 | ENCAMINHAMENTOS..... | 18 |
| 2.4.1 | Reunião da Comissão 14/03/2013..... | 18 |
| 2.4.2 | Reunião da Comissão 25/03/2013..... | 19 |
| 2.4.3 | Reunião da Comissão 04/04/2013..... | 19 |
| 2.4.4 | Reunião da Comissão 11/04/2013..... | 19 |
| 2.4.5 | Reunião da Comissão 18/04/2013..... | 20 |
| 2.4.6 | Reunião da Comissão 25/04/2013..... | 20 |
| 2.4.7 | Reunião da Comissão 02/05/2013..... | 20 |
| 2.4.8 | Reunião da Comissão 09/05/2013..... | 21 |
| 2.4.9 | Reunião da Comissão 16/05/2013..... | 21 |
| 2.4.10 | Reunião da Comissão 23/05/2013..... | 21 |
| 2.4.11 | Reunião da Comissão 06/06/2013..... | 21 |
| 2.4.12 | Reunião da Comissão 13/06/2013..... | 21 |
| 2.4.13 | Reunião da Comissão 20/06/2013..... | 22 |
| 2.4.14 | Reunião da Comissão 24/06/2013..... | 22 |
| 2.4.15 | Reunião da Comissão 27/06/2013..... | 22 |
| 3. | ENCAMINHAMENTOS FINAIS..... | 23 |
| 3.1 | ENCAMINHAMENTOS GERAIS..... | 23 |
| 3.2 | ENCAMINHAMENTOS ESPECIFICOS..... | 28 |
| 3.2.1 | Quilometragem (Anexo III – Item 1 do Edital)..... | 28 |
| 3.2.2 | Passageiros (Anexo III - Item 2 do Edital)..... | 29 |
| 3.2.3 | IPK (Anexo III – Item 3 do Edital)..... | 31 |
| 3.2.4 | Custos dependentes ou variáveis (Anexo III – Item 4 do Edital)..... | 31 |
| 3.2.4.1 | Combustível..... | 31 |
| 3.2.4.2 | Lubrificantes..... | 32 |
| 3.2.4.3 | Rodagem..... | 33 |
| 3.2.4.4 | Peças e acessórios e serviços de terceiros relativos à manutenção..... | 34 |
| 3.2.5 | Custos de pessoal de operação e de administração, encargos e benefícios (Anexo III – Item 5 do Edital)..... | 36 |
| 3.2.5.1 | Motoristas, cobradores, porteiros, controladores, zeladores, vigilantes, pessoal de manutenção e limpeza, atendentes e auxiliares..... | 36 |
| 3.2.5.2 | Encargos sociais..... | 38 |
| 3.2.5.3 | Benefícios..... | 40 |
| 3.2.5.3.1 | Cesta básica..... | 40 |
| 3.2.5.3.2 | Plano de Saúde..... | 40 |
| 3.2.5.3.3 | Seguro de Vida..... | 41 |
| 3.2.5.4 | Atividade complementar..... | 41 |
| 3.2.5.5 | Fundo Assistencial..... | 41 |
| 3.2.5.6 | Pessoal de administração com encargos sociais..... | 42 |
| 3.2.6 | Custos de administração (Anexo III – Item 6 do Edital)..... | 42 |

| | |
|---|----|
| 3.2.6.1 Custos Administrativos..... | 42 |
| 3.2.6.1.1 Despesas administrativas..... | 42 |
| 3.2.6.1.2 Outros custos administrativos de ordem operacional..... | 43 |
| 3.2.7 Amortização de veículos e instalações, edificações e equipamentos (Anexo III – Item 7 – do Edital)..... | 44 |
| 3.2.7.1 Amortização de veículos..... | 44 |
| 3.2.7.2 Amortização de instalações, edificações e equipamentos..... | 46 |
| 3.2.8 Rentabilidade justa do serviço prestado (Anexo III – Item 8 Do Edital)..... | 47 |
| 3.2.8.1 Veículos..... | 48 |
| 3.2.8.2 Instalações, edificações, equipamentos e almoxarifado..... | 48 |
| 3.2.8.3 Impostos e contribuição social de ordem exclusiva..... | 48 |
| 3.2.9 Impostos e taxas (Anexo III – Item 9 – do Edital)..... | 49 |
| 3.2.9.1 Impostos e taxas do Governo Federal..... | 49 |
| 3.2.9.1.1 Contribuição previdenciária sobre o faturamento..... | 49 |
| 3.2.9.2 Impostos e taxas do Governo Municipal..... | 49 |

ANEXOS

Anexo A Decreto Municipal nº 358/2013 - Institui a Comissão da Tarifa do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Curitiba e da outras providências

Anexo B Decreto Municipal nº 892/2013 – Designa membros para compor a Comissão de análise da Tarifa do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros do município de Curitiba e Prorroga prazo dos Trabalhos

Anexo C Lei Municipal nº 12597/2008-Dispõe sobre a Organização do Sistema de Transporte Coletivo de Curitiba

Anexo D Decretos Municipais nº 1356/2008, nº 1649/2009 e nº 1884/2011-Regulamento dos Serviços de Transporte Coletivo de Passageiros

Anexo E Atas

Anexo F Listas de presença

Anexo G Apresentação do Contrato nº 086/2010-Contrato de Concessão. Ex. Consórcio Pontual-Lote I

Anexo H Apresentação do Sistema de Transporte Coletivo de Curitiba - URBS com procedimentos de dimensionamento e controles

Anexo I Apresentação do Site da URBS, links referentes ao transporte coletivo e a tarifa

Anexo J Apresentação do item contratual REMUNERAÇÃO pela prestação do serviço através da TARIFA TÉCNICA

Anexo K Apresentação do ritual da licitação, dos Valores de Outorga e Sistema de Bilhetagem Eletrônica

Anexo L Apresentação detalhada do Anexo III do processo licitatório – Metodologia do Cálculo Tarifário, suas fórmulas de cálculo e projeções de custo mensal e anual

Anexo M Apresentação das alterações e inclusões no Anexo III por licitação (kit inverno, híbrido etc.) e as pendências (judiciais / operacionais)

Anexo N Apresentação do SETRANSP - Sindicato das Empresas de Transporte urbano e metropolitano de Passageiros de Curitiba e Região Metropolitana sobre os entendimentos e contribuições no tocante às questões tarifárias

Anexo O Apresentação dos dados relativos aos controles de km, passageiros e frota operante

Anexo P Apresentação com esclarecimentos do nº de Passageiros Pagantes Equivalentes, Transportado, Frota e da Evolução da Integração Metropolitana

Anexo Q Apresentação dos contratos de concessões

Anexo R Apresentação de sugestões pelo Setransp – Oportunidades e melhorias do SBE - Sistema de Bilhetagem Eletrônica

Anexo S Apresentação da URBS sobre o CCO - Centro de Controle Operacional

Anexo T Apresentação da URBS sobre o Cadastro e Controle de Isenções

Anexo U Apresentação do Cálculo da Tarifa Técnica – Custo da RIT vigência a partir de 01/06/2013, calculado com a isenção do PIS e COFINS

Anexo V Cartas da Presidência da URBS solicitando indicação de um titular e suplente

Anexo X Cartas da Presidência da URBS convidando o Setransp e Sindimoc para apresentação dos entendimentos e contribuições das concessionárias no tocante às questões tarifárias

Anexo W Ofício nº 13/2013 – União Geral dos Trabalhadores do Estado do Paraná solicitando assento na Comissão

Anexo Y Cópia das manifestações formais do Setransp e Sindimoc protocoladas na URBS

Anexo Z Manifestação de movimentos e sindicatos apresentado pelo Sr. Lafaiete Neves

Anexo AA Esclarecimentos ofício Setransp - STP/035/2013

Anexo BB Ofício nº STP/037/2013 – Entregue a comissão das propostas de melhorias operacionais no Sistema de transporte coletivo – Exigências Edital de Licitação

Anexo CC Matérias publicadas pela mídia sobre a Comissão

1. INTRODUÇÃO

Participação, Transparência e Qualidade. Sob estes três princípios norteadores a Comissão de Análise da Tarifa do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Curitiba, foi designada pelos Decretos n 358 e n 892 de 2013, para avaliar e propor medidas que visam, de forma sustentável e responsável, reduzir o preço da tarifa sem perda do valor do serviço prestado ao cidadão.

O serviço de Transporte Coletivo de Passageiros é um dos principais valores e marcas da Cidade de Curitiba. Ele é pautado pela qualidade, pela tarifa justa, pela promoção da integração urbana e metropolitana e pela indução de inovações e soluções de mobilidade.

Entregamos ao Prefeito de Curitiba, à Câmara municipal e à sociedade curitibana nosso relatório final, resultado do esforço coletivo das entidades designadas e com a colaboração aberta aos principais atores envolvidos na questão do transporte coletivo. Ele não retrata a posição individual de cada órgão, mas é fruto do debate dialético e democrático promovido na Comissão nesses últimos quatro meses.

Nele estão presentes as recomendações e encaminhamentos gerais e específicos, os atos constitutivos e legislação pertinente, as atas das reuniões, as apresentações realizadas na comissão sobre o contrato e operação do sistema, as correspondências e manifestações protocoladas e as matérias publicadas.

Temos certeza que ele será acolhido para orientar a Auditoria Independente do Sistema de Transporte, para apoiar a CPI do transporte coletivo instalada na Câmara Municipal e servir de referência para o Programa de Mobilidade Urbana e Metropolitana do Plano de Governo e para as novas diretrizes da política tarifária.

Wilhelm Milward Meiners

Secretaria Municipal de Planejamento e Gestão

Relator da Comissão

Dialogo, Transparência e Respeito para um Transporte Coletivo Melhor

Após quatro meses, com participação da sociedade, reuniões abertas e farta disponibilização de informações e documentos a todos os interessados, a Comissão de Análise da Tarifa do Transporte Coletivo encerrou seus trabalhos. Essa comissão surgiu da determinação do Prefeito Gustavo Fruet, em tratar a questão tarifária do transporte coletivo com muito dialogo, transparência e respeito ao interesse público.

As recomendações dessa Comissão são mais um passo em prol da melhoria do transporte coletivo. Além de contribuírem com os trabalhos de uma Auditoria, também constituída pelo Prefeito, há mais de um mês, essas recomendações irão subsidiar os trabalhos da CPI do Transporte Público, recentemente criada pela Câmara Municipal de Curitiba. Também ficou evidente que o calculo da tarifa é complexo e de difícil compreensão. Possivelmente, retratando o cuidado técnico para que os pagamentos ficassem próximo à realidade dos custos, esse calculo é acessível somente aos técnicos e dificulta o controle social.

De qualquer forma, muitas leituras podem ser feitas dos resultados da Comissão, mas, em especial, podem ser destacados três aspectos, quais sejam: auditoria, licitação e integração, que requerem ações específicas. Os resultados indicam vários pontos para auditoria, tais como, bilhetagem eletrônica, fundo assistencial dos trabalhadores, taxa de risco do ônibus híbrido, impostos exclusivos e remuneração das empresas. Tal iniciativa poderá contribuir com a análise dos parâmetros remuneratórios, identificação de eventuais irregularidades, melhoria de procedimentos e até mesmo, uma possível redução da tarifa técnica.

A licitação, por sua vez, sofreu vários questionamentos, contemplando, por exemplo: os parâmetros técnicos do edital, a participação restrita às empresas atuantes em Curitiba e a margem de remuneração dessas empresas. Por outro lado, as concessionárias apresentaram informações sobre as ações milionárias que movem contra o Sistema de Transporte e as dificuldades econômicas e financeiras que enfrentam no momento. Tais elementos indicam que a licitação, apesar de recente, gera insatisfações na sociedade e nas empresas. Por sua vez, é reconhecido que a tarifa única e a rede integrada de transporte constituem conquistas que devem ser preservadas. Contemplando o transporte intermunicipal, de responsabilidade do governo estadual, essa integração demanda um sistema de governança com participação da sociedade e dos

municípios da região, uma licitação para substituir os contratos metropolitanos precários e a implantação de uma modelagem tarifária mais adequada, entre outras ações.

Finalmente, deve ficar registrado o agradecimento a todos os membros da Comissão pelo relevante trabalho em prol do interesse público e à toda a equipe da **URBS** pelo competente e indispensável apoio técnico e logístico, fundamentais para o sucesso dos trabalhos da Comissão e, especialmente, para a promoção da maior transparência nas operações do Transporte Coletivo de Curitiba.

Rodrigo Binotto Grevetti

Representante Suplente da URBS

Roberto Gregorio da Silva Junior

Representante Titular da URBS

Presidente da Comissão

Mobilizações Populares Exigem Mudanças Urgentes!

Os representantes do DIEESE e da Plenária Popular de Transportes (SINDIURBANO-PR, SENGE-PR e demais entidades sindicais, populares e estudantis) participantes da Comissão de Análise da Tarifa do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Curitiba, que trabalharam durante quatro meses, analisando a metodologia e os parâmetros para o Cálculo Tarifário, destacam:

Entendemos que a metodologia e os parâmetros do cálculo tarifário apresentam distorções históricas, que oneram muito a tarifa do transporte coletivo da Rede Integrada de Transporte de Curitiba e Região Metropolitana, que não foram atualizados desde a década de 1980 e não foram corrigidos para realização do processo licitatório. Por isso, a necessidade de auditoria independente para que possam ser corrigidos os parâmetros técnicos, e que seja realizada periodicamente a sua revisão.

Entre as distorções detectadas e discutidas podemos destacar:

A planilha da tarifa é uma projeção dos custos dos itens comprados pelos empresários para operar no sistema de transporte coletivo, sendo que os gastos totais (R\$ 907.078.020,10) divididos pelo número de passageiros (302,4 milhões ano), resulta em uma tarifa técnica de R\$ 2,9994, paga aos empresários pela URBS.

Realizamos apenas a análise dos itens que compõe a planilha de custos, sem ter acesso aos gastos reais das empresas, gastos esses que nem mesmo a URBS sabe, pois de acordo com depoimento dos seus dirigentes, há mais de dois anos estão tentando obter os relatórios gerenciais das empresas e os empresários se negavam a entregar. Somente agora, com a ameaça da notificação judicial pela URBS é que eles começam a entregar parcialmente os relatórios.

A recusa durante tanto tempo na entrega dos relatórios, configura quebra de contrato de forma unilateral por parte dos empresários, já que os mesmos não podem negar informações ao poder concedente (URBS). A Prefeitura Municipal de Curitiba e o Ministério Público do Paraná devem buscar a anulação de tais contratos, que são lesivos aos interesses de milhões de usuários.

Historicamente verificamos muitas distorções no Sistema de Transporte Coletivo de Curitiba, que foram mantidas e legitimadas pelo processo de licitação realizado em 2010. Sendo que a licitação foi denunciada pela sociedade civil organizada, devido seus vários vícios de origem prejudiciais ao interesse público, entre os quais, podemos citar a cláusula de barreira à entrada, para impedir que empresas que não tivessem no mínimo 25 anos de experiências no modal tecnológico de Curitiba pudessem participar da licitação. Como este modal é único no país, não houve concorrência.

Defendemos que as isenções e gratuidades são um direito estabelecido em lei, porém, não concordamos que o usuário pagante seja onerado por estas concessões. Quem concede as isenções e gratuidades deve custear as mesmas. Esse item representa 14,17% nos custos tarifários, beneficiando 3,5 milhões de passageiros por mês, o que impacta em R\$ 0,37 na tarifa paga pelos usuários. Se deduzirmos estes R\$ 0,37 da tarifa atual de R\$ 2,70, a mesma poderá ser reduzida para R\$ 2,33.

Outro item que onera a tarifa foi à aquisição, no período pré-eleitoral de 2012, de 30 ônibus híbridos, sendo o valor de cada veículo R\$625.000,00, que representa 3,4 vezes o valor de um ônibus micro (R\$ 182.000,00) e é 6,17% superior ao valor de um ônibus articulado (R\$ 588.687,71), além disso, os veículos híbridos transportam somente 79 passageiros, enquanto que os articulados transportam de 150 a 170 passageiros. Isto gera uma relação custo benefício negativa, contribuindo para elevação do custo da tarifa.

Os híbridos substituíram 30 ônibus com plena vida útil e que estão em tese nas garagens parados, sendo que os usuários estão pagando na tarifa a dupla amortização, a dos híbridos e a dos ônibus substituídos. Somando-se a isso, um agravante que detectamos, foi à alteração do contrato para operação dos híbridos, com um termo aditivo introduzindo o item risco operacional, que mais uma vez onerou a tarifa.

Salientamos a necessidade de debate para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Curitiba e Região Metropolitana e a discussão de um novo Sistema de Governança, bem como, a importância de ampliar a transparência e a busca por uma efetiva participação e controle social sobre o Sistema de Transporte Coletivo de Curitiba, e a imediata reativação do Conselho Municipal de Transporte, com a revisão da sua composição, garantindo a ampla participação das entidades representativas da sociedade, com objetivo de ter uma tarifa mais barata e tornar o sistema mais atrativo à população.

Esperamos que a Comissão de Auditoria e a CPI dos Transportes, instaurada pela Câmara Municipal de Curitiba, se apropriem deste relatório com o objetivo de defender os milhões de usuários, que somente poderão ter a tarifa justa com a revisão ou a anulação dos atuais contratos do transporte coletivo de Curitiba.

Sandro Silva

Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos

Fabiano Camargo da Silva

Lafaiete Santos Neves

Plenária Popular do Transporte Coletivo

Valdir Aparecido Mestriner

Manifestação Instituto de Engenharia do Paraná

O deslocamento é intrínseco à vida humana. Para permitir o seu exercício, o transporte deve ser reconhecido como serviço público essencial, de forma que é obrigação do Estado oferecer as melhores condições à população.

A cidade de Curitiba é referência nas soluções que adotou durante as últimas quatro décadas, mas o modelo vai apresentando sinais de saturação, comprometendo a qualidade e elevando o custo para os usuários.

Com este quadro o Prefeito de Curitiba, Gustavo Fruet, convocou a sociedade para discutir o valor da tarifa e por extensão, a qualidade dos serviços prestados pelas concessionárias, atingindo principalmente as premissas adotadas pelo Edital da licitação que resultou no atual contrato do município de Curitiba e a integração metropolitana.

A iniciativa do prefeito já no início do ano, demonstra a intenção de se promover o debate e divulgar os dados batizados de Caixa Preta do Transporte Coletivo, inclusive se antecipando em cerca de quatro meses dos movimentos populares.

Primeiro observa-se a disponibilização dos números formadores da planilha de custos, apresentados de forma clara pelos colaboradores da URBS, oferecendo confiança de que dominam o trabalho que desenvolvem e também colocados no site da empresa.

Se por um lado fica compreensível a complexa metodologia de cálculo da tarifa, por outro, a necessidade de validação dos números de controle da quantidade de usuários resultou na primeira constatação e conseqüente recomendação da Comissão - a indispensável auditoria para verificação do conjunto de dados utilizados para se apurar o valor real e o cobrado dos usuários.

Na sequência fica evidenciado que os usuários estão sobrecarregados, ao se transferir para o valor final da tarifa todas as gratuidades oferecidas a idosos, portadores de deficiências, carteiros, militares, oficiais de justiça e operadores do sistema, que impactam em aproximadamente 14 %. Reside neste ponto uma injustiça aos usuários que pagam por si e por quem o Estado isenta, como mais um imposto indireto para a sociedade.

O terceiro ponto que desperta para uma nova solução é a análise do edital de licitação que desagrade a todos os intervenientes, conduzindo ao raciocínio que é possível estabelecer um pacto para a sua revisão e até rescisão, com elaboração de outro modelo que retire todas as desvantagens levantadas que oneram a tarifa e causam prejuízos à empresas.

A participação efetiva e proporcional da sociedade em um Conselho de Transportes operante pode e deve auxiliar o Poder Público nas soluções adotadas, averiguando a relação custo benefício nos modelos de ônibus, terminais e estações, compartilhando as decisões com os usuários.

Desta forma o Instituto de Engenharia do Paraná reconhece e parabeniza a disposição do Prefeito Gustavo Fruet em promover a discussão para afastar as dúvidas, corrigir as imperfeições e estabelecer as verdades que proporcionem um serviço que atenda às necessidades da população.

Gilberto Piva

Representante Titular do Instituto de Engenharia do Paraná

O Brasil que Nasce da Luta pela Mobilidade Urbana

CONSELHO AO BERNARDO

“As vezes você terá que expulsar os vendilhões do templo. Vá em frente com destemor e coragem.”

A questão da mobilidade é uma das grande preocupações dos gestores das grandes cidades brasileiras neste inicio de século XXI. Curitiba não é diferente e, ao assumir a Prefeitura, uma das primeiras medidas do Prefeito Gustavo Fruet foi constituir uma comissão, com os mais diversos setores da administração municipal e da sociedade civil, para analisar todos os elementos que compõe a tarifa.

A Comissão trabalhou arduamente durante quatro meses, enfrentou inúmeras dificuldades internas do órgão gestor, cujo conhecimento está concentrado nas mãos de poucos técnicos. Também encontrou a resistência de um segmento de operadores do sistema cartelizado que, há 60 anos exploram o transporte coletivo de passageiros no município, e que se apropria anualmente de 17 % do orçamento municipal.

O resultado deste trabalho está à disposição de todos. Nunca se fez um estudo tão profundo do transporte coletivo, o diagnóstico e as recomendações estão aqui neste relatório. Agora que as cortinas foram rasgadas, exige-se transparência total nos dados. O resultado deste trabalho sai em meio de uma mobilização nacional popular pela redução da tarifa do transporte coletivo. Milhares de brasileiro foram às ruas durante “a copa das manifestações” para protestar contra o aumento da tarifa, mas também para demonstrar toda a sua indignação contra o quadro político, social e econômico brasileiro.

O povo brasileiro, este gigante adormecido em berço esplendido, finalmente acordou. Das grandes metrópoles e nas pequenas cidades do interior milhares saíram às ruas, com cartazes nas mãos para dizer basta: não aceitamos mais está corrupção generalizadas que envolve todos os setores, do público ao privado. Desculpe o transtorno, dizia um cartaz, “estamos mudando o Brasil”. Sim o Brasil está mudando, o Brasil não aceita mais que a alguns tudo, e a maioria sem nenhum.

O Brasil que nasce das manifestações populares é diferente daquele dos últimos 500 anos. É uma nação de governo horizontal, onde todos sabem seus direitos e

seus deveres. Ninguém mais precisa mandar, ninguém mais quer ser mandado. Salve a Revolução Brasileira, salve o novo Brasil.

A Comissão de Análise da Tarifa do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Curitiba oferece a sua contribuição para este novo Brasil que nasce das ruas.

Vereador Jorge Bernardi

Representante Titular da Câmara Municipal de Curitiba

2. COMISSÃO DE ANÁLISE

2.1 OBJETIVOS

A Comissão de análise da tarifa do sistema de transporte coletivo foi instituída pelo Decreto nº 358/2013, firmado pelo Prefeito Municipal de Curitiba, Gustavo Bonato Fruet, em 01 de março de 2013.

Ela teve por objetivo avaliar a metodologia e os procedimentos para o cálculo tarifário estabelecidos nos contratos de concessão do Transporte Coletivo vigente no Município e elaborar relatório com as conclusões e recomendações relacionadas à metodologia e procedimentos para os cálculos tarifários do Transporte Coletivo, complementado pelo Decreto nº 892/2013 que designa os membros para compor a Comissão de Análise da Tarifa do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Curitiba e prorroga prazo para conclusão dos trabalhos da Comissão por mais 30 dias.

2.2 COMPOSIÇÃO

Conforme os referidos Decretos, a Comissão de Análise da Tarifa está sendo presidida pelo Presidente da URBS - Urbanização de Curitiba S/A., tendo como relator o membro indicado pela Secretaria Municipal de Planejamento e Gestão e tendo como membros representantes de cada órgão ou instituição conforme relacionados a seguir:

URBS-URBANIZAÇÃO DE CURITIBA S/A

Titular: Roberto Gregorio da Silva Junior

Suplente: Rodrigo Binotto Grevetti

SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO E GESTÃO - SEPLAN

Titular: Wilhelm Eduard Milward de Azevedo Meiners

Suplente: Cesar Reinaldo Risset

PROCURADORIA GERAL DO MUNICÍPIO - PGM

Titular: Joel Macedo Soares Pereira Neto

Suplente: Cícero Juliano Staut da Silva

SECRETARIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO - SETRAN

Titular: Luiza Marilda Pacheco Castagno Simonelle

Suplente: Luiz Maurício Faria Marcondes de Albuquerque

DIEESE - DEPARTAMENTO INTERSINDICAL DE ESTATÍSTICA E ESTUDOS SOCIOECONÔMICO

Titular: Sandro Silva

Suplente: Fabiano Camargo da Silva

IEP - INSTITUTO DE ENGENHARIA DO PARANÁ

Titular: Gilberto Piva

Suplente: Sergio Luiz Sottomaior Pereira

CÂMARA MUNICIPAL DE CURITIBA - CMC

Titular: Jorge Luiz Bernardi

Suplente: Helio Wirbiski

PLENÁRIA POPULAR DO TRANSPORTE COLETIVO

Titular: Lafaiete Santos Neves

Suplente: Valdir Aparecido Mestriner

O Ministério Público do Estado do Paraná – MPPR atuou na condição de observador dos trabalhos, como garantia a sua independência funcional.

Na evolução dos trabalhos, aderiram à Comissão na condição de observadores, com direito a manifestação, acompanhamento e participação em todos os trabalhos, representantes do Sindicato dos Engenheiros no Estado do Paraná - SENGE, Sr. Valter Fanini, do Sindicato dos Motoristas e Cobradores de Ônibus de Curitiba e Região Metropolitana - SINDIMOC, Sr. Adão Farias, do Sindicato das Empresas de Transporte Urbano e Metropolitano de Curitiba – SETRANSP, Sr. Henrique Crepidio e, ainda, os Senhores Germinal Poca, Elias Andrade, Ronaldo Kleber da Fonseca, Roni Francisco, Flávio Silva, Danielle Santos, e a Equipe Técnica da URBS - Luiz Filla, Edson Luis Berleze, Élcio Karas, Carlos Eduardo Manika, Celso Bernardo, Wilson Kimmel, Adão Lara, Eloisa de Carvalho, Edicleusa Alves.

2.3 PRAZOS E REUNIÕES

Ficou estabelecido o prazo de 90 dias, prorrogado por mais 30 dias, para o desenvolvimento dos trabalhos da comissão. A comissão definiu reuniões quinzenais, porém em função das necessidades serão agendadas reuniões extraordinárias. Foram realizadas quinze reuniões ordinárias e seis extraordinárias:

14/03/2013-Reunião Ordinária;
25/03/2013-Reunião Ordinária;
04/04/2013-Reunião Extraordinária;
11/04/2013-Reunião Ordinária;
18/04/2013-Reunião Extraordinária;
25/04/2013-Reunião Ordinária;
02/05/2013-Reunião Extraordinária;
09/05/2013-Reunião Ordinária;
16/05/2013-Reunião Extraordinária;
23/05/2013-Reunião Ordinária;
06/06/2013-Reunião Ordinária;
13/06/2013-Reunião Extraordinária;
20/06/2013-Reunião Ordinária;
24/06/2013-Reunião Extraordinária.
27/06/2013-Reunião Ordinária.

2.4 ENCAMINHAMENTOS

Os materiais distribuídos e os temas apresentados até agora e discutidos nas reuniões da Comissão foram os seguintes:

2.4.1 Reunião da Comissão 14/03/2013

- Entrega do Decreto Municipal Nº 358/2013 - Institui a Comissão da Tarifa do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Curitiba;
- Entrega da Lei Municipal Nº 12597/2008-Dispõe sobre a Organização do Sistema de Transporte Coletivo de Curitiba;
- Entrega dos Decretos Municipais Nº 1356/2008, Nº 1649/2009 e Nº 1884/2011-Regulamento dos Serviços de Transporte Coletivo de Passageiros;

- Entrega do Anexo III do Edital de Licitação 005/2009-Lote I Planilha de Cálculo do Custo Quilômetro;
- Entrega do Contrato Nº 086/2010-Contrato de Concessão-Consórcio Pontual-Lote I;
- Apresentação do Sistema de Transporte Coletivo de Curitiba- URBS, com entrega de material impresso;
- Apresentação dos Cálculos da Tarifa Técnica de R\$ 3, 1292, com a entrega de material impresso;
- Apresentação do Site da URBS, links referentes ao transporte coletivo e a tarifa.

2.4.2 Reunião da Comissão 25/03/2013

- Apresentação do item contratual REMUNERAÇÃO pela prestação do serviço através da TARIFA TÉCNICA, com entrega de material impresso;
- Apresentação do “Anexo III - Metodologia de Cálculo Tarifário até o item Pessoal”.

2.4.3 Reunião da comissão 04/04/2013

- Apresentação do ritual da licitação; dos Valores de Outorga e Sistema de Bilhetagem Eletrônica, com entrega de material impresso;
- Conclusão da apresentação do “Anexo III - Metodologia de Cálculo Tarifário a partir do item Pessoal”;
- Apresentação das alterações e inclusões no Anexo III por licitação (kit inverno, híbrido etc.) e as pendências (judiciais / operacionais).

2.4.4 Reunião da comissão 11/04/2013

- Apresentação do SETRANSP - Sindicato das Empresas de Transporte urbano e metropolitano de Passageiros de Curitiba e Região Metropolitana sobre os entendimentos e contribuições no tocante às questões tarifárias;
- Apresentação do Sindimoc - Sindicato dos Motoristas e Cobradores nas Empresas de Transporte de Passageiros de Curitiba Região metropolitana sobre os entendimentos e contribuições no tocante às questões tarifárias (Reunião 11/04/2013);
- Entrega de dados relativos ao histórico da tarifa, km, passageiros e frota operante.

2.4.5 Reunião da comissão 18/04/2013

- Foi justificado a não convocação dos fabricantes de veículos, retomarem os objetivos da comissão;
- Apresentação e esclarecimentos quanto à evolução do nº de passageiros pagantes equivalentes questionados pela mídia;
- Apresentação dos contratos de concessões;
- Apresentação e entrega de material impresso da 1ª formatação (boneco) do relatório parcial da comissão de análise da tarifa:
 - Gestão da URBS;
 - Anexo III- Metodologia Tarifária (Incluso Auditoria e Plano Contábil Padrão).
- Apresentação e entrega de material impresso da tabela Anexo III- Metodologia Tarifária para avaliação dos procedimentos adotados pela URBS na gestão dos contratos de licitação no cálculo da Tarifa Técnica. O material indica o atendimento ou não, item a item do anexo III com espaço para justificativas e sugestões.

2.4.6 Reunião da comissão 25/04/2013

- Apresentação e discussão da planilha justificativas / sugestões encaminhada pela CMC estabelecendo a partir dela o método de trabalho;
- Preenchimento conjunto da planilha justificativas / sugestões do cálculo da tarifa técnica licitada com a indicação se estão ou não sendo atendida conforme contrato até o item 6.1.3.2-Amortização de Veículos;
- Entrega de modelo de relatório de controle de quilometragem ao vereador Jorge Bernardi.

2.4.7 Reunião da comissão 02/05/2013

- Preenchimento conjunto da planilha justificativas / sugestões do cálculo da tarifa técnica licitada com a indicação se estão ou não sendo atendida conforme contrato a partir do item 7-Amortização até o item 9.2.2 - Taxa de Gerenciamento.

2.4.8 Reunião da comissão 09/05/2013

- Apresentação de sugestões pelo Setransp quanto à evolução do SBE - Sistema de Bilhetagem Eletrônica;
- Apresentação mais detalhada dos controles de Km e Passageiro e entrega de material impresso.

2.4.9 Reunião da comissão 16/05/2013

- Conclusão da planilha Justificativas /Sugestões com os itens Km, Passageiros e IPK – Resultante;
- Apresentação da URBS sobre o CCO - Centro de Controle Operacional;
- Visita técnica ao CCO - Centro de Controle Operacional.

2.4.10 Reunião da comissão 23/05/2013

- Apresentação da URBS sobre o Cadastro e Controle de Isenções;
- Encaminhamento da versão encerrada em 23/05 para ajustes das sugestões se necessário na elaboração do relatório da Comissão a ser definido nas próximas reuniões;
- Encaminhamento da descrição do objeto de Auditoria a ser contratado para observações e serem encaminhados até 27/05/2013 para a primeira reunião da Comissão de Auditoria em 28/05/2013;
- Ciência e encaminhamento das cópias dos documentos resultante da apresentação do Setransp e Sindimoc protocolados na URBS.

2.4.11 Reunião da comissão 06/06/2013

- Revisão e correções da redação da Planilha Justificativas/ Sugestões até o item combustível;
- Entrega da planilha da Tarifa Técnica – Custo da RIT vigência a partir de 01/06/2013, calculado com a isenção do PIS e CONFINS.

2.4.12 Reunião da comissão 13/06/2013

- Revisão e correções da redação da Planilha Justificativas/ Sugestões do item Combustível até Encargos Sociais.

2.4.13 Reunião da comissão 20/06/2013

- Revisão e correção da redação da Planilha Justificativas / Sugestões a partir do item Encargos Sociais;
- Posicionamento consensual da comissão quanto aos itens (sugestões de ordem geral):
 - Forma de pagamento de pessoal de 01 á 25/02/2013.
 - Repassar para a Secretaria Municipal da Educação a responsabilidade dos serviços do SITES – Sistema Integrado de Transporte do Ensino Especial e do ATENDE / ACESSO – Transporte Especial.

2.4.14 Reunião da comissão 24/06/2013

- Revisão e correção da redação da Planilha Justificativas/Sugestões a partir do item 6.1.3.2-Amortização dos veículos substituídos pelos híbridos;
- Posicionamento consensual da comissão quanto às sugestões de ordem geral:

2.4.15 Reunião da comissão 27/06/2013

- Esclarecimentos ofício Setransp - STP/035/2013;
- Posicionamento consensual da comissão quanto aos itens (sugestões de ordem geral):
 - Formas de pagamento de pessoal de 01 á 25/02/2013. Caso não se tenha uma tarifa até o dia 01/02.
 - Substituição total dos cobradores por cobrança eletrônica (Micros).
- Discussão do Relatório Final.

3 ENCAMINHAMENTOS FINAIS

Após avaliação de todos os procedimentos dos novos contratos de concessão do Transporte Coletivo, bem como detalhamento dos custos tarifários embasados no Anexo III do processo licitatório, associados à Quilometragem dos serviços e aos passageiros pagantes equivalentes, que definem a Tarifa Técnica, utilizada para remuneração das concessionárias, a Comissão definiu recomendações que são apresentadas a seguir, na forma de encaminhamentos gerais e específicos.

3.1 ENCAMINHAMENTOS GERAIS

- a) com o intuito de incorporar a tarifa os ganhos de produtividade e de avanços tecnológicos do sistema de transporte coletivo a URBS e demais entidades responsáveis deverão implantar um processo de revisão, a cada quatro anos, dos parâmetros técnicos que formam a Tarifa Técnica através de procedimentos que tenham metodologia regulamentada por decreto municipal, garantia de transparência e controle social sobre todas as fases de execução, ampla divulgação de seus resultados e o registro e a responsabilização de todos os atores envolvidos;
- b) verificar a responsabilidade do Estado e Municípios na manutenção do equilíbrio econômico do sistema em função da integração metropolitana, buscando instrumentos que garantam e priorizem os recursos dos contratos dos convênios com secretarias dos Municípios e o Estado;
- c) fixar base de reajuste da tarifa técnica e a decretada de forma que seja definida já no início de fevereiro de forma que o sistema e os usuários não sejam penalizados por eventual indefinição nas negociações trabalhistas. Recomenda-se a realização de audiências públicas e reunião com o conselho de transporte antes dos reajustes;
- d) todos os parâmetros de composição da tarifa técnica devem ser objeto de análise de verificação por parte da auditoria;

- e) promover contratação de Auditoria que deverá identificar a origem das informações e a forma de cálculo de todos os parâmetros que formam a tarifa técnica apresentada no Anexo III do Edital de Licitação número 100/2009 ALI/DTP, que resultou nos Contratos de Concessões das linhas de transporte coletivo de Curitiba e do Sistema Metropolitano Integrado. As informações deverão ser obtidas a partir da análise dos documentos do processo licitatório, em documentos arquivados nos diversos departamentos da URBS ou através de entrevistas com funcionários da URBS;
- f) estabelecer que a auditoria deverá elaborar relatório pormenorizado mostrando a procedência das informações utilizadas na formação dos parâmetros que compõem a Tarifa Técnica, bem como, apresentar as conclusões sobre a adequação das informações utilizadas e a consistência da metodologia de cálculo de cada parâmetro;
- g) estabelecer que Auditoria deverá analisar todas as condições de participação definidas para os proponentes no Edital de Licitação número 100/2009 ALI/DTP, identificando eventuais causas da participação exclusivas de empresas que já operavam o sistema em Curitiba no processo licitatório;
- h) promover auditoria do Fundo de Urbanização de Curitiba e suas operações nos últimos 20 anos com ênfase na operação de vale transporte e de linhas integradas;
- i) propor ao Ministério Público - defesa do consumidor, avaliação dos dados de movimentação financeira das empresas e sócios a serem obtidos junto ao Ministério da Fazenda, objetivando identificar possíveis desvios;
- j) propor aos poderes executivo e legislativo estadual e municipal (região metropolitana de Curitiba) que promovam o debate sobre a constituição de um novo Sistema de Governança para a Região Metropolitana, contemplando o estudo de alternativa como consórcios públicos, fundos metropolitanos e entidades correlatas, compatível com os preceitos de democracia representativa e participativa da Constituição de 1988 e com capacidade técnica, gerencial e política para executar o planejamento dos transportes públicos metropolitanos e para tomar as decisões políticas

sobre o processo de integração operacional e tarifária da Rede Integrada de Transportes. Avaliar alternativas para a sustentabilidade da integração metropolitana (convênios, consórcios e outros);

- k) verificar os itens ainda não atendidos nos contratos e tomar medidas cabíveis, por exemplo, indicadores de qualidade, metas, assinatura de aditivos de ajustes e plano contábil padrão, exclusividade, cumprimento da proposta técnica, recolhimento dos impostos exclusivos, disponibilização das instalações de acordo com os investimentos declarados;
- l) discutir e estudar a possibilidade de implantar tarifas técnicas diferenciadas por anel na atual ou futura expansão da integração da RIT na RMC, sempre precedidos de estudos técnicos de viabilidade que levam em consideração o impacto tarifário e a estratégia de desenvolvimento territorial e ambiental da Região Metropolitana de Curitiba, sempre ouvindo o Conselho de Transporte;
- m) definir a separação dos custos e receitas do Lote Metropolitano da RIT a serem adotados no processo licitatório das linhas metropolitanas. Sugerir a Comec a revisão de todos os parâmetros e coeficientes técnicos e realização de pesquisa de preços, antes do início do processo licitatório;
- n) propor a revisão da composição do conselho municipal de transporte de forma ampliar a participação da sociedade civil organizada, com mecanismos de chamamento e credenciamento de entidades, para verificação de representatividade e legitimidade;
- o) propor que o conselho municipal de transporte tenha a competência de emitir parecer sobre a revisão tarifária para o usuário;
- p) estabelecer a discussão com a sociedade para viabilizar o escalonamento de horários das atividades geradoras de viagens, com o objetivo de reduzir a concentração de passageiros no horário de pico;
- q) avaliar a possibilidade de implantar tarifa sazonal com preço diferenciado por horário bem como expandir de forma sustentável a integração temporal;

- r) estabelecer um mecanismo de eficiência e produtividade para atendimento da Lei Federal da mobilidade nº 12587/12 - Art. 9º, §10, inciso II na transferência dos ganhos para os usuários (fator x - eficiência extra). Para esse fim o encontro de contas de cada empresa deve considerar a efetiva participação de cada contrato e as auditorias específicas devem ser aleatórias e permanentes;
- s) buscar junto ao Governo Federal, Estadual e Municipal, custeio para isenções tarifárias definidas por essas esferas;
- t) levantar e divulgar periodicamente os custos indiretos que não aparecem no cálculo tarifário (Ex. manutenção dos terminais, vias e etc.);
- u) avaliar possibilidade transformar créditos de viagens em créditos financeiros no cartão transporte;
- v) avaliar a possibilidade e discutir com a sociedade a implantação da tarifa gratuita de transporte público coletivo mediante indicação de fontes alternativas de recursos. (ex. CIDE, Imposto Ambiental, etc.) sem prejuízo dos demais serviços públicos essenciais;
- w) propor a notificação via ofício da URBS e notificação extrajudicial das concessionárias para fornecimento dos relatórios gerenciais, balancetes e balanço, sob risco de denúncia do contrato por quebra unilateral de cláusula contratual;
- x) promover a revisão dos indicadores de qualidade, sua efetividade e divulgação dos resultados mensais;
- y) com o objetivo de promover a transparência do transporte coletivo público indica-se a alteração da legislação específica para regulamentar as concessões contemplando operações via SPE - Sociedade de Propósito Específico (pública, privada ou mista), e sistema de contabilidade aberta/publica das concessionárias, divulgação periódica de subsídios tarifários, dos custos indiretos (investimentos, manutenção, planejamento e fiscalização etc.);

- z) propor a Prefeitura Municipal de Curitiba que encaminhe ao governo federal sugestões de criação de um marco regulatório nacional do transporte público coletivo urbano e metropolitano, contemplando parâmetros tarifários, de qualidade, de transparência, de controle social e correlato, inclusive no que se refere à SPE - Sociedade de Propósito Específico;
- aa) aguardar decisão judicial do desconto dos bens de uso exclusivo para tomada de novas providências quanto à frota do Município emprestada aos operadores;
- bb) a comissão entende como princípio básico a manutenção do sistema integrado com a RMC com acesso ao sistema com o pagamento de tarifa única, no entanto, que sua expansão seja sempre precedidos de estudos técnicos de viabilidade que levam em consideração o impacto tarifário e a estratégia de desenvolvimento territorial e ambiental da Região Metropolitana de Curitiba, sempre ouvindo o Conselho de Transporte;
- cc) promover a ampla divulgação do relatório final da comissão aos poderes constituídos bem como junto à sociedade;
- dd) promover em até um ano a avaliação dos encaminhamentos das propostas e sugestões constantes neste relatório pelo Conselho Municipal de Transporte, bem como as entidades e órgãos representados nesta comissão.

3.2 ENCAMINHAMENTOS ESPECÍFICOS

Neste item são apresentadas considerações e recomendações relacionadas ao Anexo III dos documentos do edital do processo licitatório do transporte coletivo. Tais itens tratam da base contratual utilizada para a remuneração das empresas operadoras do transporte coletivo.

3.2.1 Quilometragem (Anexo III – Item 1 do Edital)

A quilometragem é composta com a multiplicação da extensão de cada linha pelo número de viagens, mais a quilometragem não produtiva de entrada da frota em serviço e sua respectiva recolhida limitada conforme legislação em 6%, projeção para o período vigente.

Para efeito do cálculo base do processo licitatório é considerada a atual quilometragem de entrada e recolhida limitada em 6% até a real medição em função das novas garagens.

Também estão inclusas as médias históricas mensais da quilometragem dos eventos especiais e a previsão de curto prazo para melhoria da oferta no transporte Coletivo.

Em se tratando de um sistema integrado metropolitano, para efeitos de cálculo tarifário, é considerada a somatória da quilometragem de todos os lotes e também a quilometragem metropolitana.

| Tipo de Ônibus | KM de Tabela - 2013 | | | | | | | | | Média Mensal Ano |
|--------------------|---------------------|-------------------|----------------------|--------------------|-------------------|----------------------|--------------------|-------------------|----------------------|-----------------------|
| | Dias Úteis | 6% | 20,92 | Sabado | 6% | 4,25 | Domingo | 6% | 5,25 | |
| MICRO | 2.509,689 | 150,581 | 55.652,856 | 969,845 | 58,191 | 4.369,152 | 258,711 | 15,523 | 1.439,727 | 61.461,735 |
| MICRO ESPECIAL | 37.055,956 | 2.223,357 | 821.723,235 | 32.466,779 | 1.948,007 | 146.262,841 | 28.710,182 | 1.722,611 | 159.772,161 | 1.127.758,237 |
| COMUM | 180.326,216 | 10.819,573 | 3.998.769,912 | 107.710,750 | 6.462,645 | 485.236,929 | 89.159,952 | 5.349,597 | 496.175,133 | 4.980.181,973 |
| SEMI PADRON | 20.425,003 | 1.225,500 | 452.928,528 | 13.803,577 | 828,215 | 62.185,114 | 10.359,981 | 621,599 | 57.653,295 | 572.766,937 |
| PADRON | 93.521,485 | 5.611,289 | 2.073.857,639 | 66.496,520 | 3.989,791 | 299.566,824 | 49.673,737 | 2.980,424 | 276.434,345 | 2.649.858,809 |
| HÍBRIDOS | 7.041,863 | 422,512 | 156.154,724 | 4.841,346 | 290,481 | 21.810,265 | 4.094,182 | 245,651 | 22.784,123 | 200.749,112 |
| HÍBRIDOS BIO | 554,006 | 33,240 | 12.285,199 | 342,956 | 20,577 | 1.545,018 | 342,956 | 20,577 | 1.908,552 | 15.738,769 |
| ARTICULADO 18m | 69.061,067 | 4.143,664 | 1.531.442,967 | 39.358,827 | 2.361,530 | 177.311,516 | 25.145,290 | 1.508,717 | 139.933,537 | 1.848.688,020 |
| ARTICULADO 20m | 4.809,673 | 288,580 | 106.655,455 | 1.136,867 | 68,212 | 5.121,586 | 1.056,754 | 63,405 | 5.880,839 | 117.657,879 |
| ARTICULADO 20m BIO | 2.044,724 | 122,683 | 45.342,158 | 2.221,138 | 133,268 | 10.006,229 | 2.215,876 | 132,953 | 12.331,351 | 67.679,738 |
| BIARTICULADO | 26.420,347 | 1.585,221 | 585.876,487 | 17.292,634 | 1.037,558 | 77.903,318 | 12.235,823 | 734,149 | 68.092,357 | 731.872,162 |
| BIARTICULADO BIO | 6.222,572 | 373,354 | 137.986,780 | 3.422,664 | 205,360 | 15.419,102 | 1.598,281 | 95,897 | 8.894,432 | 162.300,314 |
| TOTAL | 449.992,602 | 26.999,556 | 9.978.675,940 | 290.063,905 | 17.403,834 | 1.306.737,893 | 224.851,725 | 13.491,104 | 1.251.299,852 | 12.536.713,682 |

OS ENCAMINHAMENTOS ESPECÍFICOS PARA ESSE ITEM SÃO:

- a) dinamizar o sistema de programação de viagens na adequação da oferta e demanda, disponibilizando informações sobre quilometragem e viagens programadas e realizadas (histórico) via web para fins de transparência e controle social;
- b) adotar um sistema de controle que garanta segurança absoluta do registro das viagens efetivamente executadas, indicando a diferença entre o programado e o realizado. Este sistema de controle deve sofrer constantes e permanentes auditorias externas;
- c) buscar soluções para diminuir os custos operacionais nos horários entre picos (Redução km ou utilizar veículo apropriado à demanda).

3.2.2 Passageiros (Anexo III - Item 2 do Edital)

É utilizada a média total de passageiros pagantes equivalentes para o cálculo final da tarifa técnica, que é a soma dos passageiros de valor integral, mais a equivalência das passagens com desconto ou diferenciadas. Neste processo o quantitativo está embasado na média do número de passageiros real de 01 de junho de 2008 a 31 de maio de 2009 em função de extrema atipicidade de saúde pública ocorrida em 2009. De forma geral observa-se a tendência ocorrida no último período tarifário.

Em se tratando de um sistema metropolitano integrado os cálculos devem considerar além da somatória dos passageiros de todos os lotes, os passageiros pagantes equivalentes metropolitanos, tanto no cálculo da tarifa técnica como receita para compensação entre os lotes do sistema urbano e do sistema metropolitano conforme seus custos.

Média mensal inicial de passageiros pagantes equivalentes para cálculo de tarifa técnica: 26.547.047

Para o período do contrato estima-se como meta uma média de produtividade de passageiros pagantes equivalentes de até 1% ao ano.

PROJEÇÃO DE PASSAGEIROS PAGANTES EQUIVALENTES PARA 2013

| DISTRIBUIÇÃO DOS MÊSES POR DIAS ÚTEIS / SÁBADOS / DOMINGOS / FERIADOS e ATÍPICOS (2013) | | | | | | | | CONTROLE |
|---|------------|--------------|---------|---------------|---------|----------|-------|----------|
| MÊS | DIAS ÚTEIS | DIA ATÍPICOS | SÁBADOS | SAB. ATÍPICOS | DOMINGO | FERIADOS | TOTAL | |
| JANEIRO | 22 | - | 4 | - | 4 | 1 | 31 | PREVISTO |
| FEVEREIRO | 17 | 1 | 4 | - | 4 | 2 | 28 | PREVISTO |
| MARÇO | 20 | - | 5 | - | 5 | 1 | 31 | PREVISTO |
| ABRIL | 22 | - | 4 | - | 3 | 1 | 30 | PREVISTO |
| MAIO | 20 | 1 | 4 | - | 4 | 2 | 31 | PREVISTO |
| JUNHO | 20 | - | 5 | - | 5 | - | 30 | PREVISTO |
| JULHO | 23 | - | 4 | - | 4 | - | 31 | PREVISTO |
| AGOSTO | 22 | - | 5 | - | 4 | - | 31 | PREVISTO |
| SETEMBRO | 21 | - | 3 | - | 4 | 2 | 30 | PREVISTO |
| OUTUBRO | 23 | - | 3 | - | 4 | 1 | 31 | PREVISTO |
| NOVEMBRO | 20 | - | 4 | - | 4 | 2 | 30 | PREVISTO |
| DEZEMBRO | 17 | 4 | 4 | - | 5 | 1 | 31 | PREVISTO |

| MÉDIA DO Nº DE PASSAGEIROS PAGANTES EQUIVALENTES - SISTEMA (base: 2012) | | | | | | | | CONTROLE |
|---|------------|--------------|---------|---------------|---------|----------|-----------|----------|
| MÊS | DIAS ÚTEIS | DIA ATÍPICOS | SÁBADOS | SAB. ATÍPICOS | DOMINGO | FERIADOS | TOTAL | |
| JANEIRO | 915.148 | - | 502.121 | - | 198.948 | 111.690 | 1.727.907 | PREVISTO |
| FEVEREIRO | 1.055.608 | 754.942 | 534.165 | - | 188.275 | 327.916 | 2.860.906 | PREVISTO |
| MARÇO | 1.099.680 | - | 569.747 | - | 205.048 | 326.900 | 2.201.375 | PREVISTO |
| ABRIL | 1.103.115 | 838.756 | 538.399 | 492.578 | 179.865 | 354.100 | 3.506.813 | PREVISTO |
| MAIO | 1.087.961 | 799.000 | 601.258 | - | 185.218 | 289.992 | 2.963.429 | PREVISTO |
| JUNHO | 1.053.895 | 807.474 | 553.184 | - | 173.921 | 339.459 | 2.927.933 | PREVISTO |
| JULHO | 984.615 | - | 540.731 | - | 170.806 | - | 1.696.152 | PREVISTO |
| AGOSTO | 1.075.289 | - | 580.958 | - | 181.842 | - | 1.838.089 | PREVISTO |
| SETEMBRO | 1.064.833 | - | 575.899 | 373.715 | 181.540 | 346.081 | 2.542.068 | PREVISTO |
| OUTUBRO | 1.064.975 | - | 546.427 | - | 180.985 | 325.456 | 2.117.843 | PREVISTO |
| NOVEMBRO | 1.086.444 | 791.587 | 548.877 | - | 189.379 | 348.933 | 2.965.220 | PREVISTO |
| DEZEMBRO | 990.845 | 368.427 | 574.240 | - | 193.981 | 180.777 | 2.308.270 | PREVISTO |

| MÉDIA DO Nº DE PASSAGEIROS PAGANTES EQUIVALENTES - RESUMO SISTEMA (projeção: 2013) | | | | | | | | CONTROLE |
|--|------------|--------------|-----------|---------------|-----------|----------|--------------------|-------------------|
| MÊS | DIAS ÚTEIS | DIA ATÍPICOS | SÁBADOS | SAB. ATÍPICOS | DOMINGO | FERIADOS | EQUIVALENTES | |
| JANEIRO | 20.133.256 | - | 2.008.484 | - | 795.792 | 111.690 | 23.049.222 | PREVISTO |
| FEVEREIRO | 17.945.336 | 754.942 | 2.136.660 | - | 753.100 | 655.832 | 22.245.870 | PREVISTO |
| MARÇO | 21.993.600 | - | 2.848.735 | - | 1.025.240 | 326.900 | 26.194.475 | PREVISTO |
| ABRIL | 24.268.530 | - | 2.153.596 | - | 539.595 | 354.100 | 27.315.821 | PREVISTO |
| MAIO | 21.759.220 | 799.000 | 2.405.032 | - | 740.872 | 579.984 | 26.284.108 | PREVISTO |
| JUNHO | 21.077.900 | - | 2.765.920 | - | 869.605 | - | 24.713.425 | PREVISTO |
| JULHO | 22.646.145 | - | 2.162.924 | - | 683.224 | - | 25.492.293 | PREVISTO |
| AGOSTO | 23.656.358 | - | 2.904.790 | - | 727.368 | - | 27.288.516 | PREVISTO |
| SETEMBRO | 22.361.493 | - | 1.727.697 | - | 726.160 | 692.162 | 25.507.512 | PREVISTO |
| OUTUBRO | 24.494.425 | - | 1.639.281 | - | 723.940 | 325.456 | 27.183.102 | PREVISTO |
| NOVEMBRO | 21.728.880 | - | 2.195.508 | - | 757.516 | 697.866 | 25.379.770 | PREVISTO |
| DEZEMBRO | 16.844.365 | 1.473.708 | 2.296.960 | - | 969.905 | 180.777 | 21.765.715 | PREVISTO |
| TOTAL GERAL EQUIVALENTES - 2013 | | | | | | | 302.419.829 | - |
| | | | | | | | Média/mês > | 25.201.652 |

DESCONSIDERADO OS DIAS DE GREVE

OS ENCAMINHAMENTOS ESPECÍFICOS PARA ESSE ITEM SÃO:

- o poder público deve preservar o gerenciamento e comercialização dos créditos da bilhetagem eletrônica e ter o controle total dos pagamentos em dinheiro na catraca;
- transferir para URBS a estrutura de gerenciamento de dados hoje alocada no ICI (Instituto Curitiba de Informática);
- criar níveis de acesso público às informações do banco de dados do controle operacional e financeiro para análises e transparência. Criar sistemas de BI (Business Intelligence) georeferenciadas;
- promover auditoria financeira e técnica no Sistema de Bilhetagem Eletrônica. Verificar as fragilidades do sistema e adotar medidas preventivas;

- e) promover a auditoria histórica dos contratos e trabalhos realizados pelo ICI (Instituto Curitiba de Informática) no transporte coletivo de Curitiba;
- f) aprimorar os controles de evasão (uso inadequado do cartão de isento) e invasão (utilização sem pagamento da tarifa).

3.2.3 IPK (Anexo III – Item 3 do Edital)

Índice resultante da divisão do número médio de passageiros pagantes equivalentes, meta do novo período, pela quilometragem total a ser realizada, para todo o sistema.

Este índice será utilizado como divisor do custo quilométrico médio do sistema para definição da tarifa técnica.

Em se tratando de um sistema metropolitano integrado o IPK calculado deverá considerar também a quilometragem e os passageiros pagantes equivalentes metropolitanos.

$$\text{IPK inicial} = \frac{\text{Passageiros pagantes equivalentes}}{\text{km Total}}$$

3.2.4 Custos dependentes ou variáveis (Anexo III – Item 4 do Edital)

3.2.4.1- Combustível

Parâmetros médios máximos apropriados em função de acompanhamentos históricos utilizado como consumo na RIT (Rede Integrada de Transporte).

Para o cálculo inicial e correção periódica deste insumo considera-se para o preço unitário do litro do diesel o menor preço entre o cotado pelas distribuidoras e o valor médio de compra levantada pela ANP - Agência Nacional do Petróleo, nos postos de Curitiba, observado também o disposto no artigo 111 do regulamento do Transporte Coletivo.

| Tipo de Veículo | LOTE 01 | LOTE 02 | LOTE 03 |
|-----------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|
| | Parâmetro Proposto Licitação | Parâmetro Proposto Licitação | Parâmetro Proposto Licitação |
| Micro | 0,23065772 | 0,23065772 | 0,23067154 |
| Micro-Especial | 0,31243440 | 0,31256250 | 0,31245315 |
| Comum | 0,36000386 | 0,36003628 | 0,36002546 |
| Semi Padron | 0,51439055 | 0,51443689 | 0,51442144 |
| Padron | 0,54092663 | 0,54097536 | 0,54095910 |
| Hibrido | 0,38654888 | 0,40135796 | 0,00000000 |
| Articulado | 0,75324985 | 0,76861076 | 0,76545122 |
| Biarticulado | 0,88589741 | 0,91263979 | 0,92798456 |
| TOTAL | 0,48271950 | 0,50657180 | 0,52592460 |

OS ENCAMINHAMENTOS ESPECÍFICOS PARA ESSE ITEM SÃO:

- a) estudar a viabilidade (custo / benefício) de implantação de controles eletrônicos de consumo de combustível da frota para atualização periódica dos parâmetros de consumo;
- b) implantar procedimento de controle de consumo de combustível da frota para efetuar a atualização e criar estatística do consumo de cada veículo, constituindo um banco de dados, que poderá ser utilizado na revisão periódica dos itens de consumos;
- c) buscar alternativas de fornecimento do diesel com preço mais favorável ao sistema, se necessário firmando parceria com a Petrobras;
- d) verificar os padrões atuais de consumo com controle do abastecimento. Além dos relatórios de consumo encaminhados mensalmente a URBS deve verificar pela auditoria a ser contratada um efetivo encontro de contas entre o consumo, as compras e os balancetes.

3.2.4.2 Lubrificantes

Custos relativos ao consumo de óleo de motor, óleo de diferencial, óleo caixa, fluído de freio e graxa.

Em função de sua representatividade considera-se como custo destes insumos um parâmetro máximo de consumo de 4% do consumo do óleo diesel, embasado nos parâmetros históricos praticados na RIT (Rede Integrada de Transporte).

OS ENCAMINHAMENTOS ESPECÍFICOS PARA ESSE ITEM SÃO:

- a) promover auditorias aleatórias e permanentes;
- b) considerar através do encontro de contas a efetiva participação de cada contrato, no caso de uma mesma garagem prestar serviço para mais de um contratante;
- c) verificar os padrões atuais de consumo com controle de uso. Além do controle dos relatórios de consumo do diesel (vinculado) encaminhados mensalmente a URBS. A auditoria independente contratada deve verificar o efetivo encontro de contas entre o consumo dos lubrificantes, as compras e os balancetes;
- d) eliminar indexação interna, estabelecendo padrões de consumo próprio. Este item está indexado ao consumo de combustível.

3.2.4.3 Rodagem

Parâmetros máximos para cada tipo de veículo para cobrir os custos de consumo de pneus, câmaras, protetores e recauchutagem de forma simplificada, obtida através do custo histórico dos consumos do componente rodagem praticados na RIT (Rede Integrada de Transporte), vinculados exclusivamente ao preço do tipo de pneu para cada categoria.

O preço dos tipos de pneus para o cálculo do custo quilômetro inicial e as correções periódicas serão obtidos através de consultas junto aos fornecedores para grandes consumidores.

Parâmetros de rodagem

| Tipo de veículo | Parâmetro de consumo |
|------------------------|-----------------------------|
| MICRO | 0,00008429 |
| MICRO ESPECIAL | 0,00006113 |
| COMUM | 0,00007952 |
| SEMI PADRON | 0,00007952 |
| PADRON | 0,00007685 |
| PADRON HÍBRIDO | 0,00007685 |
| ARTICULADO 18 metros | 0,00009128 |
| ARTICULADO 20 metros | 0,00009128 |
| BIARTICULADO | 0,00010775 |

OS ENCAMINHAMENTOS ESPECÍFICOS PARA ESSE ITEM SÃO:

- a) promover auditorias aleatórias e permanente;
- b) considerar através do encontro de contas a efetiva participação de cada contrato, no caso de uma mesma garagem prestar serviço para mais de um contratante;
- c) verificar os padrões atuais de consumo com controle dos itens relativos à rodagem. Além dos relatórios gerenciais mensais, a URBS deve, através de auditoria independente, promover o efetivo encontro de contas entre consumo, compras e balancetes;
- d) verificar no ajuste de preço para efeitos de correção anual deste item a possibilidade da substituição da consulta junto aos fornecedores para grandes fornecedores pela adoção de um índice setorial que represente o consumo deste item.

3.2.4.4. Peças e acessórios e serviços de terceiros relativos à manutenção.

Para manutenção preventiva e corretiva dos veículos em operação na RIT (Rede Integrada de Transporte), estamos considerando como limite os custos atuais utilizados para o cálculo dos custos deste item, observando as devidas proporcionalidades entre os custos de manutenção para cada tipo de veículos. Os custos atuais consideram para uma meta média de quilometragem para manutenção preventiva e corretiva, o percentual máximo de 8% do valor do veículo sem rodagem. Nestes critérios temos os seguintes custos/km como parâmetros máximos:

A correção periódica será de acordo com a variação dos preços dos veículos obtidos através das notas fiscais, extrapolados para o perfil real da frota cadastrada no sistema.

Tabela de custo/km e custo máximo mensal de peças e acessórios e serviços de terceiros

| Tipo de veículo | Custo/km / 2013 |
|------------------------|------------------------|
| MICRO | 0,1693 |
| MICRO ESPECIAL | 0,2216 |
| COMUM | 0,2298 |
| SEMI PADRON | 0,2650 |
| PADRON | 0,2931 |
| PADRON HÍBRIDO | 0,5736 |
| ARTICULADO 18 metros | 0,4995 |
| ARTICULADO 20 metros | 0,5602 |
| BIARTICULADO | 0,8888 |

OS ENCAMINHAMENTOS ESPECÍFICOS PARA ESSE ITEM SÃO:

- a) verificar pela auditoria independente a ser contratada um efetivo encontro de contas com os gastos em peças e acessórios e serviços de terceiros veículo a veículo em pelo menos 5 anos considerando a vida útil de 10 anos;
- b) verificar o percentual efetivo de gastos com manutenção ao ano, relacionados ao valor do veículo, que devem estar comprovados nos balancetes e no balanço anual, sendo os gastos anuais comparados ao valor da frota;

- c) considerar através do encontro de contas a efetiva participação de cada contrato, no caso de uma mesma garagem prestar serviço para mais de um contratante;
- d) estudar a revisão do procedimento de mensuração deste parâmetro hoje atrelado ao valor do veículo. Para efeitos de correção anual deste item avaliar a possibilidade a substituição da nota fiscal de aquisição de veículos pela adoção de um índice setorial que represente a variação de preço deste item;
- e) promover auditorias aleatórias e permanentes;
- f) verificar e acompanhar junto ao fabricante das baterias dos ônibus híbridos a efetiva durabilidade e os valores de aquisição para reposição.

3.2.5 Custos de pessoal de operação e de administração, encargos e benefícios (Anexo III – Item 5 do Edital)

3.2.5.1. Motoristas, cobradores, porteiros, controladores, zeladores, vigilantes, pessoal de manutenção e limpeza, atendentes e auxiliares

Para os custos relativos a motoristas, cobradores, porteiros e/ou controladores dos terminais, controladores das estações tubos, zeladores e vigilantes das estações tubos e terminais, controladores de tráfego, pessoal de manutenção e limpeza dos veículos, terminais e demais equipamentos urbanos, atendentes e auxiliares de operação, com os devidos salários médios com horas extras e adicionais, encargos sociais e benefícios, estamos considerando como custos máximos os atuais praticados em toda a RIT (Rede Integrada de Transporte) cuja base de cálculo geral a seguir demonstrada será utilizada como parâmetros isonômicos para todos os lotes, resultando em custos/km máximos no processo licitatório.

Incluso acordo coletivo 2010.

A correção periódica será conforme acordo coletivo.

OBS: - Para motoristas e cobradores, jornada de trabalho de 36 horas semanais e para as demais categorias jornadas de trabalho de 44 horas semanais.

- Salário Médio = nos salários médio estão inclusos os adicionais noturnos, feriados e anuênios e o custo mensal dos eventos especiais.

- Para os motoristas do micro foi acrescentado a atividade complementar e descontado o cobrador.
- Os feristas estão inclusos nos encargos sociais.
- Pessoal de Administração está somado em pessoal de operação no resumo final de custo final para pessoal, encargos e benefícios.
- Vigilantes está em outros custos administrativos (terceirização)
- Fator de utilização em função do número postos, terminais ou da frota operante.
- As horas extras atuais foram transformadas em pessoas.

OS ENCAMINHAMENTOS ESPECÍFICOS PARA ESSE ITEM SÃO:

- a) verificar através da auditoria a ser contratada, o efetivo gasto com pessoal, por função verificando quantitativo, salários médios e especificamente para motoristas e cobradores as horas efetivamente trabalhadas (base da planilha). Observar que mais de 75% do custo de pessoal refere-se a motoristas e cobradores e o FUC - Fundo de Urbanização de Curitiba está sob judice, até a decisão judicial;
- b) buscar escalas que otimizem a jornada de trabalho, para maior eficiência do sistema, desde que respeitados os acordos e legislação trabalhista;
- c) buscar alternativas para que os reajustes acima da inflação não impactem no custo da tarifa técnica e que os mesmos sejam remunerados por outra fonte que não a tarifa;
- d) separar as folhas de pagamento por função, de acordo com cada contrato em função das exigências de exclusividade, no caso de uma mesma garagem prestar serviço para mais de um contrato;
- e) retirar da tarifa os repasses pactuados em acordos celebrados entre empresas e entidades laborais que não sejam destinados diretamente aos trabalhadores;
- f) determinar que as negociações da convenção coletiva de trabalho sejam antecipadas com vistas a permitir a aplicação dos índices de reajustes no

período de revisão da tarifa técnica, condicionando a remuneração de 01 a 25/02 de cada ano;

- g) estudar alternativas para que a política de valorização de pessoal que atualmente considera exclusivamente o anuênio de 2% e os benefícios negociados entre trabalhadores e os empregadores sejam remunerados por outra fonte que não a tarifa;
- h) promover processos de auditoria constante e aleatórios na folha de pagamento, confrontando os dados calculados com os enviados ao Ministério do Trabalho (RAIS E CAGED).

3.2.5.2. Encargos Sociais

Para os custos máximos dos encargos sociais estamos mantendo os valores atuais dos encargos teóricos relativos aos grupos relacionados abaixo: grupo “A”:

Os encargos do Grupo “A” compreendem os itens tributários que incidem sobre a folha de pagamento. As suas alíquotas decorrem de legislação federal e são válidas para todo o território nacional.

| | | 2012 | 2013 |
|--------------|----------------------|-----------------|-----------------|
| 1 | INSS | 20,0000% | |
| 2 | Acidente de Trabalho | 3,0000% | 3,0000% |
| 3 | Salário Educação | 2,5000% | 2,5000% |
| 4 | INCRA | 0,2000% | 0,2000% |
| 5 | SENAT | 1,0000% | 1,0000% |
| 6 | SEST | 1,5000% | 1,5000% |
| 7 | SEBRAE | 0,6000% | 0,6000% |
| 8 | FGTS | 8,0000% | 8,0000% |
| TOTAL | | 36,8000% | 16,8000% |

grupo “B”:

Os encargos do grupo “B” compreendem itens de benefícios aos funcionários, são fixos e foram calculados tomando-se por base a estatística do sistema.

| | | 2012 | 2013 |
|--------------|-------------------------|-----------------|-----------------|
| 9 | Férias | 9,0900% | 9,0900% |
| 10 | Abono de Férias | 3,0290% | 3,0290% |
| 11 | 13º Salário | 8,6051% | 8,6051% |
| 12 | Aviso Prévio Indenizado | 0,1211% | 0,1211% |
| 13 | Auxílio Enfermidade | 0,3596% | 0,3596% |
| 14 | Indenizações | 0,0045% | 0,0045% |
| TOTAL | | 21,2093% | 21,2093% |

grupo "C":

Os encargos do grupo "C" compreendem um encargo denominado depósito por rescisão e que não provoca nem sofre incidência de outros encargos.

| | | 2012 | 2013 |
|--------------|-----------------------|----------------|----------------|
| 15 | Deposito por Rescisão | 0,8168% | 0,8168% |
| TOTAL | | 0,8168% | 0,8168% |

grupo "D":

Os encargos do grupo "D" correspondem à incidência cumulativa dos encargos do grupo "A" sobre os encargos do grupo "B".

| | | 2012 | 2013 |
|--------------|-------------------------------|----------------|----------------|
| 16 | Incidência do "A" sobre o "B" | 7,8050% | 3,5632% |
| TOTAL | | 7,8050% | 3,5632% |

Total dos encargos

A somatória dos quatro grupos totaliza o cálculo do percentual de encargos sociais utilizados na planilha.

| Estes | | 2012 | 2013 |
|------------|-------------------------------------|-----------------|-----------------|
| praticado. | TOTAL SOMA : "A"+"B"+"C"+"D" | 66,6311% | 42,3893% |

Obs.: Em 2013 através da Legislação Federal nº 12715/12 os encargos foram desonerados com substituição do INSS pelo Imposto 2% sobre a Receita Bruta.

OS ENCAMINHAMENTOS ESPECÍFICOS PARA ESSE ITEM SÃO:

- a) verificar através da auditoria independente a ser contratada, o efetivo custo dos encargos proporcionalmente as folhas, confrontando os dados calculados com os enviados ao Ministério do Trabalho (RAIS e CAGED).

3.2.5.3. Benefícios

3.2.5.3.1. Cesta básica

A partir de valores estabelecidos em acordo coletivo, para os quantitativos indicados no item 5.1, incluso os feristas considerando como custos máximos os atuais praticados na RIT (Rede Integrada do Transporte), resultando em custos/km máximo no processo licitatório.

A correção periódica será conforme acordo coletivo.

OS ENCAMINHAMENTOS ESPECÍFICOS PARA ESSE ITEM SÃO:

- a) avaliar o valor da cesta básica verificando parâmetros considerados entre as partes contratadas;
- b) adotar como parâmetro de ajuste a correção máxima pelo índice da cesta básica de Curitiba. Os reajustes acima do índice não devem impactar na tarifa.

3.2.5.3.2. Plano de saúde

A partir de valores estabelecidos em acordo coletivo, com os quantitativos estabelecidos no item 5.1 inclusive os feristas, considerando como custos máximos os atuais praticados na RIT (Rede Integrada do Transporte), resultando em custos/km máximo no processo licitatório.

A correção periódica será conforme acordo coletivo.

OS ENCAMINHAMENTOS ESPECÍFICOS PARA ESSE ITEM SÃO:

- a) verificar através de auditoria independente a ser contratada o efetivo gasto nesta rubrica pelos sindicatos, comparando com os planos existentes no mercado.

3.2.5.3.3. Seguro de vida

A partir de valores estabelecidos em acordo coletivo, com os quantitativos definidos no item 5.1, inclusive os feristas, considerando como custos máximos os atuais praticados na RIT (Rede Integrada do Transporte), resultando em custos/km máximo no processo licitatório.

OS ENCAMINHAMENTOS ESPECÍFICOS PARA ESSE ITEM SÃO:

- a) verificar através de auditoria independente a ser contratada, o efetivo gasto nesta rubrica, comparando com os planos existentes no mercado.

3.2.5.4. Atividade complementar

Motoristas que exerçam durante a jornada de trabalho, nas linhas respectivas, a atividade complementar de cobrança de passagens, serão pago o correspondente a 10% do valor hora do piso salarial, considerando a carga mensal de 180 (cento e oitenta horas). Considerando como custos máximos os atuais praticados na RIT (Rede Integrada de Transporte) resultando em custos/km máximo no processo licitatório.

A correção periódica será conforme acordo coletivo.

OS ENCAMINHAMENTOS ESPECÍFICOS PARA ESSE ITEM SÃO:

- a) negociar o valor da atividade complementar, revendo a legislação que proibiu a dupla função;
- b) intensificar e estimular o uso do cartão transporte.

3.2.5.5. Fundo assistencial

Para os quantitativos de pessoal indicados no item 5.1, considerando como custos os atuais praticados na RIT (Rede Integrada do Transporte), resultando em custos/km máximo no processo licitatório.

A correção periódica será conforme acordo coletivo.

OS ENCAMINHAMENTOS ESPECÍFICOS PARA ESSE ITEM SÃO:

- a) verificar através de auditoria independente a ser contratada o efetivo gasto nesta rubrica e sua efetiva utilização em benefício ao trabalhador;
- b) retirar da tarifa os repasses pactuados em acordos celebrados entre empresas e entidades laborais, que não sejam destinados diretamente aos trabalhadores.

3.2.5.6. Pessoal de administração com encargos sociais

Como custo base inicial deste custo, estamos considerando como limite os custos atuais praticados na RIT (Rede Integrada de Transporte) que foram calculados de acordo com sua participação no custo administrativo, transformando na nova base de custo, resultando em custos/km máximo no processo licitatório.

A correção do custo será conforme acordo coletivo.

Este custo se vinculando ao custo mensal de pessoal de operação com encargos, para avaliação futura o percentual esta calculado em 7,71%.

OS ENCAMINHAMENTOS ESPECÍFICOS PARA ESSE ITEM SÃO:

- a) verificar através de auditoria independente a ser contratada, o efetivo gasto com pessoal administrativo reavaliando o dimensionamento, dentro do critério de razoabilidade e estabelecendo limites na remuneração dos diretores de acordo com salários de secretários municipais.

3.2.6 Custos de administração (Anexo III – Item 6 do Edital)

3.2.6.1 Custos administrativos

3.2.6.1.1 Despesas administrativas

Para as despesas administrativas, além dos custos administrativos tradicionais consideram-se também os custos de material de expediente, informatização, material de limpeza dos veículos, segurança, limpeza e manutenção do patrimônio, equipamentos, taxas, seguros, pagamento de serviços e necessidades legais, todos os custos relativos a material, supervisão,

veículos de apoio e serviços para limpeza dos terminais, estação tubo e demais equipamentos urbanos, bem como as taxas de infra-estrutura.

Como base inicial deste custo, estamos considerando como limite os custos atuais utilizados para cálculo no sistema, que foram calculados de acordo com sua participação no custo administrativo, transformando-os na nova base de custo, resultando em custos/km máximo no processo licitatório.

A correção periódica do custo/km será de acordo com o índice inflacionário.

Este custo vinculado ao custo mensal de pessoal de operação com encargos, para avaliação futura o percentual está calculado em 6,64%.

OS ENCAMINHAMENTOS ESPECÍFICOS PARA ESSE ITEM SÃO:

- a) verificar através de auditoria independente a ser contratada, o efetivo gasto anual com os componentes relativos a estes itens conforme estabelecido na planilha e o Art. 60 do decreto nº 1356/08, sugerindo um uso racional e econômico dos recursos alocados.

3.2.6.1.2 Outros custos administrativos de ordem operacional

Estes custos consideram as despesas atuais praticadas no sistema com vigilância dos terminais, manutenção das catracas e equipamentos de bilhetagem dos veículos e equipamentos urbanos, equipamentos de informação aos usuários e uniformes. Com a inclusão do seguro para os usuários, do custo do projeto ATENDE e de material de limpeza dos terminais e Estações Tubo, resultando em custos/km máximo no processo licitatório.

A correção periódica do custo/km será de acordo com o índice inflacionário.

Este item poderá absorver a manutenção e obras emergenciais nos terminais, estações tubo e demais equipamentos urbanos com os devidos ressarcimentos dos custos.

OS ENCAMINHAMENTOS ESPECÍFICOS PARA ESSE ITEM SÃO:

- a) buscar outras fontes de financiamentos para cobertura dos custos relativos às despesas com ATENDE e Atendimento médico SITES;
- b) verificar a taxa de Administração do Segbus - preço de mercado, avaliando a relação benefício x custo, avaliando sua eliminação na próxima revisão tarifária;

- c) recomendar a URBS que avalie e renegocie os contratos relativos ao ICI/SBE e demais contratos geridos diretamente;
- d) indicar que a auditoria independente a ser contratada avalie o dimensionamento e a aplicação efetiva dos contratos relativos a vigilância, uniforme, seguro e outros contratos;
- e) realizar estudo dos parâmetros de operação e custo do ônibus híbridos, para implantar na próxima tarifa, bem como a destinação dos veículos substituídos;
- f) oficiar a Volvo quanto à necessidade da manutenção da taxa de risco para o ônibus híbrido;
- g) oficiar as empresas sobre a diferenciação de salários de pessoal para operação dos ônibus híbridos;
- h) promover a revisão total do aditivo contratual que definiu o custo atual do ônibus híbridos definindo a partir da análise custo x benefício e sua continuidade;
- i) buscar eventuais contrapartidas nas ações comerciais relativas às inovações;
- j) buscar fontes alternativas de financiamento às inovações, de modo que os seus custos não sejam incorporados à tarifa.

3.2.7 Amortização de veículos e instalações, edificações e equipamentos (Anexo III – Item 7 – do Edital)

3.2.7.1. Amortização de veículos

Estes custos consideram a reposição dos valores investidos na aquisição da frota, de acordo com a vida útil e valor residual estabelecido para cada categoria dos veículos do sistema.

Para o início do processo, como frota de modelos ideais consideramos a frota operante com reserva de 10% na vida útil. Na valoração consideramos o

veículo tipo de menor custo de acordo com as aquisições atuais na RIT (Rede Integrada de Transporte) para cada categoria, podendo após processo licitatório estes valores ser readequados para os veículos usados de acordo com a frota disponibilizada.

Para os veículos Articulados -18m a frota reserva considerada é de veículos padron.

Para os veículos Biarticulados, não se considera frota reserva na vida útil.

Para os veículos do SITES não se considera frota reserva na vida útil.

Com estes critérios utilizando a fórmula abaixo, resultaram em custos/km máximo no processo licitatório.

$$\text{Custo/km} = \left(\frac{\text{FT (Vv sem rodagem - VR)}}{120} \right) \div \text{km da categoria}$$

FT = Frota Total da categoria
Vv = Valor do veículo sem rodagem
VR = Valor Residual

A correção periódica será de acordo com a variação dos preços dos veículos obtidos através das notas fiscais, extrapolados para o perfil real da frota cadastrada no sistema.

OS ENCAMINHAMENTOS ESPECÍFICOS PARA ESSE ITEM SÃO:

- a) avaliar e buscar critérios alternativos / comparativos para reajuste do valor da frota, como por exemplo: conveniar com outras capitais para troca de informação de valores de Notas Fiscais;
- b) fazer auditoria independente da frota total do sistema para verificação dos custos de amortização e remuneração do capital;
- c) intervir na negociação da compra dos ônibus com os fornecedores sobretudo nos casos de especificidades e exclusividades de fornecimentos de veículos;
- d) buscar junto aos órgãos competentes, uma fiscalização na emissão de notas fiscais e o cruzamento das informações com impostos recolhidos;

- e) discutir com a sociedade, conselho municipal de transporte, na implantação de novas tecnologias e novos modais, a metodologia de amortização das novas tecnologias. Nestas inovações buscar fontes alternativas de financiamentos, buscando eventuais contrapartidas nas ações comerciais de forma a não onerar a tarifa técnica;
- f) propor a criação de um fundo setorial para financiar pesquisas e soluções tecnológicas de mobilidade urbana, via recursos governamentais (ex. FUNTEL, Fundação Araucária, ISS Tecnológico);
- g) verificar a obrigatoriedade da publicação de tabela de preços dos veículos para avaliar sua variação;
- h) reavaliar a possibilidade da frota reserva ser composta por ônibus com vida útil vencida com mais de 10 anos, bem como a possibilidade legal desta alteração no edital;
- i) implementar formas de comercialização de créditos carbono decorrente das inovações (híbrido, biodiesel e outras externalidades);
- j) avaliar a solução dos ônibus híbridos já implantadas bem como a desativação desta solução tecnológica apurando eventuais responsabilidades da administração no tocante a oneração do sistema sem benefícios sociais econômicos e ambientais relevantes;
- k) solicitar aos concessionários apresentação de estudos de aproveitamento, considerando: a venda, substituição de outros ônibus, reforços em linhas e outras possibilidades, incluindo também a troca ou operação provisória de linhas não pertencentes ao Consórcio. Considerando que os veículos tipo Micro que foram substituídos pelos ônibus híbridos continuam representando custo ao Sistema sobretudo aos valores de depreciação.

3.2.7.2. Amortização de instalações, edificações e equipamentos

Custo vinculado, representando 6,33% da amortização dos veículos da frota de modelos ideais, conforme custos atuais praticados da RIT (Rede Integrada de Transporte), resultando em custos/km máximo no processo licitatório.

Reajuste de acordo com a vinculação.

OS ENCAMINHAMENTOS ESPECÍFICOS PARA ESSE ITEM SÃO:

- a) verificar por meio de auditoria independente o valor efetivo da amortização das instalações, buscando a desindexação deste item em relação ao valor da frota, verificar se as instalações não se encontram totalmente amortizadas ou se foram amortizadas além do seu valor total, e neste caso deduzir ou retirar este item do custo da tarifa técnica
- b) verificar por meio de auditoria independente se as instalações amortizadas são exclusivas conforme requer a legislação;
- c) estabelecer um limite máximo de 0,5% sobre o custo da amortização da frota.

3.2.8 Rentabilidade justa do serviço prestado (Anexo III – Item 8 do Edital)

Considera-se rentabilidade justa do serviço prestado o ganho gerado na operação do sistema de transporte coletivo, em função dos investimentos realizados pelas contratadas em veículos, instalações, edificações, equipamentos e almoxarifado para operacionalizar os serviços do referido sistema, incluindo os impostos e contribuição social de ordem exclusiva.

Para o início do processo, consideramos os investimentos nos veículos a serem amortizados no item 7, como frota de modelos ideais, para uma vida média dos veículos de 5 (cinco) anos e cálculo do custo quilômetro máximo de acordo com os critérios atuais praticados na RIT (Rede Integrada de Transporte), na remuneração de capital, com a inclusão dos impostos e contribuição social de ordem exclusiva.

Estes critérios resultaram nos custos/km máximo do processo licitatório.

Os investimentos das instalações, edificações, equipamentos e almoxarifado foram vinculados ao resultado obtido neste processo para os veículos, considerando os valores atuais praticados na RIT (Rede Integrada de Transporte) para este fim.

Custo/km máximo de rentabilidade justa / Total com impostos exclusivos.

Reajuste de acordo com índice inflacionário do Governo Federal.

Os investimentos que resultam no custo/km máximo devem ser considerados como valor limite.

OS ENCAMINHAMENTOS ESPECÍFICOS PARA ESSE ITEM SÃO:

3.2.8.1 Veículos

- a) promover auditoria independente da frota total do sistema para verificação dos investimentos que resultaram na proposta da rentabilidade constante na licitação;
- b) verificar a adequação da base de remuneração de 1% ao mês, ou seja, 12% ao ano, sobre o capital e buscar os meios legais de definir um teto inferior ao atual para a taxa de retorno de remuneração dos investimentos bem como estudar alterações de indexador de correção (ex. Variação do preço de aquisição dos veículos);
- c) exigir das concessionárias melhorias da eficiência e da eficácia na prestação dos serviços, com a verificação da possibilidade de redução da margem de contribuição no calculo tarifário, possibilidades de limitação da taxa interna de retorno atual frente aos padrões de mercado e do próprio processo licitatório, bem como providencias para compartilhamento entre empresas e usuários dos ganhos de produtividade nos termos estabelecidos pela lei de mobilidade urbana (lei nº 12.587/12).

3.2.8.2 Instalações, edificações, equipamentos e almoxarifado

- a) verificar por meio de auditoria independente se as instalações disponibilizadas como investimentos a serem remuneradas estão disponíveis e são exclusivas de cada contrato;
- b) estabelecer um limite inferior ao atual sobre a rentabilidade de veículos.

3.2.8.3 Impostos e contribuição social de ordem exclusiva.

- a) solicitar as concessionárias urbanas e empresas metropolitanas, através de ofício da URBS, as guias de recolhimento de 2010 até a presente data;

- b) verificar por meio de auditoria independente o efetivo recolhimento dos impostos exclusivos;
- c) verificar a legalidade do pagamento de tais impostos exclusivos via tarifa;
- d) vincular o pagamento as empresas aos valores efetivos de recolhimento dos tributos aplicados as operações.

3.2.9 Impostos e taxas (ANEXO III – item 9 – do Edital)

3.2.9.1. Impostos e taxas do Governo Federal

PIS E COFINS – 3,65% da receita originários da prestação dos serviços.

Obs.: Isenção a partir de 01/06/2013 conforme medida provisória federal nº 617/13

3.2.9.1.1 Contribuição Previdenciária sobre o faturamento

Em 2013 através da Legislação Federal nº 12715/12 os encargos foram desonerados com substituição do INSS pelo Imposto 2% sobre a Receita Bruta.

OS ENCAMINHAMENTOS ESPECÍFICOS PARA ESSE ITEM SÃO:

- a) verificar meios para que se possa propor e indicar ao governo federal a expansão da isenção dos impostos incidentes aos insumos de consumo que compõe os custos do transporte coletivo.

3.2.9.2. Imposto e taxas do Governo Municipal

ISS – 2% sobre a receita originária da prestação dos serviços.

Taxa de gerenciamento – 4% sobre a receita originária dos passageiros pagantes equivalentes.

OS ENCAMINHAMENTOS ESPECÍFICOS PARA ESSE ITEM SÃO:

- a) buscar medidas para que os valores do ISS arrecadados no âmbito transporte coletivo sejam aplicados exclusivamente no mesmo.

É o relatório.

Curitiba, junho de 2013.

URBS-URBANIZAÇÃO DE CURITIBA S/A

SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO E GESTÃO - SEPLAN

PROCURADORIA GERAL DO MUNICÍPIO - PGM

SECRETARIA MUNICIPAL DE TRÂNSITO – SETRAN

DIEESE - DEPARTAMENTO INTERSINDICAL DE ESTATÍSTICA E ESTUDOS SOCIOECONÔMICO

IEP - INSTITUTO DE ENGENHARIA DO PARANÁ

CÂMARA MUNICIPAL DE CURITIBA - CMC

PLENÁRIA POPULAR DO TRANSPORTE COLETIVO

ANEXO A

Decreto Municipal nº 358/2013 - Institui a Comissão da Tarifa do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Curitiba e da outras providências

ANEXO B

Decreto Municipal nº 892/2013 – Designa membros para compor a Comissão de análise da Tarifa do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros do município de Curitiba e Prorroga prazo dos Trabalhos

ANEXO C

Lei Municipal nº 12597/2008-Dispõe sobre a Organização do Sistema de Transporte Coletivo de Curitiba

ANEXO D

Decretos Municipais nº 1356/2008, nº 1649/2009 e nº 1884/2011-Regulamento dos Serviços de Transporte Coletivo de Passageiros

ANEXO E

Atas

ANEXO F

Lista de presença

ANEXO G

Apresentação do Contrato nº 086/2010-Contrato de Concessão. Ex. Consórcio Pontual-Lote I

ANEXO H

Apresentação do Sistema de Transporte Coletivo de Curitiba - URBS com
procedimentos de dimensionamento e controles

ANEXO I

Apresentação do Site da URBS, links referentes ao transporte coletivo e a tarifa

ANEXO J

Apresentação do item contratual REMUNERAÇÃO pela prestação do serviço
através da TARIFA TÉCNICA

ANEXO K

Apresentação do ritual da licitação, dos Valores de Outorga e Sistema de Bilhetagem Eletrônica

ANEXO L

Apresentação detalhada do Anexo III do processo licitatório – Metodologia do Cálculo Tarifário, suas fórmulas de cálculo e projeções de custo mensal e anual

ANEXO M

Apresentação das alterações e inclusões no Anexo III por licitação (kit inverno, híbrido etc.) e as pendências (judiciais / operacionais)

ANEXO N

Apresentação do SETRANSP - Sindicato das Empresas de Transporte urbano e metropolitano de Passageiros de Curitiba e Região Metropolitana sobre os entendimentos e contribuições no tocante às questões tarifárias

ANEXO O

Apresentação dos dados relativos aos controles de km, passageiros e frota operante

ANEXO P

Apresentação com esclarecimentos do nº de Passageiros Pagantes Equivalentes,
Transportado, Frota e da Evolução da Integração Metropolitana

ANEXO Q

Apresentação dos contratos de concessões

ANEXO R

Apresentação de sugestões pelo Setransp – Oportunidades e melhorias do SBE -
Sistema de Bilhetagem Eletrônica

ANEXO S

Apresentação da URBS sobre o CCO - Centro de Controle Operacional

ANEXO T

Apresentação da URBS sobre o Cadastro e Controle de Isenções

ANEXO U

Apresentação do Cálculo da Tarifa Técnica – Custo da RIT vigência a partir de 01/06/2013, calculado com a isenção do PIS e COFINS

ANEXO V

Cartas da Presidência da URBS solicitando indicação de um titular e suplente

ANEXO X

Cartas da Presidência da URBS convidando o Setransp e Sindimoc para apresentação dos entendimentos e contribuições das concessionárias no tocante às questões tarifárias

ANEXO W

Ofício nº 13/2013 – União Geral dos Trabalhadores do Estado do Paraná
solicitando assento na Comissão

ANEXO Y

Cópia das manifestações formais do Setransp e Sindimoc protocoladas na URBS

ANEXO Z

Manifestação de movimentos e sindicatos apresentado pelo Sr. Lafaito Neves

ANEXO AA

Esclarecimentos ofício Setransp - STP/035/2013

ANEXO BB

Ofício nº STP/037/2013 – Entregue a comissão das propostas de melhorias operacionais no Sistema de transporte coletivo – Exigências Edital de Licitação

ANEXO CC

Matérias publicadas pela mídia sobre a Comissão