



## **CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL**

### **COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA**

## **RELATÓRIO DA REUNIÃO DE 11/10/2023 ENTRE A EQUIPE TÉCNICA DA COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA E REPRESENTANTES DA URBS**

A reunião ocorreu no dia 11 de outubro de 2023, de 16h as 18h, entre a equipe Técnica da Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana (CTMU), com a participação de Assessoras do Deputado Fábio Felix, reunidos na Sala de Reunião Pedro de Souza Duarte, e representantes da Urbanização de Curitiba S/A (URBS) que participaram por videoconferência.

Este relatório foi elaborado pelo Consultor Legislativo e as revisões foram realizadas pela Assessora e a Secretária da CTMU.

#### **Equipe Técnica da CTMU:**

- Adriana Souza - Secretária da Comissão
- Olga Santos - Assessora da Comissão
- Thainá Oliveira - Supervisora da Comissão
- Fernando Barbosa - Consultor Legislativo
- Odair Dalla - Estagiário

#### **Representantes da URBS:**

- Aldemar Neto – Diretor de Operações
- Sergio Oliveira – Gestor da área de Operação e Programação
- Claudinei Moro - Gestor da Área de Fiscalização do Transporte
- Carlos Eduardo Manika – Assessor da Área de Cálculos e Planilhas

#### **Participantes:**

- Assessoras do Deputado Fábio Felix (Membro da CTMU)

Ao iniciar a reunião, a Secretária da Comissão apresentou a equipe técnica e o Presidente da Comissão - Deputado Max Maciel.

O Diretor de Operações apresentou os integrantes da URBS.

Em seguida, o Deputado Max Maciel agradeceu pela oportunidade de dialogar com integrantes da URBS. Informou sobre atribuições da Comissão, como reuniões ordinárias, além de visitas e reuniões técnicas com instituições relacionadas à pauta da mobilidade.



## CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

### COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

Mediante as reuniões técnicas, busca-se compreender como Estados e Municípios, conforme suas especificidades locais, tratam aspectos da mobilidade urbana, como novas tecnologias e suas atuações nos modos, sistema de bilhetagem, corredores de ônibus e formas de investimentos, inclusive na mobilidade ativa, destacou.

Ainda, lembrou das contribuições de Curitiba – PR na licitação da concessão de transporte público do Distrito Federal.

Destacou a pretensão de construir proposta de um modelo de transporte público próprio e viável para o Distrito Federal.

Explanou sobre recentes tratativas da Comissão para ampliar conhecimento sobre a temática, sobretudo acerca das melhores práticas, referindo-se às reuniões com a SUMOB-BH e SPTRANS- SP, bem como às conversas com representantes de Maricá-RJ, Mariana-MG e Formosa-GO que aplicam tarifa zero.

Salientou sobre a problemática da evasão de passageiros do sistema de transporte público coletivo enfrentada pelas cidades brasileiras e da necessidade de retorná-los para o sistema.

Por fim, agradeceu à equipe técnica da Comissão, da TV legislativa e da assessoria de plenário, por proporcionarem a realização da videoconferência.

A Secretária reforçou sobre as tratativas com os Municípios com objetivo de entender como funciona o sistema de transporte público em cada local e reunir informações pertinentes ao Distrito Federal. Inclusive esse é o objetivo da reunião entre a CTMU e a URBS, salientou.

Por sua vez, o Diretor de Operações explanou:

- **URBS não é uma Secretaria de Mobilidade; é uma Empresa Pública do tipo Sociedade de Economia Mista, responsável pela operação do transporte coletivo, taxis, fretamentos, vans escolares, e cadastramento de motoristas de aplicativos;**
- a URBS fornece aos motoristas de aplicativos uma “carteirinha” para efeito de controle de quantos atuam e se estão em conformidade com as leis municipais para realizarem os serviços de transporte remunerado individual de passageiros;
- trânsito é tratado pela Secretaria de Trânsito do Município e não pela URBS;
- **serviço de transporte público coletivo de passageiros por ônibus é realizado mediante concessão por três consórcios, envolvendo nove empresas.**



## CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

### COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

Adriana informou sobre dados da pesquisa realizada antes da reunião, como:

- **população de 1,7 milhões de habitantes em Curitiba-PR** (conforme último censo do IBGE), cuja **região metropolitana envolve 3,5 milhões de habitantes**;
- **licitação para concessão dos serviços de transporte em Curitiba-PR foi realizada em 2009**, e os respectivos **contratos assinados em 2010**, com **vigência por 15 anos (até 2025)**, **passíveis de prorrogação por mais 10 anos**.
- destacou a diferença em relação à Brasília, cuja vigência contratual é de 10 anos prorrogável por mais 10 anos; mencionou que em Brasília os contratos de concessão foram recentemente prorrogados por 10 anos;
- obrigação de pagamento pelas concessionárias de outorga à URBS quando da assinatura dos contratos de concessão, cujos valores variaram entre 74 e 96 milhões, conforme lote licitado, consoante previsão do edital de licitação.

A Secretária seguiu perguntando se Curitiba-PR pretende renovar os contratos ou realizar nova licitação com alterações do modelo atual, e se a forma de remuneração às concessionárias é por quilometragem ou por passageiro, bem como se a remuneração leva em conta a frota.

Em resposta, Aldemar informou:

- **URBS administra apenas o sistema de transporte urbano, não trata do sistema metropolitano** que tem o tamanho de cerca de 1/3 da operação urbana;
- **URBS faz convênio com o Estado** para realização de equilíbrio de custos causados pela operação metropolitana ao sistema urbano;
- sistema metropolitano está em situação precária de contratação, contando com contratação direta, mas que em breve a Agência de Assuntos Metropolitanos do Paraná (AMEP) ligada ao Estado, responsável pela operação metropolitana, lançará edital de licitação atinente a esse sistema;
- **URBS está negociando com o Estado para que ela passe a operar o sistema metropolitano**; para isso, entregaram diversos estudos ao Estado, contemplando gestão e escala de competências detalhadas, sem restringir a governança do Estado sobre o sistema; destacou que a URBS não pretende retirar a governança do Estado sobre o sistema, apenas almeja gerenciar melhor o sistema metropolitano;



## CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

### COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

- sobre a questão contratual, informou que a **URBS está em fase de contratação do BNDS para formulação de novo edital de licitação a ser lançado em 2025**, contemplando várias mudanças não comportadas pelos atuais contratos de concessão;
- as **mudanças pretendidas** estão relacionadas, em especial, à **eletrificação da frota** (levando em conta exigências contidas em acordos sobre o clima, como o de Paris adotado na 21ª Conferência das Partes (COP21)), assim como à **pretensão do Estado do Paraná de implantar a operação de VLT (Veículo Leve sobre Trilhos) no Município de Curitiba-PR**. Ressaltou que essa operação do VLT causaria impactos nas empresas concessionárias, podendo gerar ulterior direito à indenização;
- **planejam a substituição da frota para elétricos: 33% até 2030; e 100% até 2050;**
- ressaltou que a contratação atual só menciona sobre frota a diesel. Disse terem realizado adequações nos atuais contratos, contudo não são suficientes para contemplar a eletrificação da frota;
- informou estarem testando veículos elétricos;
- observou acerca da tendência de aplicação de outros modelos que demandam estudos contemplando maior flexibilidade de regras para melhor operacionalização das frotas;
- **URBS é proprietária do sistema de bilhetagem e dos respectivos equipamentos;**
- no Município de Curitiba-PR há o **Fundo de Urbanização de Curitiba (FUC)** para onde é destinada tarifa paga pelo usuário (tarifa social). **Por meio deste fundo público é realizado o pagamento diário às concessionárias** conforme quantitativos oriundos das catracas relativos aos dois dias anteriores ao pagamento;
- não existe fundo privado de arrecadação e repartição de recursos para as empresas operadoras do sistema em Curitiba-PR;
- na URBS, há **setor de programação do serviço, que define rota e perfil de frota;** e há **setor de cálculo, que realiza previsão de pagamento com base na programação;** a programação e a previsão de pagamento são repassadas à concessionária para execução dos serviços conforme programação;
- há também **setor de fiscalização, que conta com câmeras e agentes de campo** na realização das respectivas atribuições.



## CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

### COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

Reforçou a necessidade de elaboração de novo edital de licitação com auxílio do BNDS, e de que essa elaboração esteja alinhada com o Governo Federal, com vistas à construção de um instrumento que sirva de modelo para o país, e/ou que seja possível extrair premissas para elaboração de um modelo nacional de concessão de transporte público.

Atualmente, na operação do sistema de transporte no Município, a lucratividade das empresas está exclusivamente direcionada para investimento de capital e não para lucratividade relativa às despesas de custeio (como despesa de pessoal), destacou.

**Com base nos custos da operação**, que são reflexos somente do que foi programado, a **URBS define a tarifa técnica mensal**. Observou que a definição mensal de tarifa técnica iniciou na pandemia Covid-19, antes a definição era anual.

**Para arcar com os custos que superam a tarifa paga pelo usuário é solicitada a inclusão na Lei Orçamentária Anual e na Lei de Diretrizes Orçamentárias** ao Poder Executivo, que, com base em parecer da Secretaria de Finanças, decide sobre a aprovação do orçamento. Assim, o Poder Executivo consegue saber o custo e a expectativa de geração de receitas decorrentes dos usuários pagantes, além de ter informações sobre todas as modalidades de usuário, observou.

A **URBS**, por ser proprietária do cartão de transporte e do sistema de bilhetagem, além de possuir dados sobre as viagens, **consegue saber onde, quando e quantas vezes determinado cartão foi passado no validador**.

Havendo desvio de conduta na utilização do cartão, a fiscalização aciona o poder de polícia do Município para tomar providências. A URBS não possui poder de polícia, observou.

Embora a estrutura do sistema de transporte por ônibus em Curitiba - PR seja boa, constatam a **possibilidade de evolução, sobretudo em relação as integrações**. Pontuou que apesar do sistema ser apropriado para realização de integrações, há necessidade de melhoria em relação à receita para viabilizá-las.

Destacou desenvolverem **diversas tecnologias, como a possibilidade de utilizar cartão de crédito/débito, relógio e celulares nos validadores**.

Adriana perguntou quais recursos são destinados ao fundo.

Aldemar informou serem **destinadas ao FUC as receitas das tarifas pagas pelos usuários (tarifa social), além de subsídio** do Município ou do Estado para redução da tarifa técnica e viabilização de uma tarifa social mais módica para o usuário. Esse fundo é do Município de Curitiba-PR, mas administrado pela URBS.

A Lei nº 4.369/1972 (com redação dada pela Lei nº 13.877/2011) dispõe sobre o FUC:



## **CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL**

### **COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA**

*Art. 1º - Fica instituído na Prefeitura Municipal o Fundo de Urbanização de Curitiba, destinado a atender aos programas de Equipamento Urbano e de infra-estrutura, bem como, a promover os meios necessários à operação dos serviços públicos de transporte coletivo urbano de passageiros. (Redação dada pela Lei nº 13877/2011)*

*Parágrafo Único. A aplicação dos recursos do Fundo de Urbanização de Curitiba far-se-á mediante orçamento próprio, aprovado por ato do Executivo.*

*Art. 2º - Constituem recursos do Fundo de Urbanização de Curitiba:*

*a) dotações orçamentárias ou subvenções que lhe sejam configuradas no orçamento do Município de Curitiba, correspondendo, no mínimo, aos créditos operacionais provenientes dos investimentos vinculados a programas de Equipamento Urbano e de Infraestrutura; (Redação dada pela Lei nº 15.258/2018)*

*- Créditos operacionais provenientes do estacionamento de veículos, instituído pela Lei nº 3979 de 05 de novembro de 1971;*

*- Créditos operacionais provenientes da Estação Rodoferroviária de Curitiba;*

*- Créditos operacionais provenientes dos investimentos vinculados a programas de Equipamento Urbano e de Infra-Estrutura.*

*b) Empréstimos e financiamentos contraídos por antecipação de recursos do Fundo:*

*c) Outros recursos, com destinação específica ao Fundo de Urbanização de Curitiba;*

*d) arrecadação oriunda da tarifa cobrada dos usuários do transporte coletivo urbano;*

*e) Produto da comercialização do vale transporte*

*f) resultado da alienação de material ou equipamento do transporte coletivo urbano;*

*g) rendas provenientes da aplicação de seus recursos; (Redação acrescida pela Lei nº 7481/1990)*

*§ 1º - Os recursos de que trata este artigo serão recolhidos em Estabelecimentos de Crédito em conta especial denominada Fundo de Urbanização de Curitiba, obedecidas as normas legais de processamento.*

*§ 2º - A liberação das parcelas do Fundo de Urbanização de Curitiba será periódica e automática, de acordo com a programação financeira estabelecida em orçamento.*

*Art. 2º-A Os ingressos de recursos financeiros no Fundo de Urbanização de Curitiba provenientes da arrecadação da tarifa cobrada dos usuários do transporte coletivo urbano e o produto de comercialização de vale transporte não constituem receitas do Fundo de Urbanização de Curitiba, devendo ser repassados aos operadores do transporte coletivo em conformidade com o que disciplinam os contratos administrativos.*

*Parágrafo único. Após o prazo de decadência ou prescrição para a utilização dos créditos do transporte coletivo pelos usuários dos serviços, as entradas financeiras a que se referem o caput deste artigo constituirão receitas do FUC e assim deverão ser contabilizadas. (Redação acrescida pela Lei nº 15.904/2021)*

*Art. 3º - A Companhia de Urbanização de Curitiba-URBS, terá sob sua incumbência a administração do Fundo.*



## CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

### COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

*Parágrafo Único. A URBS para a sua manutenção utilizará, além das rendas próprias existentes ou que vier instituir, a taxa de administração do Fundo de Urbanização de Curitiba.*

(...)

*Art. 10 A URBS, na qualidade de administradora do Fundo de Urbanização de Curitiba, agirá como concedente de obras ou serviços públicos quando a lei outorgar a ela a competência para a execução direta ou indireta dessas atividades. (Redação dada pela Lei nº 15.258/2018)*

*Parágrafo Único. Pela administração, a URBS perceberá a quantia correspondente a 4% (quatro por cento) dos recursos recolhidos a conta do Fundo.*

*Art. 12 - É vedado à URBS aplicar ou utilizar recursos do Fundo de Urbanização de Curitiba, em operações estranhas aos objetivos desta Lei.*

*Parágrafo Único O fundo é de natureza contábil e seu caixa será totalmente distinto do Caixa da URBS.*

*Art. 13 - A URBS deverá elaborar os orçamentos anuais e plurianuais que definirão a sua programação financeira e a do Fundo de Urbanização de Curitiba.*

*Art. 14 - Os recursos remanescentes do Fundo de Urbanização e Saneamento -FURBS, serão transferidos ao Fundo de Urbanização de Curitiba.*

*Art. 15 - A URBS encaminhará, anualmente à Câmara Municipal e a Prefeitura Municipal de Curitiba, relatório da gestão do Fundo de Urbanização de Curitiba e da própria empresa.*

A Secretária indagou sobre a destinação dos recursos do fundo.

O Diretor de Operações, em resposta, apresentou as seguintes informações:

- os **recursos do fundo servem para pagar parcialmente a tarifa técnica** (tarifa de remuneração das empresas concessionárias, superior ao valor da tarifa social);
- compete ao Poder Executivo municipal a definição do valor da tarifa paga pelo usuário, levando em conta o orçamento municipal para viabilizar menor valor possível dessa tarifa;
- **compõem o sistema** de transporte coletivo na cidade **apenas ônibus e BRT**;
- a **tarifa social, única** para todo o sistema, atualmente é de **R\$ 6,00**;
- **URBS gerencia os recursos do fundo** para pagamento das empresas concessionárias do serviço de transporte;
- o **fundo abrange rubricas separadas para manutenção de terminais e estações**, de modo que a URBS reivindica esses recursos e faz a manutenção desses equipamentos, seja diretamente ou indiretamente mediante contratação de serviços por licitação.



## CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

### COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

Adriana perguntou quantas pessoas trabalham na URBS.

A equipe da URBS informou:

- o Município permite que a URBS explore determinadas receitas, como oriundas de pagamentos dos permissionários dos terminais, recursos da operação de taxis (outorgas), com único objetivo de custeio da manutenção da estrutura da URBS; se o Município aportasse recursos na URBS, estes seriam recursos de investimento;
- a **URBS conta com 1.100 funcionários**: 470 estão cedidos à Secretaria de Trânsito, a qual arca com o custeio desses cedidos;
- **no sistema de transporte coletivo trabalham 140 fiscais e 135 administrativos, ou seja, 275 funcionários**;
- demais funcionários trabalham nas outras áreas de competência da URBS, como fretamento, taxi, controle de condutores de aplicativo, estacionamento rotativo;
- são funcionários **concursados e regidos** pela Consolidação das Leis Trabalhistas – CLT.

A Secretária perguntou acerca dos cálculos para definição da tarifa técnica, e se no período da pandemia a cobrança foi por km rodado e como foi a percepção sobre essa forma de cobrança. Além de indagar como estão pensando sobre o modelo econômico da contratação para o futuro, se pensam em alterá-lo.

A equipe da URBS informou:

- **as receitas para pagamento de pessoal e de outros serviços da URBS vão direto para o caixa da URBS, não para o fundo**;
- o setor de finanças definiu que a receita da mídia é de investimento (ou seja, não serve para subsidiar tarifa);
- **o Município determina a origem do recurso que servirá para subsidiar a tarifa**; é feita a respectiva alocação na lei orçamentária; e o recurso vai para o FUC com **vinculação específica para pagamento do subsídio tarifário**;
- **o cálculo do custo do sistema é mensal**. Como é a URBS que faz a programação da execução dos serviços e o cálculo do custo, ela consegue saber a **proporção de participação de cada consórcio nos custos**, seria cerca de **1/3** para cada um dos consórcios;
- a concessionária só recebe a “virada de catraca”; os créditos que o usuário não utilizar em determinado mês não é destinado às concessionárias, eles ficam no fundo;



## CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

### COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

- a **tarifa técnica** referente ao mês de outubro está **R\$ 6,88**;
- o **pagamento de cada concessionária é proporcional ao tamanho da operação**. O pagamento leva em conta a frota operante mais a proporção estabelecida em relação a essa a título de frota reserva, independente de existência de frota reserva superior à proporção estabelecida;
- da mesma forma, não é paga eventual mão de obra alocada além da estabelecida pela URBS;
- diferença de valores da tarifa técnica mensal advém da variação entre os dias da semana; nos dias úteis o custo da operação é maior do que os dos finais de semana e feriados, sobretudo em razão do tamanho da frota alocada;
- as normas<sup>1</sup> editadas atinentes ao Regime Emergencial de Operação e Custeio do Transporte Coletivo para o enfrentamento econômico e social da emergência em saúde pública decorrente da pandemia da COVID-19 foram:
  - *Lei Nº. 15.627/2020 - Institui o Regime Emergencial de Operação e Custeio do Transporte Coletivo para o enfrentamento econômico e social da emergência em saúde pública decorrente da pandemia da COVID-19.*
  - *Lei Nº. 15.674/2020 - Altera o prazo de vigência do Regime Emergencial de Operação e Custeio do Transporte Coletivo para o enfrentamento da emergência em saúde pública decorrente da pandemia da COVID-19*
  - *Decreto 607/2020 - Regulamenta a Lei Nº. 15.627/2020 e disciplina as medidas de natureza econômico-financeira instituídas pelo Regime Emergencial de Operação e Custeio do Transporte Coletivo para o enfrentamento econômico e social da emergência em saúde pública decorrente da pandemia da COVID-19*
  - *Lei Nº. 15.782/2020 - Prorroga vigência da Lei nº 15.627/2020*
  - *Lei Nº. 15.881/2021 - Institui o Novo Regime Emergencial de Operação e Custeio do Transporte Coletivo para o enfrentamento econômico e social da emergência em saúde pública decorrente da pandemia da COVID-19.*
  - *Decreto 547/2021 - Altera o Decreto nº 607/2020*
  - *Resolução N°86/2021*
- as leis tiveram vigência somente no período da pandemia;
- para viabilizar distanciamento entre pessoas na pandemia, o Município determinou viagens com capacidade variando entre 50% a 80%, o que

---

<sup>1</sup> <https://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/institucional/covid>



## CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

### COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

elevou custo da operação, situação contornada com a edição das referenciadas leis;

- não houve paralização de operação no sistema durante a pandemia.

Sobre perguntas relativas a características do sistema, os integrantes da URBS responderam:

- **frota** composta por **1.093 ônibus**;
- **custo** de todo o sistema perfaz cerca de **R\$ 80 milhões mensais** e de **um bilhão de reais por ano**;
- 11,4 milhões de passageiros (acessos/embarques), conforme projeção para outubro/2023.

Adriana indagou sobre o valor zero constante na coluna pagantes constante no relatório de repasse financeiro por uso, e se estudante paga 50% ou nada de tarifa social.

A equipe da URBS respondeu:

- valor zero na coluna pagante consiste no valor pago pelo usuário em dinheiro, como essa quantia já fica com a empresa quando do pagamento, na tabela aparece zerado; posteriormente esse valor é descontado do repasse financeiro diário feito pela URBS;
- passageiro comum refere-se à utilização de cartão de transporte, cujo pagamento é feito pelo usuário pessoa física; diferente do caso de vale transporte cuja pagamento é feito pelo empregador;
- **estudante paga 50% da tarifa** se atender **determinadas condições**, como distância mínima de 1,2 km da escola, e renda familiar de: até 3 salários mínimos, havendo um filho na escola; até 4 salários mínimos, havendo 2 filhos na escola; até 5 salários mínimos, havendo 3 filhos ou mais na escola;
- **estudante possui cartão específico**, que é obtido mediante pedido protocolado de forma digital. Legislação municipal dispõe sobre limitação de uso e de compra de créditos atinente ao cartão estudante.

Segue extrato de repassa de numerário e o relatório de repasse financeiro por uso, ambos relativos ao dia 09/10/2023:



# CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

## COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA



### URBS - URBANIZAÇÃO DE CURITIBA S/A REPASSE NUMERÁRIO REDE INTEGRADA DE TRANSPORTE - RIT - LICITAÇÃO 09/10/2023

PROTOCOLO: 01-242426/2023

SISTEMA URBANO	RECEITA					DESCONTOS					TOTAL LÍQUIDO
	PARTICIPAÇÃO	PASSEIROS EQUIVALENTES	TARIFA TÉCNICA	RECEITA BRUTA - TAR. TÉCNICA R\$ 6,8874	RECEITA BRUTA SEM PESSOAL - R\$ 6,8737	RECOMPOSIÇÃO FUC - PESSOAL 2024	TAXA ADM 4% -	NUMERÁRIO RETIDO	VENDAS PDV - TERMINAIS	I.S.S.	SALDO LIQ. RECEBER
CONSÓRCIO PIONEIRO	36,85930%	160.429,83	6.8874	1.268.760,98	1.266.237,24	2.523,74	50.649,49	88.920,00	155.694,27	24.311,76	946.661,72
CONSÓRCIO PONTUAL	30,04660%	139.640,33	6.8874	1.034.262,92	1.032.205,63	2.057,29	41.288,23	70.122,00	125.252,25	19.818,35	775.724,80
CONSÓRCIO TRANSBUS	33,09390%	199.708,17	6.8874	1.139.149,39	1.136.883,46	2.265,93	45.475,34	115.464,00	96.093,70	21.828,16	858.022,26
<b>TOTAL</b>	<b>100,0000%</b>	<b>499.778,33</b>	<b>6,8874</b>	<b>3.442.173,29</b>	<b>3.435.326,33</b>	<b>6.846,96</b>	<b>137.413,05</b>	<b>274.506,00</b>	<b>377.040,22</b>	<b>65.958,27</b>	<b>2.580.408,79</b>
<b>TOTAL TARIFA TÉCNICA BRUTA</b>			<b>6,8874</b>	<b>3.435.326,33</b>							<b>2.580.408,79</b>
<b>TOTAL TARIFA TÉCNICA SEM PESSOAL</b>			<b>6,8737</b>		<b>3.442.173,29</b>	<b>6.846,96</b>	<b>137.413,05</b>	<b>274.506,00</b>	<b>377.040,22</b>	<b>65.958,27</b>	

Elaborado por:	Visto:	<p>Atesto que os serviços relativos aos deslocamentos destes passageiros pagantes equivalentes, com ônibus da RIT, foram realizados.</p> <p>_____ ALDEMAR VENÂNCIO MARTINS NETO. DOP - Diretoria de Operações.</p>
César Augusto.	RICARDO GUAIATA Área de Finanças e Contabilidade	

terça-feira, 10 de outubro de 2023



# CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

## COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

Vir Tarifa (R\$)	TOTAL GERAL POR VALOR TARIFA																			
	Pagantes		Comum		Vale Transporte		Estudantes		Isentos		Integrações		OS		EMV		GSL		Total	
	Qtde.	R\$	Qtde.	R\$	Qtde.	R\$	Qtde.	R\$	Qtde.	R\$	Qtde.	R\$	Qtde.	R\$	Qtde.	R\$	Qtde.	R\$	Qtde.	R\$
R\$ 0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,00
R\$ 0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	0,00
R\$ 0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	0,00
R\$ 0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	14	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	14	0,00
R\$ 0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	11	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	11	0,00
R\$ 0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	7	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	7	0,00
R\$ 0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	13	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	13	0,00
R\$ 0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	17	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	17	0,00
R\$ 0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	30	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	30	0,00
R\$ 0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	5	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	5	0,00
R\$ 0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3	0,00
R\$ 0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	9	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	9	0,00
R\$ 0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	6	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	6	0,00
R\$ 0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	0,00
R\$ 0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	0,00
R\$ 0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	23	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	23	0,00
R\$ 0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	16	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	16	0,00
R\$ 0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	12	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	12	0,00
R\$ 0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	80	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	80	0,00
R\$ 0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	31	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	31	0,00
R\$ 0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	42	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	42	0,00
R\$ 0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	63	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	63	0,00
R\$ 0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	124	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	124	0,00
R\$ 0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	459	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	459	0,00
R\$ 0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	679	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	679	0,00
R\$ 0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	565	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	565	0,00
R\$ 0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	181	0,00	794	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	975	0,00
R\$ 0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	89.584	0,00	43	0,00	201	0,00	0	0,00	0	0,00	89.828	0,00
R\$ 2,50	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	2,50	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	2,50	
R\$ 2,50	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	2,50	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	2,50	
R\$ 3,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	13	39,00	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	13	39,00	
R\$ 3,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	21	63,00	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	21	63,00	
R\$ 3,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3.186	9.558,00	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	3.186	9.558,00	
R\$ 3,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	710	2.130,00	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	710	2.130,00	
R\$ 5,00	0	0,00	0	0,00	1	5,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	5,00
R\$ 5,00	0	0,00	2	10,00	2	10,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	4	20,00
R\$ 5,00	0	0,00	0	0,00	2	10,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	10,00
R\$ 5,00	0	0,00	8	40,00	79	395,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	87	435,00
R\$ 5,00	0	0,00	18	90,00	129	645,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	147	735,00
R\$ 5,00	0	0,00	273	1.365,00	410	2.050,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	683	3.415,00
R\$ 5,00	0	0,00	85	425,00	3	15,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	88	440,00
R\$ 5,00	0	0,00	0	0,00	81	406,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	81	406,00
R\$ 6,00	0	0,00	40	240,00	960	5.760,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1.000	6.000,00
R\$ 6,00	0	0,00	30	180,00	641	3.846,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	671	4.026,00
R\$ 6,00	0	0,00	904	5.424,00	21.181	127.086,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	22.085	132.510,00
R\$ 6,00	1	6,00	2.488	14.928,00	50.566	303.396,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	53.055	318.330,00
R\$ 6,00	0	0,00	81.412	488.472,00	199.546	1.197.276,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	280.958	1.685.748,00
R\$ 6,00	45.750	274.500,00	34.466	206.796,00	2.276	13.656,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	13.780	82.505	495.030,00	
R\$ 6,13	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	66	404,58	0	0,00	0	0,00	66	404,58
R\$ 6,13	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	54.643	334.961,59	0	0,00	0	0,00	54.643	334.961,59
<b>Total</b>	<b>45.751</b>	<b>274.506,00</b>	<b>119.726</b>	<b>717.970,00</b>	<b>275.877</b>	<b>1.654.636,00</b>	<b>3.932</b>	<b>11.795,00</b>	<b>89.765</b>	<b>0,00</b>	<b>3.054</b>	<b>0,00</b>	<b>201</b>	<b>0,00</b>	<b>54.709</b>	<b>335.366,17</b>	<b>13.780</b>	<b>593.028</b>	<b>2.994.351,17</b>	

	Pagantes		Comum		Vale Transporte		Estudantes		Isentos		Integrações		OS		EMV		GSL		Total	
	Qtde.	R\$	Qtde.	R\$	Qtde.	R\$	Qtde.	R\$	Qtde.	R\$	Qtde.	R\$	Qtde.	R\$	Qtde.	R\$	Qtde.	R\$	Qtde.	R\$
Repasses Referentes ao Período	45.374	272.244,00	117.687	705.748,00	274.300	1.645.190,00	3.917	11.750,00	88.995	0,00	3.053	0,00	0	0,00	54.423	333.612,99	13.780	587.762	2.968.622,99	
<b>Percentual de Consolidação no Período: 99,5389%</b>										<b>Percentual de Consolidação Total: 99,5429%</b>										

Repasses Referentes a Períodos Anteriores	377	2.262,00	2.039	12.222,00	1.577	9.446,00	15	45,00	770	0,00	1	0,00	201	0,00	286	1.753,18	0	0,00	5.266	25.728,18
<b>Total Efetuado no Período</b>	<b>45.751</b>	<b>274.506,00</b>	<b>119.726</b>	<b>717.970,00</b>	<b>275.877</b>	<b>1.654.636,00</b>	<b>3.932</b>	<b>11.795,00</b>	<b>89.765</b>	<b>0,00</b>	<b>3.054</b>	<b>0,00</b>	<b>201</b>	<b>0,00</b>	<b>54.709</b>	<b>335.366,17</b>	<b>13.780</b>	<b>593.028</b>	<b>2.994.351,17</b>	
Repasses Efetuados em Período Posterior	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Repasses Não Efetuados	0	0,00	60	58,00	12	0,00	0	0,00	0	0,00	789	0,00	327	327,00	0	0,00	0	0,00	1.188	385,00
Repasses Não Efetuados de Sessões Não Consolidadas (Faltantes)	98	-	503	-	557	-	4	-	229	-	35	-	57	-	52	-	0	-	1.535	-
<b>Percentual de Consolidação no Período: 99,5389%</b>										<b>Percentual de Consolidação Total: 99,5429%</b>										



## CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

### COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

A Secretária questionou sobre a sistemática de integrações e respectivos **repases financeiros às concessionárias**, se haveria o repasse de R\$ 6,88 em cada acesso, exemplificando caso de um usuário pagar R\$ 6,00 e utilizar 3 ônibus.

A equipe da URBS respondeu:

- têm duas formas de **integração: física (por meio dos 22 terminais e nas 323 estações)** e **integração temporal** (usuário pode utilizar determinadas linhas em determinado tempo **(até 60 minutos ou 120 minutos)**);
- as **integrações não são contabilizadas para efeito de pagamento às concessionárias**. Em cada acesso não há repasse de valor às empresas, pois as integrações já estão contempladas no custo operacional quando é feita a programação pela URBS da execução dos serviços.

Adriana perguntou sobre a forma de cálculo, inclusive sobre o **custo médio do Km em 2023 de R\$ 12,51**, bem como se a remuneração seria pelos acessos.

A equipe da URBS respondeu:

- a **remuneração é conforme os acessos**;
- a variação do valor por Km no ano é também decorrente da questão de finais de semanas e feriado, visto que esses dias impactam na quantidade de quilometragem operada e, por conseguinte, nos custos fixos e variáveis atreladas à estipulação do custo por km;
- observou que o **sistema em Curitiba-PR é composto de variadas tecnologias, como Mid-ônibus, comum, padron, articulado e biarticulado**, cada tipo possui consumo próprio por km; que embora isso provoque valores diferentes de remuneração de serviço, no fechamento dos cálculos **é estipulada um valor médio de custo por km**;
- explicou, de forma geral como ocorre mensalmente: o setor de programação faz o plano da operação para o mês seguinte; o setor de cálculo com base nessa programação e levando em conta a parametrização de todos os componentes tarifários definidos no contrato e termos aditivos realiza os cálculos do custo do sistema, o qual é dividido pela quilometragem rodada e, assim, obtêm-se o custo por km; e o custo do sistema dividido por passageiro obtêm-se o valor da tarifa técnica;
- os cálculos de quilometragem e de passageiro são uma projeção, mas na execução as vezes ocorre um pouco mais de passageiros. A variação de clima afeta na projeção, observou. De toda forma a projeção proporciona segurança contratual;



## CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

### COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

- entende que seria melhor a remuneração das concessionárias por Km rodado, independente da variação de passageiros;
- a empresa **concessionária precisa apresentar desequilíbrio na ordem de 5%** dentre os itens tarifários **para pleitear reajuste** de valores, e não somente a composição de passageiros;
- se não aloca um veículo conforme estipulado a fiscalização promove sanção da concessionária (há decreto municipal que trata das sanções).

A Secretária, ao observar sobre a queda de passageiros no transporte público nos últimos anos, perguntou como essa questão está sendo tratada em Curitiba-PR, e se pensam algo para retorná-los ao sistema, bem como perguntou quantos passageiros o sistema perdeu nesses últimos anos.

A equipe da URBS respondeu:

- atualmente observam **perda de 30% de passageiros desde a entrada<sup>2</sup> dos serviços de transporte remunerado individual de passageiros. Se considerado 2019, antes da pandemia, a perda é de 18%**;
- **para retornar passageiros para o sistema**, informou sobre estipulação de **tarifas diferenciadas em algumas linhas fora dos horários de pico**, como forma de incentivar a utilização do transporte fora desses horários; pontou que isso pode gerar redução de custo, por aumentar a velocidade dos veículos e diminuir a frota nesses horários de pico;
- **implantação do cartão de transporte “Curitiba+” para permitir compra de crédito mensal**, espécie de cartão por assinatura mensal;
- **investimento em infraestrutura de novos corredores** de transporte, **requalificação de dois eixos** importantes na cidade, abrangendo linha mais carregada do sistema, e realização de **planejamento para implantação de novas faixas exclusivas** para ônibus;
- **investimento em ônibus elétricos** para reduzir poluição, o que também possibilitará reduzir a quantidade de passageiro no interior dos veículos, de 6 para 5 passageiros por m<sup>2</sup>, **proporcionando mais conforto ao usuário**;

---

<sup>2</sup> Não especificaram a data de entrada do serviço de transporte remunerado privado de passageiros em Curitiba-PR. Todavia, notícia no site G1 de 18/03/2016 refere-se ao início da operação da plataforma UBER na cidade:

[https://g1.globo.com/pr/parana/noticia/2016/03/uber-comeca-funcionar-em-curitiba-em-meio-discussoes-no-](https://g1.globo.com/pr/parana/noticia/2016/03/uber-comeca-funcionar-em-curitiba-em-meio-discussoes-no-legislativo.html#:~:text=0%20Uber%2C%20aplicativo%20de%20transporte,sexta%2Dfeira%20(18).)

[legislativo.html#:~:text=0%20Uber%2C%20aplicativo%20de%20transporte,sexta%2Dfeira%20\(18\).](https://g1.globo.com/pr/parana/noticia/2016/03/uber-comeca-funcionar-em-curitiba-em-meio-discussoes-no-legislativo.html#:~:text=0%20Uber%2C%20aplicativo%20de%20transporte,sexta%2Dfeira%20(18).)



## CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

### COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

- **requalificação do BRT** eixo Leste/Oeste, mediante construção de nova canaleta em concreto e de novas estações desalinhadas, para possibilitar maior velocidade aos veículos;
- tudo isso para **facilitar o trânsito, melhorar a velocidade operacional** dos ônibus e proporcionar mais conforto ao passageiro; pontuou ser possível reduzir frota ao aumentar a velocidade média dos veículos;
- **retirada gradual do pagamento em dinheiro e viabilização de pagamento mediante cartão de crédito/débito diretamente no validador;**
- **realização de ajustes nas linhas** frequentemente;
- **disponibilização de canal** para o usuário **registrar reclamações e outros apontamentos** que entender pertinente;
- **a partir de reclamação do usuário** sobre determinada linha, contendo informações do ônibus, horário e localização do ocorrido, **é possível a equipe** da URBS, fazendo uso dos equipamentos de georreferenciamento, **acessar instantaneamente o local do ocorrido;**
- **conferir a quantidade de movimentações da catraca e quantidade de pessoas anterior à catraca, e, assim, confirmar se realmente o veículo está com superlotação,** com a verificação de imagens das câmeras;
- assim, conseguem constatar se a reclamação é devida ou não e responder fundamentadamente cada usuário. Se for caso de aplicação de sanção, há a possibilidade de recurso administrativo da empresa em primeira e segunda instância, conforme legislação sobre o tema.

Adriana fez outras perguntas sobre características do sistema de transporte em Curitiba-PR.

A equipe da URBS respondeu:

- o sistema conta com **243 linhas;**
- **85 km de canaletas de BRT,** corresponde **170 km considerando os dois sentidos;**
- **16 km de faixas exclusivas;**
- **em finalização as obras** de construção de **novo eixo BRT** com cerca de **8 km.**

A Secretária indagou se os ônibus contam com tecnologia Euro 6 ou 5, bem como acerca da tecnologia dos validadores, se V6 ou superior.

A equipe da URBS respondeu:



## CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

### COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

- a frota possui carros Euro 4 e 5;
- **tratam com muita cautela a questão de substituição de frota para veículos a diesel, sobretudo em razão de já terem programado a substituição de veículos para elétricos.** Acrescentam que eventual investimento das concessionárias em renovação de frota no atual momento (término do contrato em 2025) **pode implicar em indenização no encerramento do contrato.** Além disso, constataram que o valor dos veículos Euro 6 se aproxima do valor dos veículos elétricos;
- seria contrassenso continuarem investindo em frota a diesel ou a gás diante da necessidade de eletrificação da frota, com metas para 2030 e 2050;
- pelos testes realizados pela URBS os ônibus a gás apresentaram consumo muito elevado, representando custo superior ao diesel;
- ainda analisam se farão renovação de alguns carros para Euro 6 ou se só manterão a **programação de aquisição de 70 ônibus elétricos.**

Adriana questionou sobre o tempo de substituição dos veículos da frota.

A equipe da URBS respondeu:

- **pretenderem manter a idade média abaixo de 5 anos**, mas reforçou o argumento do custo excessivo da renovação e possível dever de indenização ao concessionário no encerramento do contrato;
- salientou que se o objetivo fosse manter a atual contratação reivindicariam renovação da frota;
- a **idade média da frota** atualmente é de cerca de **8 anos**;
- concentram os testes em veículos elétricos; contam com área específica que trata diretamente com as indústrias de veículos elétricos, inclusive verificam sobre os aspectos: consumo dos veículos elétricos, tamanho das baterias, *layout* do veículo e autonomia. Isso, para identificar os produtos disponíveis no mercado e viabilizar eletrificação da frota.

A Secretária perguntou se há cobrador no sistema.

A equipe da URBS respondeu:

- **há cobrador, porém com atuação apenas nos postos fixos, como em terminais e estações, não havendo cobradores nos ônibus.** Salienta que em abril deste ano fizeram a última etapa de retirada dos cobradores dos ônibus de Curitiba-PR;



## CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

### COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

- **não houve demissões de cobradores**; havia rotatividade natural desses profissionais em torno de 30% anualmente;
- os cobradores foram requalificados e absorvidos em outras atividades no sistema, a não ser os casos de saídas por opção do próprio cobrador.

Nota-se ter sido a Lei nº 15.463/2019, ao alterar a Lei nº 10.333/2001, quem retirou a obrigatoriedade de manutenção de cobradores nas estações-tubo, terminais de transporte e no interior dos coletivos, e autorizou a implementação do Sistema de Bilhetagem Eletrônica do Município – SBE por meio da utilização dos cartões transporte nos pontos de acesso aos serviços de transporte coletivo do Município de Curitiba. Confira-se:

*Lei nº 10.333/2001:*

*(...)*

*Art. 2º Deverão ser mantidos os cobradores nas estações-tubo, terminais de transporte e no interior dos coletivos, ressalvados aqueles atendidos pelas estações-tubo e o microônibus.*

*Art. 2º Fica autorizada a implementação do Sistema de Bilhetagem Eletrônica do Município - SBE por meio da utilização dos cartões transporte nos pontos de acesso aos serviços de transporte coletivo do Município de Curitiba. (Redação dada pela Lei nº 15.463/2019)*

Adriana destacou também ser uma preocupação no Distrito Federal a questão de como absorver os cobradores que estão ficando obsoletos no sistema. Além disso perguntou se a receita do EstaR Curitiba ingressa no FUC para subsidiar o sistema de transporte público coletivo.

A equipe da URBS respondeu:

- **EstaR Curitiba é um projeto da URBS;**
- o Município direcionou a **receita oriunda do EstaR Curitiba para pagamento dos funcionários da URBS;**
- entendem que os recursos de estacionamentos são receitas acessórias e pelo montante arrecadado representaria pouquíssima redução da tarifa técnica ou da tarifa paga pelo usuário;
- **EstaR Curitiba é um sistema administrado pela URBS** quem faz gestão das vagas de estacionamento rotativo do Município. Os recursos advindos de multas no estacionamento são da Secretaria de Trânsito.

Adriana perguntou sobre a cláusula contida no Termo de Referência relativa a indicador de qualidade.

A equipe da URBS respondeu:



## CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

### COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

- são **indicadores de qualidade**, cujas **sanções são convertidas em quilometragem para efeito de glosa no pagamento às concessionárias**;
- dos 100% de remuneração, a concessionária recebe 97%, já os outros **3% são vinculados ao cumprimento dos indicadores de qualidade**;
- se a concessionária atingir as metas mínimas de qualidade ela receberá 100% da remuneração, se não, de acordo com descumprimento de cada indicador ela terá uma retenção parcial da remuneração;
- são **5 indicadores** de qualidade, **cada um corresponde 0,6%** dos 3%:
  - **índice de cumprimento de viagens** com no máximo 5 minutos de atraso;
  - **índice de satisfação dos usuários**: atinente ao estado dos veículos e conduta das operadoras, leva-se em consideração as reclamações recebidas da central de atendimento 156; tratam as reclamações e encaminham às operadoras, as quais possuem prazo de 10 dias para se posicionarem, conforme determinação estabelecida em decreto municipal;
  - **índice de interrupção de viagem**: relacionado ao quantitativo de interrupção de viagem por falha dos veículos dividido pelo número de viagens programadas;
  - **índice de liberação do selo de vistoria**: referente ao cálculo de quantos veículos foram vistoriados e quantos foram reprovados;
  - **índice de autuações**: considera todas as autuações direcionadas ao consórcio por descumprimento de normas relativas às operações dos serviços.
- além desse indicador de qualidade que pode subtrair 3% da remuneração das concessionárias, há a possibilidade de aplicação de multas por descumprimento de regras contratuais.

Adriana questionou se há perspectiva de instalação de metrô ou VLT em Curitiba-PR.

A equipe da URBS respondeu:

- os **estudos realizados pela URBS indicam dificuldades quanto à implantação do curso subterrâneo**, como a questão do lençol freático que implica **custo muito elevado**;



## CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

### COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

- o metrô representaria custo acima do valor atual despendido com o sistema de ônibus;
- os corredores existentes no Município funcionam praticamente como um sistema de metrô; o sistema de ônibus possui frequência maior do que a do metrô;
- **implantação pelo Estado do projeto de VLT** (Veículo Leve sobre Trilhos) no Município ligando o centro cívico de Curitiba-PR ao aeroporto localizado no Município vizinho (São José dos Pinhais-PR);
- a URBS participa das reuniões sobre o projeto, o qual se encontra em análise da Procuradoria Geral do Estado para emissão de parecer sobre ele.

Adriana perguntou se há perspectiva no âmbito da URBS de implantação de tarifa zero ou acréscimo de subsídio para diminuição da tarifa?

Aldemar informou:

- que embora a URBS elabore projetos, com o caso do EstaR Curitiba, **a definição acerca da fonte de custeio ao sistema de transporte fica a cargo do Poder Executivo municipal;**
- embora haja **Comissão na Câmara Municipal e na Assembleia Legislativa Estadual estudando o assunto**, inclusive a URBS participa de algumas reuniões nessas Casas Legislativas, **ainda não receberam definição** sobre o tema;
- hoje o **grande problema**, também mundial, é a definição de **como arrecadar um bilhão de reais anualmente para custear a gratuidade** do transporte público; que, inclusive, pode passar a ser de até dois bilhões de reais com a implantação, em função do incremento de demanda decorrente da gratuidade;
- entende que atualmente o Município não tem condições orçamentárias para implementar tarifa zero sem comprometer outros setores, como o da Saúde.

O Deputado Max Maciel mencionou sobre colaborações de Curitiba-PR com Goiânia-GO, citando caso dos corredores e ônibus biarticulados.

Reforçou que a equipe técnica da CTMU está à disposição da URBS para prestar informações sobre o sistema de transporte do Distrito Federal.

Destacou sobre a necessidade de reencontrar com equipe da URBS e que o objetivo final é propor modelo adequado à realidade do Distrito Federal.



## CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

### COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

Observou que o custo do transporte público no Distrito Federal em 2022 foi de cerca de 3,7 bilhões de reais; desse montante 70% é subsidiado pelo Governo do Distrito Federal e o restante, 30%, advém de pagamento pelos usuários. Em função disso caberia a aplicação de tarifa zero no Distrito Federal.

Lembrou que mais de 90 cidades no país já implementaram tarifa zero.

A tarifa é um inibidor de acesso ao sistema de transporte público, cerca de 30% da população não o acessa, argumentou.

Mencionou sobre a possibilidade de reaproveitamento dos cobradores em pontos de orientação, suporte à pessoa com mobilidade reduzida e à pessoa idosa.

Além disso, disse ser necessário investir em engenharia viária para garantir fluidez no sistema viário e acessibilidade, bem como aumentar a qualidade do sistema.

Por fim, perguntou quais são os desafios da URBS, sobretudo em relação a melhorias do sistema de transporte público em Curitiba-PR.

Aldemar respondeu:

- automação de postos de cobranças de todos os terminais;
- gestão do sistema metropolitano, de modo a reduzir sobreposição de linhas e, por consequência, diminuir custos. Os sistemas urbano e metropolitano tratados por uma única instituição poderá diminuir em 20% o custo do sistema, o que pode implicar redução do preço da tarifa;
- implantação do cartão por assinatura denominado Curitiba+, por meio do qual o usuário pagaria valor único mensal (estimado em R\$ 240,00 mensais) e utilizaria sem limite de acesso durante o mês inteiro; mas haveria restrições de horários para uso, com objetivo de retirar usuário durante o horário de pico e com isso reduzir custos do sistema;
- mediante o aludido cartão, possibilitar integrações com bicicletas compartilhadas (operadas pela empresa Tembici), com taxis, e, talvez, até com aplicativos de transporte individual remunerado de passageiros; embora destacam a grande dificuldade de consenso com as empresas de aplicativos;
- possibilitar também integração com o sistema *SmartParks*, espécie de estacionamento rotativo em grandes espaços do poder público e gerenciado pela URBS; disponibilizar *SmartParks* próximo a terminais de ônibus, de modo que a pessoa possa deixar o veículo nesse estacionamento e pagar só a tarifa de ônibus e não precisar pagar o estacionamento, favorecendo a integração do usuário;



## CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

### COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

- tratamento a longo prazo da questão envolvendo área trabalhista com objetivo de ser flexibilizado horário de trabalho, de modo a evitar o acúmulo de pessoas nos mesmos horários.

O Deputado Max Maciel salientou que horário de entrada e saída ao trabalho nas cidades é realmente um debate a ser enfrentado por todas as cidades brasileiras.

Questionou se o controle sobre garagens e combustíveis é efetuado pela URBS ou pelas empresas concessionárias.

Aldemar informou realizarem alguns controles, explica que o pagamento é conforme a programação da URBS, que **paga a quilometragem executada mais 6% do que chamam de quilometragem morta.**

**O consumo de combustível é de acordo com a quilometragem rodada. A URBS utiliza a métrica da média nacional para efeito de pagamento do custo do diesel.**

Deputado Max Maciel perguntou se as concessionárias possuem isenção de ICMS<sup>3</sup> na operação dos serviços de transporte coletivo.

A equipe da URBS respondeu que **as concessionárias possuem desconto e 80% do ICMS, cujo desconto já é considerado no cálculo dos custos da operação.**

Deputado Max Maciel reforçou o agradecimento pela colaboração da equipe da URBS com a CTMU na prestação de importantes informações sobre o sistema de transporte coletivo de Curitiba-PR.

Aldemar agradeceu pela oportunidade de colaborar com a CTMU e disse estarem disponíveis para prestarem mais informações se necessárias.

Adriana, finalizou agradecendo pela reunião e presença de todos.

---

<sup>3</sup> Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação