

RELATÓRIO FINAL

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO DO TRANSPORTE COLETIVO DE CURITIBA

**RELATOR:
VEREADOR BRUNO PESSUTI**

Câmara Municipal de Curitiba, em 26 de novembro de 2013.

**COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO CRIADA NOS TERMOS DO
REQUERIMENTO 049.00003.2013, APROVADO PELA CÂMARA MUNICIPAL DE
CURITIBA.**

**PRESIDENTE
JORGE BERNARDI**

**VICE-PRESIDENTE
SERGINHO DO POSTO**

**RELATOR
BRUNO PESSUTI**

**VICE-RELATOR
VALDEMIR SOARES**

**MEMBROS
CHICARELLI
CHICO DO UBERABA
CRISTIANO SANTOS
GEOVANE FERNANDES
MAURO IGNACIO
NOEMIA ROCHA
PAULO RINK
PROFESSORA JOSETE
TIAGO GEVERT**

Agradecimentos

Registramos nossos agradecimentos à Equipe de Apoio que esteve conosco nesta jornada e a todos os demais servidores desta Casa que, diuturnamente, se dedicaram ao trabalho com redobrado afinho tornando possível a constituição deste relatório e a conclusão da CPI do Transporte Coletivo de Curitiba.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO

1.1. O papel da Câmara Municipal de Curitiba	02
1.2. Da CPI	03
1.3. Dos Limites da CPI	05
1.4. Da Finalidade da CPI	06

2. DA INSTALAÇÃO, DOS PROCEDIMENTOS E DO PRAZO PARA CONCLUSÃO

2.1. Breve histórico da Criação, Composição e Início dos Trabalhos da CPI	08
2.2. Do Método de Trabalho	10
2.3. Dos Objetivos	10
2.4. Documentação	11
2.5. Dos Depoimentos e Oitivas	11
2.6. Diligências Externas	11
2.7. Da Análise dos Procedimentos por esta Comissão	12

3. DAS PROVAS E DOCUMENTOS DE INSTRUÇÃO A CPI

3.1. Dos requerimentos feitos pelos vereadores	15
3.2. Do resumo das reuniões realizadas	21
3.3. Dos documentos apresentados à Comissão de Inquérito	41
3.4. Dos importantes requerimentos não respondidos	45

4. RELATORIO DA CPI

4.1 DAS IRREGULARIDADES NO PROCESSO DE LICITAÇÃO	47
4.1.1 Breves considerações sobre a Licitação	47
4.1.2 Os princípios que regem a licitação	49
4.1.3 Os vícios encontrados no procedimento licitatório. Indícios de fraude	51
4.1.3.1 Edital de Licitação. Descumprimento do parágrafo único do art. 38 da Lei n. 8.666/93	51
4.1.3.2 Das alterações promovidas no edital após o parecer	59
4.1.3.3 Capacidade técnico-operacional	81
4.1.3.4 – Repetição de texto nas manifestações dos licitantes	84
4.1.3.5 – Antecipação do prazo de início de operação	86
4.1.3.6 - Da Outorga prevista no Item 2 do edital	90
4.1.3.7 – Das evidências de formação de Cartel	93
4.1.3.8 – Da ausência de licitação do lote 4	102

4.2. DO RECOLHIMENTO DO ISSQN DAS EMPRESAS.

4.2.1 Ausência de fiscalização	105
--------------------------------	-----

4.3. DA PLANILHA DE CÁLCULO TARIFARIO E O LUCRO EXCESSIVO.

4.3.1 Reduções propostas na Tarifa	111
4.3.1.1 Custos dependentes	111
4.3.1.1.1 Combustível	111
4.3.1.1.2 Lubrificantes	114
4.3.1.1.3 Rodagem	115
4.3.1.1.4 Peças acessórios e serviços de terceiros relativos a manutenção	119
4.3.1.2 CUSTOS DE PESSOAL DE OPERAÇÃO E DE ADMINISTRAÇÃO, ENCARGOS E BENEFÍCIOS	
4.3.1.2.1 Motoristas, cobradores, porteiros, controladores, zeladores, vigilantes, pessoal de manutenção e limpeza, atendentes e auxiliares	124
4.3.1.2.2 Benefícios	127
4.3.1.2.2.1 Cesta Básica	127
4.3.1.2.2.2 Plano de Saúde	127
4.3.1.2.2.3 Seguro de Vida	128
4.3.1.2.3 Atividade complementar	129
4.3.1.2.4 Fundo Assistencial	130
4.3.1.2.5 Pessoal de Administração	132
4.3.1.3 CUSTOS DE ADMINISTRAÇÃO	
4.3.1.3.1 Despesas Administrativas	136
4.3.1.4 TAXA DE RISCO	147
4.3.1.5 AMORTIZAÇÃO	148
4.3.1.6 Amortização de veículos	148
4.3.1.7 Amortização de instalações, edificações e equipamentos	150
4.3.1.8 RENTABILIDADE JUSTA DO SERVIÇO PRESTADO	153
4.3.1.9 IMPOSTOS E TAXAS	
4.3.1.9.1 Impostos Federais	158
4.3.1.9.2 Impostos Estaduais	158
4.3.1.9.3 Impostos Municipais	158
4.3.1.9.4 Taxa de administração da URBS	159

5. CONCLUSÃO	161
--------------	-----

6. RESULTADOS E ENCAMINHAMENTOS FINAIS	179
--	-----

1. INTRODUÇÃO.

Por iniciativa de diversos vereadores foi apresentado a esta Casa Legislativa, em data de 26/06/2013, o Requerimento nº. 049.00003.2013 solicitando a criação de Comissão Parlamentar de Inquérito com a finalidade de apurar e investigar os indícios de lucro excessivo e irregularidades no processo licitatório, na planilha de cálculo tarifário das empresas, bem como no recolhimento do ISS das empresas da Rede Integrada do Transporte Coletivo de Curitiba, sendo denominada Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba, com prazo certo de 90 (noventa) dias e passível de prorrogação a partir de sua instalação.

A iniciativa dos vereadores da proposição, apoiada por mais da terça parte dos membros do Parlamento, constituiu-se na expressão concreta e efetiva do exercício do poder de investigação que compete à Câmara Municipal, prevista no art. 64 de seu Regimento Interno, a saber:

Art. 64. As Comissões de Inquérito, criadas mediante requerimento de um terço dos Vereadores, independentemente de parecer e deliberação do Plenário, destinam-se à apuração de fato determinado e por prazo certo.

O artigo 16 da Lei Orgânica do município de Curitiba prevê a função de fiscalização e controle do Poder Legislativo, a qual, com alicerce na própria Constituição, prevê, em seu artigo 20, a competência privativa da Câmara Municipal em criar Comissões de Inquérito sobre fatos determinados e por prazo certo, mediante requerimento de um terço de seus membros.

Desta forma, para cumprir uma das suas principais atribuições, em respeito ao exercício do Poder Legislativo de fiscalizar os atos que possam causar prejuízos à Administração Pública afetando direta ou indiretamente o interesse público, foi criada e instalada a Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI), para investigação de irregularidades apontadas no próprio legislativo.

Ausente de recuo ou estremecimento de qualquer ordem, com exceção da ausência de estrutura técnica disponibilizada, a CPI ora em comento, procurou agir, desde o início, com a finalidade única de apurar os fatos, com foco na obrigação do administrador em zelar pela coisa pública, com base nos princípios da moralidade, impessoalidade, publicidade, legalidade e eficiência, valendo-se de todos os

instrumentos legais cabíveis, dentro dos limites impostos pelo estado democrático de direito.

É com base nesse contexto que apresentamos o relatório final da Comissão Parlamentar de Inquérito – CPI, do “ Transporte Coletivo de Curitiba”, emitindo, ao final, as conclusões, resultados e encaminhamentos necessários à eficácia dos trabalhos realizados pela Comissão.

1.1 O Papel da Câmara Municipal de Curitiba

Ao lado da função precípua de legislar, a Câmara Municipal de Curitiba tem a competência essencial constituída pela sua autonomia: a fiscalização extensa de todos os assuntos e temas aos quais a Constituição da República a capacita.

É incontestável que o poder de investigar constitui uma das mais expressivas funções institucionais do Legislativo. A importância da prerrogativa de fiscalizar se traduz, na dimensão em que se projetam as múltiplas competências constitucionais do Legislativo, como atribuição inerente à própria essência da instituição parlamentar.

A Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) representa um dos mais importantes instrumentos de fiscalização e porque não dizer, controle da atividade administrativa das autoridades públicas, que, inexoravelmente, envolvem a acepção ampla do interesse público.

Em um preâmbulo objetivo e necessário, tem-se que o Poder Legislativo Municipal tem basicamente três funções:

a) Representativa - Representar o povo, em defesa dos seus interesses na construção de uma sociedade igualitária e justa;

b) Legislativa - Elaborar as Leis de modo a contemplar a sociedade com um ordenamento jurídico que garanta a defesa de toda a coletividade;

c) Fiscalizadora - Fiscalizar todos os atos da Administração Pública, de modo a buscar e zelar por todos os interesses da comunidade. Apoiado nesta última função, juntamente com outros procedimentos legislativos, está a competência do Poder Legislativo de fiscalizar as atividades dos administradores e/ou daqueles que giram em torno do

interesse público, mediante o instrumento legal qual seja a Comissão Parlamentar de Inquérito.

1.2. Da CPI

Como já vimos as Comissões Parlamentares de Inquérito (CPI) tem previsão constitucional e se constituem em uma das formas de controle da Administração Pública exercida pelo Poder Legislativo.

Regulamentadas pela Lei nº. 1579/52, a CPI adquire maior importância no cenário político nacional, a partir da promulgação da Constituição da República de 1988.

Pode-se afirmar que a CPI é um instrumento jurídico do Poder Legislativo, legalmente constituído para buscar informações, efetuar diligências, colher depoimentos e outros mecanismos para apurar fatos que estejam contra o interesse público, voltada à apuração de denúncias para que sejam resguardados os valores da sociedade.

Antes de mais nada, é preciso ressaltar “o que” a sociedade curitibana pode e deve esperar de uma CPI, que possui limites traçados pela Carta Magna que rege o estado democrático de direito, nos moldes estabelecidos pelo §3º do art. 58, *“as Comissões Parlamentares de Inquérito, terão poderes de investigação próprios das autoridades judiciais, além de outros previstos nos regimentos das respectivas Casas, e serão criadas para a apuração de fato determinado e por prazo certo, sendo suas conclusões, se for o caso, encaminhado ao Ministério Público, para que promova a responsabilidade civil ou criminal dos infratores”* (Art. 58, CR/88).

Como se vê, a Constituição da República deu poderes de investigação de autoridade judicial, bem como outros poderes existentes no Regimento Interno, a fim de possibilitar o cumprimento de todos os objetivos e tarefas.

Há que se atentar que a concessão constitucional dos poderes de autoridade, muitas vezes, acaba por confundir a sociedade e a própria mídia que cobra dos seus membros, um êxito do resultado pela quantidade de autoridades, agentes políticos e cidadãos que, através delas venham a ser punidos, o que não é o critério correto a ser adotado na avaliação dos trabalhos de uma CPI.

A CPI pode colher depoimentos, ouvir indiciados, interrogar testemunhas, requisitar documentos, levantar meios de prova legalmente admitidos e

realizar buscas e apreensões, sem, contudo, poder atribuir poderes ilimitados, estando seus trabalhos sujeitos ao controle judicial, com limitação imposta pela própria Constituição da República.

No âmbito Municipal, a Comissão de Inquérito é regulamentada pela Lei Orgânica do Município de Curitiba, que assim dispõe:

Art. 44 - Na composição das Comissões, constituídas na forma do Regimento Interno, assegurar-se-á, tanto quanto possível, a representação proporcional dos partidos políticos.

Art. 45 - As Comissões Parlamentares de Inquérito, que terão poderes de investigação próprios das autoridades judiciais, além de outros previstos no Regimento Interno, serão criadas mediante requerimento de um terço dos Vereadores, para apuração de fato determinado e por prazo certo, sendo suas conclusões, se for o caso, encaminhadas ao Ministério Público, para que promova a responsabilidade civil ou criminal dos infratores.

O Regimento Interno da Câmara Municipal de Curitiba regulamenta a criação, instalação e procedimentos das Comissões de Inquérito nos artigos 64 e 65, prevendo neste último, a forma do relatório final, in verbis:

Art. 65. A Comissão de Inquérito redigirá suas conclusões e forma de relatório que, conforme o caso, alternativa ou cumulativamente, conterá sugestões, recomendações à autoridade administrativa competente, terminará pela apresentação de projeto, ou concluirá pelo encaminhamento ao Ministério Público, para que este promova a responsabilidade civil ou criminal dos infratores.

Mediante o que propõem as Leis Municipais, Federais e a Constituição da República, o presente relatório tem por objetivo principal, expor as atividades e procedimentos adotados pela CPI, desde a sua criação, apontando os limites constitucionais de atuação, o objeto e finalidade propostos, bem como a conclusão, resultados e encaminhamentos, esclarecendo a sociedade, e todos os abrangidos pelo interesse público, sobre o cumprimento da função parlamentar fiscalizadora.

1.3 Dos Limites da CPI

Além de fiscalizar, o objetivo principal da CPI é, com a conclusão de seu trabalho, apontar soluções e propor modificações administrativas. As irregularidades que impliquem em responsabilização do agente público deverão ser remetidas ao Ministério Público para as providências legais cabíveis.

Como se vê, a Comissão Parlamentar de Inquérito tem limites. As normas que criaram e/ou regulamentaram a CPI não podem contrariar a Constituição da República e seus princípios, por mais que detenham autoridade jurídica.

Em outros termos, a CPI deve respeitar os limites, sob pena de ser declarada nula.

Melhor esclarecendo, se a Constituição da República atribui a CPI poderes de investigação próprios de autoridades judiciais, há que considerar que durante todo o processo investigativo, torna-se exigível o respeito ao direito do indiciado de participar alegando o que quiser em sua defesa.

A CPI NÃO CONDENA, mas apenas colhe informações sobre o objeto investigado, para posteriormente, apresentar dados concretos ao Ministério Público, para o oferecimento de denúncia formal ou instauração de processo de responsabilidade civil, sendo também um importante instrumento de apoio na instrução de tais procedimentos caso já existam quando da conclusão dos trabalhos.

Outro limite imposto é o de que a Câmara Municipal, através da CPI, não poder invadir a competência de outros órgãos constitucionais como o Tribunal de Contas da União e Tribunal de Contas do Estado. Da mesma forma, as providências que tenham caráter investigatório e impliquem restrição direta a direitos individuais também estão protegidas pelo próprio texto constitucional e, portanto, somente podem emanar de juiz, e não de terceiros, mesmo aqueles a quem foram atribuídos “poderes de investigação próprios das autoridades judiciais”.

A CPI deve dispor de todos os meios necessários e para atingir seus objetivos, na condução do procedimento investigatório.

Todavia, há que haver o entendimento geral de que os poderes de indagação probatória e de investigação ou pesquisa dos fatos determinados que motivaram a instauração do inquérito parlamentar sofrem, como já mencionado, limitações de ordem jurídico-constitucional que restringem, em consequência, a capacidade de atuação da Comissão de Inquérito.

Por fim, pode-se afirmar que as limitações da CPI consistem, basicamente em:

a) **A CPI NÃO TEM FUNÇÃO PUNITIVA**, mas, sim, meramente investigativa. Pode abrir inquéritos, sem criar processos ou procedimentos que invadam a atribuição do judiciário. Não tem poder de obrigar a presença de testemunhas faltosas, nem tão pouco de puni-las pela omissão da verdade, salvaguardando ao depoente o direito de não responder as perguntas que julgar impertinentes.

b) **A CPI NÃO TEM CARÁTER JUDICIÁRIO** – A CPI não forma culpa nem pode proferir julgamento em torno de qualquer irregularidade mesmo aquelas supostamente criminosas, possuindo, por fim, as mesmas limitações impostas à Câmara que a originou.

1.4 Da Finalidade da CPI

É jurídica e publicamente notória a preocupação com a real finalidade de uma Comissão de Inquérito.

Por tratar-se de questões que envolvem diretamente a política, o desvio da finalidade é, não raras vezes, constatado pela utilização deste instrumento jurídico como forma de condução do poder sem a obediência à apuração, investigação e encaminhamentos justos.

A prova cabal do desvio da finalidade dos trabalhos da CPI resta facilmente constatada quando o relatório final se apresenta de forma desproporcional e oposto às provas colhidas nos autos, submetendo todo o processo à nulidade de pleno direito.

Deste modo, para que os trabalhos da CPI em pauta sejam preservados e rigorosamente relatados com base na apuração dos fatos, o presente relatório se sustenta nos princípios constitucionais da moralidade, legalidade, impessoalidade e proporcionalidade, atendendo os requisitos fundamentais inerentes a sua efetividade quais sejam a Competência, a Finalidade, a Forma, o Motivo e o Objeto.

Da análise de todo o processo, bem como das provas obtidas, conclui-se que não houve finalidade alheia ao interesse público nem tão pouco se constata finalidade alheia à categoria do ato ou objeto que lhe deu origem, podendo-se afirmar que a finalidade principal foi atingida, qual seja, a de apurar as irregularidades na

tarifa do transporte coletivo de Curitiba, como o lucro excessivo e irregularidades no processo licitatório, na planilha de cálculo tarifário das empresas, bem como no recolhimento do ISS das empresas da Rede Integrada do Transporte Coletivo de Curitiba.

2. DA INSTALAÇÃO, DOS PROCEDIMENTOS E DO PRAZO PARA CONCLUSÃO

2.1 Breve Histórico da Criação, Composição e Início dos Trabalhos da CPI

A proposição n. 049.00003.2013 foi encaminhada por iniciativa de 36 Vereadores desta Casa de Leis (ordem alfabética): Ailton Araújo, Aladim Luciano, Beto Moraes, Bruno Pessuti, Cacá Pereira, Carla Pimentel, Chicarelli, Chico do Uberaba, Colpani, Cristiano Santos, Dirceu Moreira, Dona Lourdes, Felipe Braga Côrtes, Geovane Fernandes, Helio Wirbiski, Jairo Marcelino, Jonny Stica, Jorge Bernardi, Julieta Reis, Mauro Ignacio, Mestre Pop, Noemia Rocha, Paulo Rink, Paulo Salamuni, Pedro Paulo, Pier Petruzzello, Professora Josete, Professor Galdino, Rogerio Campos, Serginho do Posto, Tiago Gevert, Tico Kuzma, Tito Zeglin, Toninho da Farmácia, Valdemir Soares, Zé Maria, em 26 de junho de 2013, publicada no Diário desta Câmara n. 8540, em 26/06/2013.

Versa tal medida legislativa sobre Requerimento de Constituição de Comissão de Inquérito, com a seguinte Súmula assim descreve “Constitui Comissão Parlamentar de Inquérito para apurar e investigar os indícios de lucro excessivo e irregularidades no processo licitatório, na planilha de cálculo tarifário das empresas, bem como no recolhimento do ISS das empresas da Rede Integrada do Transporte Coletivo de Curitiba”.

Em data de 28/06/2013, às onze horas foi realizada no Plenário da Câmara Municipal de Curitiba, a Reunião de Instalação da Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba. Foram previamente indicados a compô-la, nos termos do artigo 75 do Regimento Interno desta Casa de Leis, os Vereadores: Paulo Rink, Jorge Bernardi, Mauro Ignácio, Cristiano Santos, Serginho do Posto, Bruno Pessuti, Chicarelli, Noemia Rocha, Geovane Fernandes, Chico do Uberaba, Valdemir Soares, Professora Josete e Toninho da Farmácia. Com fulcro no teor do parágrafo 4º, do Art. 74, do Regimento Interno, o Vereador Jorge Bernardi presidiu a reunião de instalação. O Vereador Jorge Bernardi então abriu a reunião e colocou em discussão a eleição para Presidente, Vice-Presidente, Relator e Vice-Relator da Comissão. O Vereador Jorge Bernardi se candidatou a Presidente da Comissão e foi eleito com onze votos. Os Vereadores Serginho do Posto, Mauro Ignácio e Chicarelli concorreram ao cargo de Vice-Presidente. O Vereador Serginho do posto foi eleito com oito votos, e os Vereadores Mauro Ignácio e Chicarelli receberam um e três votos,

respectivamente. Para o cargo de Relator da Comissão somente o Vereador Bruno Pessuti se candidatou, sendo eleito com onze votos. Por fim, o Vereador Valdemir Soares se candidatou ao cargo de Vice-Relator, foi eleito com dez votos e teve um voto contrário. O Vereador Jorge Bernardi absteve-se de votar para os cargos de Presidente, Relator e Vice-Relator. Em seguida, o Presidente Jorge Bernardi solicitou os serviços da Taquigrafia bem como a indicação de dois Procuradores para acompanhar e auxiliar os trabalhos da Comissão. Comunicou, por fim, que a próxima reunião está marcada para o dia primeiro de julho de 2013, às 14h no Plenário da Câmara Municipal de Curitiba para a aprovação do Regulamento Interno da Comissão, definição de datas e horários das próximas reuniões e discussão de assuntos gerais.

Em 1º/07/2013 foi realizada a 1ª reunião Ordinária da Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba, às quatorze horas, no Plenário da Câmara Municipal de Curitiba, sendo que o Presidente, Vereador Jorge Bernardi iniciou os trabalhos realizando uma apresentação sobre Comissões Parlamentares de Inquérito explanando, dentre outros itens, sobre sua criação, atribuições e condução dos trabalhos. Explicou que o objetivo da CPI é investigar fatos que, por sua natureza, sejam passíveis da legislação, fiscalização, controle ou qualquer outra atribuição ou competência do Poder Legislativo. Explanou que somente o gasto com o transporte coletivo representa 17% do orçamento de Curitiba, sendo que o orçamento de Curitiba de 2013 é de cinco bilhões, setecentos e dezenove milhões de reais, e o Fundo de Urbanização de Curitiba, o FUC, que administra, ou seja, é dali que saem os recursos para pagar a tarifa do transporte coletivo, representa novecentos e sessenta e oito milhões, setecentos e quarenta e seis mil reais. Observou que estamos mexendo num dos setores mais cartelizados da administração municipal e que representa 17% de todo o orçamento. São onze empresas, três consórcios, que movimentam praticamente todos esses recursos. Explicou que um dos fatos a ser investigado é o indício de lucro excessivo das empresas sendo que as empresas recebem trinta e quatro centavos a cada tarifa de transporte coletivo de Curitiba. Ressaltou que a Folha de São Paulo publicou uma reportagem de duas páginas dizendo que em São Paulo as empresas têm um lucro acima da média, qual seja, de treze centavos por tarifa. Outro fato que foi colocado na CPI a ser investigado são os indícios de irregularidades no processo licitatório. Também serão investigadas irregularidades na planilha do cálculo tarifário. Ou seja, se há ou não irregularidades nessa planilha. Afirmou também que serão investigadas irregularidades no recolhimento do ISS das empresas da Rede Integrada de Transporte Coletivo de Curitiba, pois na semana passada, quando o Prefeito anunciou a

redução da tarifa, havia sido comprovado que algumas empresas não estavam recolhendo o ISS. Após a apresentação, o Presidente colocou em votação o Regulamento Interno da Comissão, o qual foi aprovado com algumas sugestões dos vereadores. Foi aprovado ainda, que as reuniões da CPI serão realizadas às quintas-feiras pela manhã, ressaltando que para a próxima reunião do dia quatro de julho de 2013 fosse convidado o Presidente da URBS, senhor Roberto Gregório da Silva Júnior, para que entregasse o Relatório Final da Comissão de Análise da Tarifa aos Vereadores, sugestão esta acatada.

Estes foram “os primeiros passos”, logo após a criação e composição desta CPI.

Devidamente instalada, a CPI respeitou todos os procedimentos a que as Comissões Parlamentares de Inquérito estão inseridas no plano do Direito que as regulamenta. Vejamos:

2.2. Do Método de Trabalho

Desde o início, a CPI utilizou-se de todos os instrumentos permitidos por lei para apuração dos fatos, realizando diligências externas, solicitando documentos vinculados ao objeto investigado, ouvindo testemunhas e depoimentos dos investigados.

Contudo, é de se concluir que os elementos de prova levantados com as diligências realizadas pelos membros da CPI, bem como dos documentos que constam dos autos, se fazem suficientes para o relatório final e conclusivo desta comissão de inquérito, com fundamentos sólidos para embasar a conclusão em encaminhamentos.

2.3. Dos Objetivos

Desde o início dos trabalhos da CPI, os membros que as compõe seguiram diversas linhas de investigação, preponderantemente sobre os seguintes temas:

a) O processo de licitação da URBS;

- b) O recolhimento de ISSQN das empresas;
- c) A planilha de custo tarifário e o lucro excessivo das empresas.

A seguir, a exposição das diligências realizadas, referentes a cada tema.

2.4. Documentação

Conforme o relatório, a documentação solicitada pelos membros desta Comissão foi juntada nos autos desta CPI, seguindo-se a ordem cronológica de recebimento.

Parte da documentação relacionada foi analisada “in loco” nas Diretorias e Departamentos respectivos da CMC, pois se tratavam de originais e naturalmente não poderiam ficar circulando por outras repartições, arriscando o extravio ou danos do conteúdo, sendo que devem ficar à disposição também de outras autoridades, tais como Ministério Público e Tribunal de Contas.

2.5. Dos Depoimentos e Oitivas

Todos os Depoimentos e oitivas foram tomados no inteiro teor nas dependências da Câmara Municipal, salvo as diligências externas realizadas.

2.6. Diligências Externas

Foram realizadas diligências externas à Secretaria de Finanças, URBS e à sede da DATAPROM.

Segue abaixo, a relação dos trabalhos da CPI, em especial as reuniões realizadas em ordem cronológica:

	Número	Tipo	Data
15ª		Ordinária	24/10/2013

14 ^a	Ordinária	17/10/2013
13 ^a	Extraordinária	15/10/2013
12 ^a	Extraordinária	14/10/2013
13 ^a	Ordinária	10/10/2013
12 ^a	Ordinária	03/10/2013
11 ^a	Extraordinária	30/09/2013
11 ^a	Ordinária	26/09/2013
10 ^a	Extraordinária	20/09/2013
10 ^a	Ordinária	19/09/2013
9 ^a	Extraordinária	18/09/2013
8 ^a	Extraordinária	17/09/2013
9 ^a	Ordinária	12/09/2013
7 ^a	Extraordinária	10/09/2013
8 ^a	Ordinária	05/09/2013
6 ^a	Extraordinária	29/08/2013
7 ^a	Ordinária	22/08/2013
5 ^a	Extraordinária	19/08/2013
4 ^a	Extraordinária	16/08/2013
3 ^a	Extraordinária	09/08/2013
6 ^a	Ordinária	08/08/2013
2 ^a	Extraordinária	05/08/2013
5 ^a	Ordinária	01/08/2013
4 ^a	Ordinária	25/07/2013
3 ^a	Ordinária	18/07/2013
1	Extraordinária	15/07/2013
2 ^a	Ordinária	04/07/2013
1 ^a	Ordinária	01/07/2013
Instalação	Instalação	28/06/2013

2.7 Da Análise dos Procedimentos por esta Comissão Parlamentar de Inquérito

1º.) A comunicação inicial da instalação da CPI, bem como todos os atos que afetam os atos e indivíduos investigados, foram devidamente formalizados, conforme previsto no regulamento e regimento interno da Casa.

2º.) Foram conferidos aos advogados todos os direitos próprios de acompanhar todo o processo investigatório daquele que o constitui como seu patrono e dentro das prerrogativas estabelecidas na lei.

3º.) A intimação do indiciado e testemunhas foram feitas pessoalmente de acordo com a legislação penal.

4º.) Foram garantidos aos indiciados ou a quem se imputou indício de irregularidade, o direito de permanecer em silêncio.

5º.) Foram garantidas a ampla defesa para buscar a eficácia administrativa e a eficácia política, seguindo as devidas normas, como o direito de ser ouvido expressando suas razões e seus argumentos, além do direito de fazer-se representar por advogado; não houve qualquer impedimento da produção de prova a seu favor, antes do parecer final da Comissão sobre o objeto apurado bem como o direito de vista dos autos por advogado do indiciado.

6º.) Não foram convocadas autoridades fora do âmbito de atuação da CPI ou por ela impedidas de serem convocadas sem a devida deliberação do plenário da Câmara.

7º.) Não se verifica a quebra do Direito ao Sigilo de testemunha em caso de prerrogativa profissional, tendo a CPI respeitados tais direitos quando solicitados, só agindo mediante aprovação dos seus membros ou ordem judicial.

8º.) Foram realizadas todas as oitivas e diligências, internas externas, apontadas e deliberadas pela Comissão de Inquérito.

9º.) Não houve fatos novos estranhos ao objeto indicado no momento da CPI, existindo tão somente fatos resultantes de encadeamento ainda que inicialmente não previstos, tendo sido tomadas as providências necessárias para condução de tais fatos dentro do objeto determinado inicialmente para a sua apuração, devidamente adequados ao regulamento da CPI.

10º.) Não houve divulgação dos trabalhos da CPI vedados por lei, tendo a Comissão de Inquérito atuado com cuidado e discrição, evitando que terceiros fossem injustamente colocados à execração pública, sem haver comprovado ou mesmo suficientemente esclarecido seu envolvimento com o objeto que está sendo apurado.

11º.) Toda publicidade teve finalidade útil e nobre, atendendo unicamente ao princípio do

interesse público, transparência à sociedade e preservação dos direitos dos envolvidos.

12º.) Todos os prazos foram rigorosamente cumpridos.

3. DAS PROVAS E DOCUMENTOS DE INSTRUÇÃO A CPI

3.1. DOS REQUERIMENTOS FEITOS PELOS VEREADORES

Número	Ementa	Data
410.00026.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito dos Transportes, que seja convidado para prestar esclarecimentos à CPI dos Transportes o atual presidente da empresa Dataprom, Sr. Alberto Abujamra.	31/07/2013
410.00025.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito dos Transportes, que seja convidado para prestar esclarecimentos à CPI dos Transportes um representante da empresa Enterhelp, antiga empresa que prestava serviços a Urbs.	31/07/2013
410.00024.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito o convite aos três últimos Presidentes do ICI - Instituto Curitiba de informática para esclarecimentos referente a CPI de Transporte Público de Curitiba.	31/07/2013
410.00088.2013	Requer à CPI do Transporte Coletivo, seja encaminhado ofício à Confederação Nacional dos Usuários de Transportes Coletivos, Rodoviários, Ferroviários, Metroviários, Hidroviários e Aéreos, convidando seu Presidente Sr. José Severino da Silva Felinto para depor a esta CPI.	30/09/2013
410.00087.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito a URBS documentos referentes a Comissão Técnica Incumbida da promoção de estudos voltados a subsidiar a atuação da Comissão Especial de Licitação do transporte coletivo.	30/09/2013
410.00086.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo o encaminhamento de ofício à URBS - Companhia de Urbanização de Curitiba requerendo cópia dos contratos de prestação de serviço de transporte coletivo de Curitiba.	30/09/2013
410.00023.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba que os representantes das áreas financeira e jurídica da SETRANSP e da URBS sejam convocados a comparecer nesta Comissão.	30/07/2013
410.00022.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba que sejam convidados os Srs. Mário Nakatami e Oldinir Furman, Ex- Diretores da URBS.	29/07/2013
410.00019.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo, seja oficiado à Secretaria Municipal de Educação, a fim de prestar esclarecimentos a respeito do SITES - Sistema Integrado de Transporte para o Ensino Especial.	29/07/2013
410.00018.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo, sejam tomadas as providências necessárias para a convocação dos Representantes legais e/ou funcionários do ICI - Instituto Curitiba de Informática, para comparecimento à CPI do Transporte Coletivo.	29/07/2013
410.00053.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba, seja encaminhado ofício ao Presidente da URBS, para que forneça relatório de todos os funcionários e prestadores de serviços daquele órgão, contendo seus respectivos cargos e salários que recebem, informando inclusive, os setores em que estão lotados.	28/08/2013
410.00052.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba que sejam prestadas, pelas empresas de transporte coletivo do Município de Curitiba e pelos consórcios, informações sobre admissões e demissões no sistema de transporte coletivo de Curitiba.	27/08/2013

410.00051.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba, informações sobre a rentabilidade do ISS, recolhido diariamente junto às empresas de transporte, desde o ano de 2010.	27/08/2013
410.00050.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba, informações sobre o balanço e demonstrações contábeis do Fundo de Urbanização de Curitiba (FUC), dos anos de 2010, 2011 e 2012.	27/08/2013
410.00049.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba, informações sobre o balanço e demonstrações contábeis da Urbanização de Curitiba S/A (URBS), dos anos de 2010, 2011 e 2012.	27/08/2013
410.00085.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte, todas as despesas contidas na planilha de gastos pagos pelo FUC de julho/2012 até julho/2013.	26/09/2013
410.00084.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte, o valor pago a cada empresa e/ou consórcio mensalmente por meio do FUC de julho/2012 a julho/2013.	26/09/2013
410.00083.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito Transporte Coletivo de Curitiba, que seja convocado para prestar depoimento na CPI os Senhores Celso Bernardo, Gestor Financeiro da Urbs e o Sr. Luiz Alberto Schwab Junior, da empresa Schwab JR Tecnologia da Informação.	26/09/2013
410.00021.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito que convide o Sr. Luís Carlos Pimenta, Presidente da Volvo Bus Latin America, para prestar esclarecimentos.	26/07/2013
410.00020.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba que as Empresas participantes dos consórcios do transporte público apresentem, para além dos balanços contábeis, a completa movimentação financeira, em especial os gastos com insumos de toda ordem, acompanhada da respectiva conciliação bancária.	26/07/2013
410.00017.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba a discriminação dos custos relativos ao item "5.6 - Pessoal da Administração com encargos sociais" divulgados na "Planilha de Remuneração da Empresas"	26/07/2013
410.00016.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito dos Transportes, que seja convidado para prestar esclarecimentos à CPI dos Transportes o atual Diretor do Departamento de Rendas Mobiliárias - ISS da Secretaria Municipal de Finanças, Sr. Daniel Maurício.	25/07/2013
410.00015.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito dos Transportes, que seja convidada para prestar esclarecimentos à CPI dos Transportes a Sra. Eleonora Fruet - Secretária Municipal de Finanças de Curitiba	25/07/2013
410.00014.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito que seja convidada para prestar esclarecimentos à CPI dos Transportes a Sr. Wilhelm Eduard Milward de Azevedo Meiners - atual Diretor Administrativo e Financeiro da URBS.	25/07/2013
410.00013.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba, as cópias dos Contratos e Aditivos firmados entre a Urbanização de Curitiba S/A (URBS) e o Instituto Curitiba de Informática (ICI), e com a Dataprom Equipamentos e Serviços de Informática Industrial (DATAPROM), referente ao sistema de bilhetagem eletrônica de Curitiba.	23/07/2013
410.00012.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba, seja encaminhado ofício ao Prefeito Municipal para que forneça relatório de todas as reclamações referentes ao transporte	23/07/2013

410.00099.2013	público de Curitiba, registradas através da Central 156 (telefone e internet) no período referente a janeiro de 2012 até julho de 2013. Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito dos Transportes que seja aberta sessão para somente discutir pautas relacionados a diminuição da tarifa técnica e consequentemente a passagem pro usuário.	22/10/2013
410.00048.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba que sejam apresentadas planilhas relacionando das despesas mensais da URBS e do FUC.	22/08/2013
410.00047.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba, informações sobre os membros da comissão citada no Ofício nº 272-EM/GTL de 20 de junho de 2013.	22/08/2013
410.00011.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba URBS.	22/07/2013
410.00010.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba que os representantes das áreas financeira e jurídica da SETRANSP e da URBS sejam convidados a comparecer nesta Comissão.	22/07/2013
410.00009.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba que as empresas concessionárias do transporte coletivo de Curitiba apresentem seus balanços anuais.	22/07/2013
410.00008.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba que sejam prestadas informações sobre as ações existentes ajuizadas pelas empresas concessionárias do transporte coletivo de Curitiba, pelos consórcios e pela SETRANSP contra a URBS.	22/07/2013
410.00007.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba que sejam prestadas, pelas empresas de transporte coletivo do Município de Curitiba e pelos consórcios, informações sobre a sua evolução patrimonial e endividamento.	22/07/2013
410.00082.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito Transporte Coletivo de Curitiba, que seja realizada "Diligência" na Empresa DATAPROM, para verificar "in loco" a situação dos equipamentos usados como reservas técnicas do sistema SBE, utilizados para a manutenção da bilhetagem eletrônica.	20/09/2013
410.00074.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo da Câmara Municipal de Curitiba:	20/09/2013
410.00046.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo que seja inquerido a URBS questionamentos sobre a renovação, ou não, da contratação do serviço da Dataprom.	20/08/2013
410.00081.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba que sejam encaminhados a DATAPROM os seguintes questionamentos.	19/09/2013
410.00080.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba que solicite a URBS cópia do plano de contas padrão e do documento que comprova o encaminhamento do plano de contas padrão para as empresas contratadas.	19/09/2013
410.00079.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba seja expedido ofício à URBS.	19/09/2013
410.00078.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba seja requerido às empresas e consórcios, informações detalhadas sobre quais as áreas e terrenos destinados ao estacionamento dos ônibus que servem ao sistema atualmente.	19/09/2013
410.00077.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito o encaminhamento de	19/09/2013

	ofício à Empresa DATAPRON, requerendo informações a respeito da quantidade de veículos "fantasmas", assim denominados por seu Diretor Sr. Alberto Mauad Abujamra, nos levantamentos promovidos pela empresa referida.	
410.00076.2013	Requer à CPI do Transporte Coletivo, que seja enviado convite ao Senhor: LUBOMIR ANTONIO FICINSKI DUNIN, para comparecer a esta Comissão, para prestar depoimento.	19/09/2013
410.00073.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba que a empresa Dataprom informe qual é a margem de lucro no contrato firmado com o Instituto Curitiba de Informática - ICI.	19/09/2013
410.00072.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba que a empresa Dataprom forneça uma planilha contendo todos os contratos firmados com a URBS e a Prefeitura Municipal de Curitiba.	19/09/2013
410.00006.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba cópia dos Balanços Contábeis, acompanhada do Demonstrativo Financeiro das empresas que operam a Rede Integrada do transporte coletivo de Curitiba.	19/07/2013
410.00071.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte de Curitiba que seja solicitado à Junta Comercial do Paraná o nome dos sócios - Pessoas Físicas- das empresas que fazem parte do corpo societário das Concessionárias do Transporte Coletivo de Curitiba	18/09/2013
410.00004.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba que seja especificado como foram utilizados os chassis Volvo.	18/07/2013
410.00070.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo que seja solicitado à URBS informações sobre o seguro SEGBus.	17/09/2013
410.00068.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba que seja solicitado à URBS informações referentes ao custo da Vigilância nos terminais.	17/09/2013
410.00067.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba que sejam solicitadas cópias de todas as Ações Judiciais pela empresa Auto Viação Água Verde (CNPJ 76.524.412/0001-92)	17/09/2013
410.00066.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba o encaminhamento de ofício ao Setransp.	16/09/2013
410.00045.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo o encaminhamento de ofício a Sra. Cássia Ricardo de Aragão, para prestar esclarecimentos a esta CPI.	16/08/2013
410.00044.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo o encaminhamento de ofício a Sra. Marilena Winter para prestar esclarecimentos a esta CPI.	16/08/2013
410.00043.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba cópia do relatório contábil-financeiro apresentado pelo SETRANSP.	16/08/2013
410.00003.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte que seja estudado a contratação de auditores fiscais do transporte para auditar a verificação das planilhas que serão divulgadas pelas empresas do transporte coletivo.	15/07/2013
410.00002.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte que seja estudado a contratação de auditores fiscais do transporte para auditar números de usuários do transporte coletivo.	15/07/2013
410.00001.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte a cópia dos documentos fiscais, desde dezembro de 2012, da empresa que gerencia o transporte coletivo na capital, a URBS S/A.	15/07/2013

410.00063.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito dos Transportes que seja informado qual é a retirada mensal (pró-labore) dos sócios de todas as empresas mencionados nos contratos sociais que compõem os 3 consórcios.	13/09/2013
410.00042.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo a cópia do contrato e seus aditivos com as empresas de publicidade, seja as que operam dentro do ônibus e as que operam nos outdoors em pontos de ônibus e requer outros questionamentos.	13/08/2013
410.00041.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo, que seja encaminhado pedido de informação a URBS solicitando quais servidores faziam parte da elaboração do edital da licitação, do contrato e dos aditivos da mesma licitação do transporte coletivo e que fazem parte do corpo efetivo da empresa atualmente.	13/08/2013
410.00040.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba que seja solicitado à Junta Comercial do Paraná a identificação dos sócios das empresas concessionárias do Transporte Coletivo de Curitiba.	13/08/2013
410.00065.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba que a URBS apresente explicações sobre demora na liberação do conteúdo do sistema de bilhetagem eletrônica.	12/09/2013
410.00064.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba que sejam prestadas informações, pela URBS, sobre o sistema de bilhetagem eletrônica.	12/09/2013
410.00097.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo do Município de Curitiba que encaminhe ao presidente da Dataprom, Alberto Abujamra, os questionamentos abaixo, para esclarecimento.	10/10/2013
410.00062.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo que seja solicitado à URBS os dados temporais dos valores orçados e efetivamente pagos às empresas da forma que segue:	09/09/2013
410.00061.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba que seja apresentado um relatório parcial dos trabalhos realizados pela CPI.	09/09/2013
410.00039.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba as informações de todos os ônibus utilizados no sistema de Curitiba nos últimos 15 anos.	08/08/2013
410.00038.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba que sejam convidados os Srs. Mário Nakatami Jr. e Oldinir Furman.	08/08/2013
410.00095.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito que requeira ao Instituto Curitiba de Informática a documentação abaixo arrolada.	07/10/2013
410.00094.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba a presença do Senhor Ivan Bonilha, ex- procurador do Município de Curitiba.	07/10/2013
410.00037.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba dados relativos ao serviço ATENDE.	07/08/2013
410.00036.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba dados relativos ao serviço SITES.	07/08/2013
410.00035.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba dados relativos ao serviço TURISMO.	07/08/2013
410.00033.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Público de Curitiba a quebra do sigilo fiscal das empresas que prestam serviço de transporte público municipal e de seus sócios, mediante requisição de envio das declarações de imposto sobre a renda apresentados pelas pessoas jurídicas e por cada um de seus sócios à Receita Federal a partir de 2008.	07/08/2013

410.00032.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba solicite à Junta Comercial do Paraná informações sobre a composição societária atual e pretérita de cada uma das pessoas jurídicas que prestam serviço de transporte público municipal.	07/08/2013
410.00031.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba que solicite à URBS a relação completa, com placa e RENAVAL, de todos os ônibus utilizados no transporte público em Curitiba.	07/08/2013
410.00030.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba a convocação do Sr. Wanderlei S. Lima, representante da empresa Enterhelp, para prestar esclarecimentos.	07/08/2013
410.00029.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba, o encaminhamento de ofício ao Sr. Alberto Mauad Abujamra, para prestar esclarecimentos à esta CPI.	07/08/2013
410.00028.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba, o encaminhamento de ofício aos Srs. Marcos Valente Isfer, Fernando Gignone e Antonio Carlos Araújo para prestarem esclarecimentos à esta CPI.	07/08/2013
410.00027.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba, o encaminhamento de ofício aos Srs. Jacson Carvalho Leite e Renato José de Almeida Rodrigues, convocando para prestarem esclarecimentos do interesse da CPI.	07/08/2013
410.00034.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo, que seja inquerido a pessoa responsável da URBS que seja respondida as seguintes questões:	06/08/2013
410.00059.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba informações à URBS sobre a implantação de painéis luminosos (PMV) pertencentes ao sistema integrado de monitoramento.	05/09/2013
410.00058.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba a identificação dos membros integrantes de Comissão de Licitação.	04/09/2013
410.00057.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba que a URBS envie cópia de processos licitatórios.	04/09/2013
410.00056.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba cópia de todos os contratos feitos pela URBS e pelo Fundo de Urbanização de Curitiba - FUC.	04/09/2013
410.00055.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo, que sejam tomadas as providências necessárias para a convocação urgente dos Srs. Rodrigo Binotto Grevetti, Luiz Filla, Fernando Ghignone e Marcos Isfer e da Sras. Marilena Winter e Cássia Ricardo de Aragão.	04/09/2013
410.00091.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito URGENTES pronunciamentos do Sr. Roberto Gregório da Silva Junior, Presidente da URBS, a respeito do Contrato de Manutenção do Sistema de Bilhetagem Eletrônica do Sistema de Transporte Coletivo de Curitiba, firmado com a Dataprom, expirado em 29/08/2013.	03/10/2013
410.00090.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba a presença do presidente do SETRANSP na acareação a ser realizada entre as empresas Dataprom e Enterhelp.	02/10/2013

3.2 DO RESUMO DAS REUNIÕES ORDINÁRIAS E EXTRAORDINÁRIAS

Todas as Atas¹ das reuniões ordinárias e extraordinárias em seu inteiro teor seguem anexas ao presente relatório.

Em 04/07/2013 foi realizada a 2ª reunião Ordinária da Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba, às quatorze horas, no Plenário da Câmara Municipal de Curitiba, sendo que o Presidente, Vereador Jorge Bernardi iniciou os trabalhos e passou a palavra para o Presidente da URBS, Senhor Roberto Gregório da Silva Júnior. Na presente reunião foi procedida a entrega do Relatório da Comissão de Análise da Tarifa do Transporte Coletivo redigido após quatro meses de trabalhos, que contém 750 páginas, e apresenta cento e cinco sugestões para aperfeiçoar o sistema e reduzir os custos da rede integrada de Curitiba e região. Na reunião também foi ouvido o Professor Lafaiete Neves, que participou da Comissão de Análise da Tarifa e apontou que a tarifa pode cair trinta e sete centavos, se for discutida, imediatamente, a cobertura da gratuidade por quem a concede, e destacou distorções históricas que não foram atualizadas desde a década de 80. O Presidente da Urbs, Sr. Roberto Gregório da Silva Júnior afirmou que dentre as recomendações do Relatório estão três principais pontos: Auditoria, Integração e Processo Licitatório. Segundo o Presidente da URBS, a Auditoria demandaria uma análise mais técnica, bem como uma série de providências administrativas por parte da URBS. No que se refere à Integração, foi ressaltado que é necessário aprimorar sistema de governança, sendo que a responsabilidade do transporte metropolitano, de características urbanas é do governo do Estado e o transporte urbano de responsabilidade do município de Curitiba. Lembrou que há nessa integração mais treze municípios que são atores nesse processo, sendo necessário um processo licitatório dessas linhas, que fazem parte da rede integrada, com a constituição de um modelo de governança com a participação da sociedade e a adoção de um sistema tarifário adequado para essa integração. Quanto ao processo licitatório, o Presidente da URBS ressaltou que a concessão do transporte coletivo não está bom para as empresas e nem para a sociedade, razão pela qual deveria ser repensado, fazendo-se uma reflexão sobre esses aspectos. Em suas considerações o Sr. Lafaiete Neves afirmou que o relatório foi feito somente com a análise dos itens da planilha de custos, sem acesso aos gastos reais das empresas, sendo que nem a URBS tem acesso a tais dados. Somente agora, com a ameaça de notificação judicial pela URBS é que as empresas

¹ Atas das Reuniões realizadas.

estão entregando parcialmente os relatórios. Na opinião do Sr. Lafaiete a recusa na entrega dos relatórios configura quebra de contrato de forma unilateral por parte dos empresários, já que não podem negar informações ao Poder concedente. Outro aspecto levantado pelo Sr. Lafaiete, foi a cláusula de barreira imposta pelo Edital de Licitação, prejudicial ao interesse público, onde empresas com menos de vinte e cinco anos de experiência no modal tecnológico de Curitiba não puderam participar da licitação. Ao final, o Sr. Lafaeite concluiu pela necessidade de Auditoria independente para atualização de parâmetros da tarifa.

Em 15/07/2013 foi realizada a 1ª reunião Extraordinária da Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba, às quatorze horas e quinze, no Plenário da Câmara Municipal de Curitiba, foi ouvido o Sr. Luís Filla, engenheiro da URBS, apresentou panorama geral sobre o processo licitatório e sistema operacional do Transporte Coletivo de Curitiba, esclarecendo que as informações também estão disponíveis à população no site da Urbs; prosseguindo, prestou esclarecimentos sobre a relação entre a tarifa técnica e o orçamento da Urbs, justificando os ajustes à mesma. Após sua explanação, o engenheiro Luis Filla foi questionado pelos membros da comissão no que se refere à licitação do transporte coletivo e sobre a planilha de custos. Em seguida, foi encerrada a reunião em decorrência da manifestação injuriosa e ofensiva que resultou em agressão física e moral ao Engenheiro Luis Filla, por parte de uma integrante do Movimento Passe Livre, convocando-se outra, Ordinária, para quinta-feira, dia dezoito de julho, às quatorze horas.

Em 18/07/2013 foi realizada a 3ª reunião Ordinária da Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba, às quatorze horas, no Plenário da Câmara Municipal de Curitiba, foram ouvidos o Sr. Luís Filla, engenheiro da URBS e o Sr. Antônio José Vellozo, representante do SETRANSP, sendo que inicialmente foi concedida a palavra ao Vereador Paulo Salamuni que procedeu a leitura de Nota de Desagravo da Presidência da Câmara Municipal de Curitiba, em favor do Engenheiro Luis Filla, ante o comportamento reprovável de integrante do Movimento Passe Livre, ocorrido na última reunião da CPI neste Plenário. Em seguida, foi concedida a palavra à Senhora Ana Milléo, responsável da área de gestão de pessoas da Urbs, que fez a leitura e entrega de Manifesto do Corpo Gerencial da Urbs e do abaixo-assinado de funcionários, em defesa de acusações referente à existência de caixa-preta na Urbs, ainda foi ouvido o Dr. Orivan Pedro Bodanese, advogado e secretário-geral do SETRANSP.

Em 25/07/2013 foi realizada a 4ª reunião Ordinária da

Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba, às quatorze horas e vinte e cinco minutos, no Plenário da Câmara Municipal de Curitiba, foram ouvidos o Senhor Dante Gulin, Presidente do Sindicato das Empresas do Transporte Coletivo, que fez a entrega à CPI de um trabalho de vinte e quatro meses, onde foram feitos três levantamentos: *1) Que levantasse a situação atual do sistema de mobilidade em Curitiba; 2) O segundo trabalho era que apresentação sugestão, sem grandes custos, para que houvesse modificação dentro da mobilidade do tráfego de Curitiba; 3) E o terceiro trabalho é que fizesse uma sugestão geral de como podemos fazer o transporte de Curitiba um transporte eficiente, ágil e seguro.* Em seguida iniciou-se o depoimento do Doutor Sacha Breckenfeld Reck, que fez uma explanação sobre a tarifa técnica do Transporte Coletivo da Cidade de Curitiba e foi arguido pelos vereadores. Posteriormente foi concedida a palavra a Deputada Celina Leão que fez algumas denúncias, prestou informações e procedeu a entrega de documentos à CPI. Em seguida foi concedida a palavra ao Sr. Sacha Reck para que exercesse o contraditório das acusações a ele imputadas e, depois voltou a responder às perguntas dos vereadores, auxiliado pelo Sr. Antônio José Vellozo.

Em 1º/08/2013 foi realizada a 5ª reunião Ordinária da Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba, às nove horas, no Plenário da Câmara Municipal de Curitiba, foi ouvido o Doutor Rodrigo Binotto Grevetti, Diretor de Transporte da URBS que sob juramento, iniciou explanação sobre a metodologia do cálculo da tarifa técnica do transporte coletivo de Curitiba e passou às mãos do Presidente da CPI, cópia do Contrato do Sistema de Bilhetagem Eletrônica do Transporte Coletivo de Curitiba. Em seguida foram feitos os questionamentos pelos vereadores ao Doutor Rodrigo Binotto Grevetti. Ao final foi concedido o contraditório ao Sr. Sacha Reck, já que seu nome havia sido citado pelo Doutor Rodrigo Binotto Grevetti.

Em 05/08/2013 foi realizada a 2ª reunião Extraordinária da Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba, às onze horas e trinta, no Plenário da Câmara Municipal de Curitiba, sob a presidência do Vereador Jorge Bernardi, sendo que a reunião foi especialmente convocada para deliberação de requerimentos encaminhados à CPI, informou ainda que na próxima reunião estarão presentes os representantes do Sindicato dos Engenheiros para explicar sobre a Ação Popular contra o Edital que gerou esta CPI. Também foi votada e aprovada proposta de diligência junto à Secretaria de Finanças para a próxima sexta-feira, dia 9 de agosto. Em seguida, passou-se à deliberação dos seguintes requerimentos encaminhados à CPI, lidos pelo Vereador Bruno Pessuti: nºs: 410.00015.2013 e 410.00016.2013, foram retirados em virtude da diligência aprovada anteriormente. Os requerimentos de nºs.:

410.00017.2013; 410.00018.2013; 410.00019.2013; 410.00020.2013; 410.00021.2013; 410.00022.2013; 410.00024.2013; 410.00025.2013; 410.00026.2013; 410.00027.2013; 410.00028.2013; 410.00029.2013 e 410.00030.2013 foram aprovados. O Vereador Mauro Ignacio questionou o prazo para as respostas e entrega de documentos à CPI, sendo estabelecido pelo Senhor Presidente o prazo de quinze dias. O Vereador Chico do Uberaba, destacando o prazo que a Comissão tem para realizar seu trabalho, sugeriu que a partir desta data sejam feitas convocações e não mais convites. Ainda foi lido e deliberado pela presidência o Ofício da Central de Projetos Sociais, Carta de Solicitação. Em seguida, o Senhor Presidente concedeu a palavra aos Vereadores presentes para considerações pessoais, bem como, debater a questão do espaço para a realização das próximas reuniões. Ficaram designados os Vereadores Chico do Uberaba, Cristiano Santos e Geovane Fernandes, na qualidade de Membros da Comissão de Segurança da Casa, para analisar a questão do espaço e a melhor alternativa. O Senhor Presidente agradeceu a presença de todos e encerrou a Reunião, convocando outra, para quinta-feira, dia oito de agosto, às nove horas.

Em 08/08/2013 foi realizada a 6ª reunião Ordinária da Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba, às nove horas, no Plenário da Câmara Municipal de Curitiba, onde participaram da Mesa as testemunhas: Dra. Clair Flora Martins, Advogada trabalhista; Senhor Lafaiete Santos Neves, Professor; Senhor Valdir Aparecido Mestrine, Presidente do Sindiurbano e Valter Fanini, Diretor Financeiro do Sindicato dos Engenheiros do Paraná.

Em 09/08/2013 foi realizada a 3ª reunião Extraordinária, reunião esta de Diligência da Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo, realizada na Secretaria Municipal de Finanças, às nove horas e trinta minutos, onde foi ouvida a Senhora Eleonora Bonato Fruet, Secretária de Finanças do Município de Curitiba, que ressaltou a importância da criação desta CPI, e explanou sobre os aspectos tributários envolvendo as empresas de transporte coletivo e o ISS, esclarecendo que, de acordo com auditoria realizada, ficou demonstrado que houve incorreções na base de cálculo para tributação do ISS, e que as doze empresas envolvidas nessa questão foram intimadas e estão passando por averiguações.

Em 16/08/2013 foi realizada a 4ª reunião Extraordinária da Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba, às nove horas e vinte, onde participaram da Mesa as testemunhas Senhores Valmir Monbach e Vinícius Luiz Gapski, Assessores Técnicos do Setransp - Sindicato das Empresas de Ônibus de Curitiba, que entregaram à Mesa os Relatórios por Consórcio e Demonstrativos Contábeis

/ Financeiros Combinados. Em seguida, o Senhor Valmir Monbach apresentou, por meio de datashow, informações sobre os trinta e dois meses da concessão do Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de Curitiba, relacionou os Consórcios Pontual, Transbus e Pioneiro como gerenciadores de onze empresas operadoras, fez esclarecimentos sobre os demonstrativos contábeis combinados por consórcio, relatório dos balancetes analíticos, demonstrativo de receitas e despesas e balanço patrimonial. O Senhor Vinícius Luiz Gapski falou do compromisso em trazer os esclarecimentos solicitados e também mostrou-se disposto a responder adequadamente as dúvidas.

Em 19/08/2013 foi realizada a 5ª reunião Extraordinária da Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba, às quatorze horas e dez, onde o Senhor Presidente colocou em discussão a diligência a ser realizada no dia vinte e nove de agosto, às nove horas, na Urbs, para sanar dúvidas sobre o funcionamento da bilhetagem eletrônica e palmtops (PDA) adquiridos pela instituição. Foi aparteado pelos Vereadores: Chico do Uberaba, Professora Josete, Valdemir Soares, Serginho do Posto, Cristiano Santos, Bruno Pessuti e Chicarelli. A diligência proposta pelo Presidente foi aprovada. O Presidente colocou o próximo assunto em pauta, solicitando a opinião dos Senhores Vereadores sobre o encaminhamento, à Receita Federal, dos documentos entregues pela Setransp à CPI. Foi aparteado pelos Vereadores: Professora Josete, Serginho do Posto, Valdemir Soares e Chico do Uberaba. Em seguida, passou-se à deliberação dos seguintes requerimentos: nºs: 410.00031.2013 ao 410.00033.2013; 410.00035.2013 ao 410.00037.2013; 410.00039.2013 ao 410.00042.2013 e 410.00045.2013. Foram aprovados. O requerimento nº410.00044.2013 ficou prejudicado em virtude de similaridade com outro já aprovado anteriormente. O requerimento nº410.00043.2013 será encaminhado à Presidência desta Casa para deliberação. O Senhor Presidente falou da importância de se contratar uma equipe de contadores para auditar os documentos recebidos pela CPI e encerrou a reunião.

Em 22/08/2013 foi realizada a 7ª reunião Ordinária da Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba, às nove horas e trinta minutos, no Plenário da Câmara Municipal de Curitiba, O Senhor Presidente concedeu a palavra ao Vereador Chicarelli, que comentou a respeito do Relatório do Setransp, entregue a esta Comissão de Inquérito na última reunião, aduzindo que verificou gastos que considera excessivos em relação a alguns investimentos, aquisição de imóveis, retiradas para pagamento de pró-labore, aquisição de brindes, gastos com viagens e confraternizações, entre outros; a seguir, comunicou que a equipe de seu gabinete parlamentar está elaborando um relatório que será entregue aos integrantes

desta CPI e à imprensa. O Vereador Bruno Pessutti procedeu a leitura de Ofício do Setransp, nº057/2013, referente à última reunião da CPI. O Vereador Valdemir Soares fez comentários a respeito do teor do Ofício lido, sugerindo que os depoentes sejam novamente convidados para que os questionamentos feitos anteriormente sejam sanados. O Senhor Presidente agradeceu a presença de todos e, em seguida, colocou em discussão as Atas da 3ª e 4ª Reuniões Extraordinárias e 6ª Reunião Ordinária, que foram aprovadas. O Senhor Presidente convidou para fazer parte da Mesa o Senhor Edmundo Rodrigues da Veiga Neto, ex-Diretor Administrativo e Financeiro da Urbs. Em seguida, foi tomado o juramento da testemunha e feitas as advertências de praxe, sendo-lhe concedida a palavra. Inicialmente o Senhor Edmundo Rodrigues da Veiga Neto colocou-se à disposição da Comissão para prestar os esclarecimentos devidos. Foi arguido pelos vereadores presentes. Foi suspensa a reunião e, após reaberta, o Senhor Presidente convidou o testemunha Wilhelm Eduard Milward de Azevedo Meiners, Diretor Administrativo e Financeiro da Urbs, para fazer parte da Mesa. Em seguida, foi tomado o juramento da testemunha e feitas as advertências de praxe, sendo concedida a palavra à testemunha, que foi arguida pelos Vereadores.

Em 29/08/2013 foi realizada a 6ª reunião Extraordinária da Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba, às onze horas, na sede da Urbs, sob a presidência do Vereador Jorge Bernardi, Presidente. Foi declarada aberta a 2ª Reunião de Diligência externa da CPI, com a presença dos Vereadores: Jorge Bernardi, Serginho do Posto, Bruno Pessuti, Valdemir Soares, Chicarelli, Chico do Uberaba, Noemia Rocha, Mauro Ignacio, Professora Josete, Cristiano Santos, Geovane Fernandes, Paulo Rink e Tiago Gevert. O Senhor Roberto Gregório, Presidente da Urbs, deu as boas vindas à Comissão, colocando-se à disposição para esclarecer e auxiliar na apuração de todos os fatos. O Senhor Presidente declarou aberta a 2ª Reunião de Diligência, ressaltando que esta CPI veio, em missão especial, fazer investigação nos setores de Fiscalização e Cadastro, no Centro de Controle Operacional de Curitiba e no Setor da Área de Tecnologia da Informação; a seguir, informou que o Vereador Tiago Gevert substituirá, a partir desta data, o Vereador Toninho da Farmácia nesta Comissão. Com a palavra os Vereadores: Valdemir Soares agradeceu à Urbs pela gentileza de abrir suas portas, disponibilizando o acesso aos documentos, contratos, planilhas e outras informações necessárias, viabilizando o trabalho desta Comissão. Chico do Uberaba questionou sobre a prorrogação do contrato da Dataprom. A seguir, a Comissão dirigiu-se ao Departamento de Fiscalização e Cadastro para fazer a verificação "in loco" dos 750 computadores de mão, PDAs, onde foram informados que os mesmos foram comprados

pela Urbs em janeiro de 2012 e entregues em novembro do mesmo ano, no valor aproximado de três milhões, setecentos e cinquenta e um mil reais, porém ainda não foram utilizados devido à falta de software, o qual está sendo desenvolvido pela própria Urbs. Prosseguindo, a Comissão visitou o Centro de Controle Operacional, que obtém imagens, em tempo real, do que acontece em estações tubo, terminais e ruas da Cidade; em seguida, visitou a Área de Tecnologia da Informação, onde foi avaliado o funcionamento do Sistema de Bilhetagem Eletrônica, que controla a compra, venda e utilização de créditos transporte. Dando continuidade, no auditório, o Senhor Presidente da Urbs foi arguido pelos Vereadores: Bruno Pessuti, Serginho do Posto, Valdemir Soares, Chico do Uberaba, Professora Josete, Chicarelli, Geovane Fernandes, Noemia Rocha, Tiago Gevert e Jorge Bernardi, no que foram esclarecidos. Em seguida, ao encerrar a 2ª Reunião de Diligência, o Senhor Presidente da CPI deu início, nas dependências da Urbs, à reunião administrativa da CPI, com a presença dos Vereadores: Jorge Bernardi, Bruno Pessuti, Valdemir Soares, Serginho do Posto, Chico do Uberaba, Chicarelli, Geovane Fernandes e Professora Josete, Tiago Gevert e Noemia Rocha. Usaram da palavra os Vereadores: Valdemir Soares solicitou visita ao Departamento Pessoal e Financeiro da Urbs, assim como cópia dos documentos demandados. Chico do Uberaba informou que realizou, juntamente com o Vereador Jorge Bernardi, visita à Câmara Legislativa do Distrito Federal, no dia vinte e três de agosto, para trocar informações sobre as licitações do transporte coletivo de Curitiba e de Brasília. Bruno Pessuti solicitou cópia dos nomes dos funcionários da Urbs. Geovane Fernandes questionou sobre quais empresas participaram da licitação para compra dos PDAs. Em discussão o requerimento do Vereador Valdemir Soares para continuação da diligência no período da tarde. Em votação. O requerimento foi aprovado, com voto contrário do Vereador Geovane Fernandes. Encerrada a reunião administrativa, ficaram designados os Vereadores Valdemir Soares e Chicarelli para darem prosseguimento à diligência no período da tarde. Às quatorze horas, retornaram às dependências da Urbs para dar continuidade aos trabalhos da diligência iniciados pela manhã, os Vereadores Valdemir Soares e Chicarelli, que foram convidados pelo Senhor Edson Barboza, Controlador da Urbs, para dirigirem-se até a Unidade de Suprimentos USS para fazerem a verificação "in loco" dos contratos. Participaram da diligência os Senhores: Roberto Gregório da Silva Junior, Presidente da Urbs; Wihelm Eduard Milward de Azevedo Meners, Diretor Administrativo e Financeiro da Urbs; Rodrigo Binotto Grevetti, Diretor de Transporte e Senhora Cassia Ricardo de Aragão, Coordenadora da Unidade de Suprimentos. O Vereador Valdemir Soares solicitou a planilha de contratos dos consórcios operadores do

transporte coletivo da Cidade de Curitiba no período de 2006 a 2013. O Senhor Roberto Gregório da Silva Junior, solicitou ao Vereador Valdemir Soares que formalizasse o requerimento para demonstração dos mesmos. Foi feito o requerimento manuscrito pelo Vereador Valdemir Soares. Dando continuidade, os Vereadores dirigiram-se até a sala de Reunião para averiguação dos contratos. A senhora Cássia Ricardo de Aragão informou que os contratos estão subdivididos em dezesseis caixas que poderão ser manuseadas pelos mesmos. Foi arguida pelos Vereadores a respeito de informações técnicas e processuais. A seguir os Vereadores Valdemir Soares e Chicarelli verificaram os Processos: Termo de Cooperação Técnica de Araucária entre Urbs e CMTA de Araucária; Sistema de Bilhetagem Eletrônica; Contrato de Segurança com a Empresa Metropolitana. O Vereador Valdemir Soares finalizou, agradecendo a presença de todos e convocando outra diligência, para segunda-feira, dia dois de setembro, às quatorze horas, para dar prosseguimento a verificação dos contratos e, posteriormente, ao arquivo morto da Urbs, e encerrou a reunião de diligência.

Em 05/09/2013 foi realizada a 8ª reunião Ordinária da Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba, às nove horas e trinta, no Plenário da Câmara Municipal de Curitiba, o Senhor Presidente convidou o Doutor Roberto Gregório da Silva Junior, Presidente da Urbs, para proceder a entrega de relatório parcial da Comissão de Auditoria do Transporte Coletivo à Comissão Parlamentar de Inquérito; em seguida, o Presidente da Urbs registrou que a Comissão de Auditoria constatou divergências entre o texto do edital de licitação que foi analisado pelo jurídico da Urbs e a versão final do edital que foi publicado, referiu que o trabalho da Comissão de Auditoria é de cunho técnico e objetiva constatar fatos; informou que o relatório foi entregue ao Prefeito que determinou que o mesmo fosse encaminhado à Comissão Parlamentar de Inquérito deste Legislativo, ao Tribunal de Contas e ao Ministério Público; por fim, informou que no âmbito administrativo, o relatório foi encaminhado à Procuradoria da Urbs para providências. Em seguida, o Senhor Presidente solicitou à Procuradoria Jurídica desta casa que proceda a análise do aludido relatório, mediante parecer que indique as medidas cabíveis. Posteriormente, o Senhor Presidente convidou o Senhor Mário Nakatani Junior para breve exposição sobre suas atribuições na direção daquele departamento, esclarecendo que o mesmo será ouvido na condição de investigado e não de testemunha. O Senhor Mário Nakatani cumprimentou os presentes e esclareceu que assumiu a Diretoria do Departamento de Rendas Mobiliárias no mês de junho de 2008, permanecendo no cargo até o mês de fevereiro de 2013; disse que as principais atribuições da Diretoria são a gestão do ISS e a expedição de alvarás comerciais. Foi

questionado pelos Vereadores presentes. Posteriormente, o Senhor Presidente reabriu a Reunião às quatorze horas, que havia sido suspensa, convidando o Senhor Oldinir Furman, Gerente de Divisão da Secretaria de Finanças do Município de Curitiba para fazer parte da Mesa, esclarecendo que o mesmo será ouvido na condição de investigado e não de testemunha. Com a palavra, o Senhor Oldinir Furman disse que é funcionário da Prefeitura de Curitiba há mais de trinta anos, e que está à disposição desta Comissão Parlamentar de Inquérito para qualquer esclarecimento. A seguir, foi inquerido pelos Vereadores presentes.

Em 10/09/2013 foi realizada a 7ª reunião Extraordinária da Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba, às doze horas e cinco, no Plenário da Câmara Municipal de Curitiba, o Senhor Presidente informou que o prazo da CPI encerra-se no dia 28 de setembro e ainda faltam dezessete pessoas para serem chamadas. A seguir, colocou em discussão a sugestão de prorrogação da Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo por mais trinta dias. Em votação foi aprovada a sugestão de prorrogação por mais 30 dias. A seguir, foram discutidos, votados e aprovados os requerimentos, dos Vereadores: Chicarelli, nº410.00046.2013; Professora Josete, nº410.00047.2013 e nº410.00055.2013; Valdemir Soares, nº410.00048.2013; Paulo Rink, nº410.00049.2013, nº410.00050.2013 e nº410.00051.2013; Geovane Fernandes nº410.00052.2013; Mauro Ignacio, nº410.00053.2013; Valdemir Soares, nº410.00056.2013; Chicarelli e Valdemir Soares, nº410.00057.2013; diversos Vereadores, nº410.00058.2013; Chico do Uberaba, nº410.00059.2013; Bruno Pessuti, nº410.00062.2013. O Requerimento nº410.00061.2013, que tratava de apresentação de pré-relatório, do Vereador Valdemir Soares, foi prejudicado. A seguir, o Senhor Presidente encerrou a reunião administrativa.

Em 12/09/2013 foi realizada a 9ª reunião Ordinária da Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba, às nove horas e dez, no Plenário da Câmara Municipal de Curitiba, o Senhor Presidente leu ofícios enviados pela Urbs a esta Comissão: P504/2013, CD com relatórios contábeis das empresas operadoras do serviço de transporte coletivo da RIT- Rede Integrada do Transporte, relativo ao período de 2010 a 2013, conforme requerimento do Vereador Bruno Pessuti; Ofício P631/2013, sobre informações solicitadas pela Vereadora Professora Josete, onde constam todos os ônibus cadastrados na Frota do Sistema Urbano e Metropolitano Integrado; Ofício P632/2013, sobre Relatórios da frota de ônibus do Sistema Urbano e Metropolitano incorporados desde 1998 até agosto de 2013; Ofício P615/2013, sobre demonstrações contábeis dos exercícios de 2008 a 2012 da Urbs,

relativo aos últimos cinco anos; Ofício P630/2013, sobre cópia do anexo XIII do contrato de gestão entre a Urbs e o ICI e Ofício P609/2013, sobre cópia do Manual de Especificações da Frota, revisão 18, que define as características para as carrocerias e chassis dos ônibus do sistema de transporte urbano e metropolitano de Curitiba. O Senhor Presidente comunicou que os Senhores Wanderlei Lima, Diretor Proprietário da Empresa Enterhelp, Alberto Mauad Abujamra e o advogado Bihl Elereian Zanetti prestarão depoimentos a esta Comissão, informando que os mesmos deverão respeitar o Artigo 203, do Código Penal. O Vereador Serginho do Posto procedeu a leitura de Ofícios: nº11/2013, a manifestação do Sindicato dos Auditores Fiscais de Tributos Municipais de Curitiba e nº124/2013, sobre atestado odontológico do Senhor Alberto Mauad Abujamra. Com a palavra o Senhor Wanderlei Lima relatou que a empresa presta serviços e oferece manutenção de equipamentos do sistema de bilhetagem eletrônica, semaforicos e computadores, regulagem de sensores e cabeamentos; prosseguindo, disse que a Enterhelp promove também em campo a reparação em laboratório, serviços de engenharia e implantação de sinalização semaforica, e operação da central de controle de tráfego e serviços de assistência técnica em laboratório. Foi arguido pelos Vereadores presentes. O Senhor Wanderlei Lima apresentou à CPI as ordens de serviços acumuladas durante o período em que fez a manutenção do sistema de bilhetagem da Urbs. Em seguida, o Senhor Presidente agradeceu a presença do convidado e, dando prosseguimento, passou-se à deliberação dos seguintes requerimentos: nº410.00064.2013 e nº410.00065.2013, do Vereador Valdemir Soares, em votação, foram aprovados. Os Vereadores: Bruno Pessuti, Serginho do Posto, Valdemir Soares e Chico do Uberaba apresentaram sugestão para realização de reunião extraordinária da CPI na próxima quarta-feira, dia dezoito, às dezoito horas, para receber o Senhor Alberto Mauad Abujamra, o que em votação foi aprovada.

Em 17/09/2013 foi realizada a 8ª reunião Extraordinária da Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba, às doze horas e quinze, no Plenário da Câmara Municipal de Curitiba, o Senhor Presidente informou que será acatada a sugestão da Procuradoria Jurídica desta Casa, para que todos os convocados sejam ouvidos como testemunhas e, em seguida, informou a programação das reuniões da Comissão nesta semana: quarta-feira, 18 de setembro, às dezoito horas, com a presença do Senhor Alberto Mauad Abujamra, Presidente da Dataprom; quinta-feira, 19 de setembro, às nove horas, com a presença do Senhor Marcos Valente Isfer, ex-Presidente da Urbs e na sexta-feira, 20 de setembro, às nove horas, com a presença do Senhor Fernando Ghignone, ex-Diretor de Transporte da Urbs; prosseguindo, reportou-se

à divulgação na mídia de que o Tribunal de Contas chegou a conclusão de que houve fraude na licitação do transporte coletivo e que hoje divulgará o relatório recomendando a anulação desta licitação. Foi concedida a palavra aos Vereadores: Chico do Uberaba pediu cautela aos membros da Comissão na divulgação de possibilidades de redução de valor da tarifa, antes das conclusões dos trabalhos da CPI. Professora Josete questionou se a Comissão já recebeu da Urbs os relatórios gerenciais solicitados verbalmente e reforçou que os Vereadores não podem fazer afirmações precipitadas, antes da conclusão dos trabalhos desta CPI, pois as divulgações criam expectativas na população. Paulo Rink solicitou que o tempo limite disponibilizado a cada Vereador nos questionamentos aos convocados seja respeitado para que a condução da reunião seja efetiva e organizada. Serginho do Posto reportou-se aos quatro eixos de investigação, fazendo breve explanação sobre os mesmos e, na sequência, enfatizou a importância de se aguardar o relatório final da Comissão para divulgação da investigação. Valdemir Soares disse que algumas declarações são motivadas pela ansiedade de demonstrar o trabalho efetivo da CPI, ensejando que o relatório final desta Comissão possa apresentar uma proposta de melhorias no transporte coletivo, bem como, a redução da tarifa. A seguir, foram discutidos, votados e aprovados os requerimentos de diversos Vereadores, nº410.00066.2013 e do Vereador Chicarelli, 410.00063.2013. Não havendo mais matéria, o Senhor Presidente encerrou a reunião administrativa.

Em 18/09/2013 foi realizada a 9ª reunião Extraordinária da Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba, às dezoito horas, no Plenário da Câmara Municipal de Curitiba, o Senhor Presidente. O Senhor Presidente informou que, conforme o Art.203 do Código Penal, os depoentes estarão sob juramento. Foi concedida a palavra ao Senhor Alberto Mauro Abujamra que, inicialmente, esclareceu a respeito dos contratos que a Dataprom tem, sendo um com o ICI, iniciado em 18 de setembro de 2009, com duração de 48 meses, tendo seu término em 19 de setembro de 2013, e outro com as empresas de ônibus, iniciado em 29 de fevereiro de 2012, com dezoito meses de duração; prosseguindo, explanou sobre as diferenças contratuais entre as empresas Dataprom e Enterhelp junto às empresas de ônibus; informou que toda a documentação será entregue aos componentes da CPI; afirmou que o proprietário da empresa Enterhelp forneceu informações equivocadas a esta CPI, e que apresentará prova de ilegalidade junto a referida empresa; alegou também que o advogado Sacha Reck prestou informações sem procedência. O Senhor Carlos Gustavo Brand, Diretor Técnico Operacional da Dataprom, prestou esclarecimentos sobre a instalação de bordas sem catraca. Foram inquiridos pelos Vereadores: Jorge Bernardi, Bruno Pessuti, Serginho

do Posto, Valdemir Soares, Cristiano Santos, Chico do Uberaba. O Senhor Presidente suspendeu a Reunião. Reaberta a Reunião, o advogado da Empresa Dataprom, Marcelo Paste, também fez o juramento legal e, em seguida, os Senhores Vereadores retomaram os questionamentos, usando da palavra os Vereadores: Paulo Rink, Geovane Fernandes, Professora Josete, Tiago Gevert, Noemia Rocha, Mauro Ignacio, Chicarelli e Rogério Campos. Foi exibida reportagem da Rede Paranaense de Comunicação sobre o ICI. A seguir, o Senhor Presidente solicitou ao Senhor Alberto Mauro Abujamra que fale sobre o código fonte, no que foi esclarecido pelo depoente. Dando continuidade, foram deliberados os seguintes requerimentos: do Vereador Valdemir Soares, nº410.00072.2013 e nº410.00073.2013 e do Vereador Tiago Gevert nº410.00074.2013. O Senhor Presidente agradeceu a presença de todos e encerrou a reunião, convocando outra, para amanhã, dia dezenove de setembro.

Em 19/09/2013 foi realizada a 10ª reunião Ordinária da Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba, às nove horas e quinze, no Plenário da Câmara Municipal de Curitiba. O Senhor Presidente convidou o Senhor Marcos Isfer, ex-Presidente da Urbs e seu Advogado a fazerem parte da Mesa. Dando início ao depoimento, o Senhor Presidente tomou o juramento dos convidados, conforme o Artigo 203 do Código Penal Brasileiro. Com a palavra, o Senhor Marcos Isfer cumprimentou os presentes e disse que tem acompanhado os trabalhos desta CPI; procedeu a leitura de esclarecimentos em resposta à veiculação de nota, pela mídia, sobre auditoria realizada junto à Urbs, por parte de uma Comissão designada pelo atual Prefeito; finalizou colocando-se à disposição para quaisquer dúvidas. Foi arguido pelos Vereadores: Jorge Bernardi, Bruno Pessuti, Serginho do Posto, Chico do Uberaba, Geovane Fernandes, Valdemir Soares. Foi suspensa a Sessão com previsão de retorno às 14 horas e trinta minutos. Reaberta a Sessão, Prosseguindo ainda arguíram os Vereadores: Mauro Ignacio, Noemia Rocha, Chicarelli, Professora Josete, Paulo Rink, Rogério Campos e Bruno Pessuti. Assumiu a presidência o Vereador Serginho do Posto, Vice-Presidente. O Senhor Presidente agradeceu a presença de todos e encerrou a reunião, convocando outra, Ordinária, para quinta-feira, dia 26 de setembro, às 9 horas.

Em 20/09/2013 foi realizada a 10ª reunião Extraordinária da Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba, às nove horas e quinze, no Plenário da Câmara Municipal de Curitiba, o Senhor Presidente cumprimentou os presentes e convidou os Senhores Fernando Ghignone, ex-Diretor de Transporte da Urbs e seu Advogado, Senhor Marlos Arns Oliveira, a fazerem parte da Mesa. Dando início ao depoimento, o Senhor Presidente tomou o juramento do convidado, conforme o

Artigo 203 do Código Penal Brasileiro e concedeu a palavra ao Senhor Fernando Ghignone que cumprimentou os presentes; a seguir, fez explanação sobre o Edital de Licitação do Sistema de Transporte Coletivo de Curitiba publicado em 2009, ressaltando que esse processo durou cerca de quatro anos e que a Comissão de Licitação cumpriu com todas as exigências legais, dando ciência do processo, antes da publicação, ao Ministério Público, Tribunal de Contas e Tribunal de Justiça, além de amplo debate com todos os segmentos da sociedade e Câmara Municipal de Curitiba. Foi arguido pelos Vereadores: Jorge Bernardi, Serginho do Posto, Bruno Pessuti, Valdemir Soares, Chico do Uberaba, Geovane Fernandes, Tiago Gevert, Chicarelli, Noemia Rocha e Professora Josete. O Senhor Presidente agradeceu a presença de todos e encerrou a reunião.

Em 26/09/2013 foi realizada a 11ª reunião Ordinária da Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba, às nove horas e cinquenta e cinco, no Plenário da Câmara Municipal de Curitiba, o Senhor Presidente registrou que a presente reunião tem por objetivo ouvir, na condição de testemunha, a Doutora Marilena Indira Winter, e passou-lhe a palavra. A Doutora Marilena Indira Winter afirmou que não poderá prestar o juramento, em virtude do que consta no Art. 207 do Código de Processo Penal e da Lei 8.906 de 1994, que dispõe sobre o Estatuto da Advocacia e a Ordem dos Advogados do Brasil; por fim, registrou que o seu compromisso é com a verdade. O Senhor Presidente suspendeu a reunião para deliberação dos integrantes da CPI. Reaberta a reunião, fez uso da palavra o Doutor Rodrigo Campos Baptista, que esclareceu o posicionamento da Procuradoria deste Legislativo. O Senhor Presidente declarou que a Doutora Marilena Indira Winter será ouvida na condição de investigada, e passou a palavra ao Doutor Eduardo Rocha de Carvalho, da Comissão de Prerrogativas da Seccional da OAB do Paraná. O Doutor Eduardo Rocha de Carvalho demonstrou sua preocupação em relação à decisão do Senhor Presidente da CPI, citando o Art. 133 da Constituição da República, os Artigos 207 e 214 do Código de Processo Penal e o Art. 25 do Código de Ética e Disciplina do Advogado. O Senhor Presidente suspendeu a reunião para deliberação dos integrantes da CPI. Reaberta a reunião, o Senhor Presidente declarou que a Doutora Marilena Indira Winter será ouvida na condição de informante. Ato contínuo, a Doutora Marilena Indira Winter foi inquirida pelos Vereadores: Jorge Bernardi, Bruno Pessuti, Valdemir Soares, Chico do Uberaba, Chicarelli, Geovane Fernandes, Professora Josete, Tiago Gevert e Paulo Rink. O Vereador Bruno Pessuti leu o Requerimento nº410.00032.2013, do Vereador Chico do Uberaba, cujo objeto é a realização de diligência desta CPI à empresa Dataprom, que foi aprovado. O Senhor Presidente agradeceu a presença de todos e encerrou a reunião,

convocando outra, Ordinária, para quinta-feira, dia três de outubro, às 9 horas.

Em 30/09/2013 foi realizada a 11ª reunião Extraordinária da Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba, às doze horas e trinta minutos, no Plenário da Câmara Municipal de Curitiba. Foi declarada aberta a reunião, com a presença dos Vereadores: Jorge Bernardi, Bruno Pessuti, Valdemir Soares, Serginho do Posto, Chico do Uberaba, Chicarelli, Professora Josete, Paulo Rink, Mauro Ignacio, Tiago Gevert e Noemia Rocha . A seguir, foram discutidos, votados e aprovados os requerimentos de diversos Vereadores, nºs: 410.00087.2013, 410.00086.2013 e 410.00088.2013 e do Vereador Chicarelli nºs 410.00084.2013 e 410.00085.2013. O Vereador Bruno Pessuti procedeu a leitura do Projeto de Lei sobre o Passe Livre de autoria da Frente de Luta pelo Transporte Público, recebido por esta CPI e propôs que o referido Projeto seja encaminhado à Comissão de Participação Legislativa. O Senhor Presidente informou que na próxima quinta-feira, dia três de outubro, comparecerão a esta CPI, para esclarecimentos, os ex-Presidentes do Instituto Curitiba de Informática, Senhores Jackson Carvalho Leite e Renato Almeida Rodrigues. O Vereador Chico do Uberaba procedeu a entrega do Relatório sobre diligência efetuada na empresa Dataprom. Não havendo mais matéria, o Senhor Presidente encerrou a reunião administrativa.

Em 03/10/2013 foi realizada a 12ª reunião Ordinária da Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba, às nove horas e trinta e cinco, no Plenário da Câmara Municipal de Curitiba, o Senhor Presidente convidou o Senhor Jacson Carvalho Leite, ex-Presidente do ICI, e seu advogado para fazerem parte da Mesa. O Senhor Relator nominou as autoridades e representantes da sociedade civil organizada presentes. Foi concedida a palavra ao Vereador Chico do Uberaba, para leitura do Relatório da Diligência feita na Empresa Dataprom, realizada no dia vinte e sete de setembro, cujo objetivo era a verificação dos equipamentos de reserva do sistema de bilhetagem eletrônica; em seguida, procedeu a entrega do Relatório da Diligência ao Presidente desta Comissão. Ato contínuo, fez uso da palavra o Vereador Valdemir Soares, que parabenizou o Vereador Chico do Uberaba pela condução da Diligência e pelo Relatório apresentado. A seguir, registrou que na aludida Diligência causou estranhamento a questão dos quantitativos e a questão referente à renovação do contrato de manutenção do sistema de bilhetagem, pois o prazo de validade de tal contrato foi encerrado e não houve a renovação de tal instrumento, nem há previsão para a formalização de novo contrato. Solicitou ao Presidente que seja realizada acareação entre os representantes das empresas Dataprom e Enterhelp. O Senhor Vice-Presidente

registrou a presença dos Senhores Lafaiete Neves, da Plenária Popular do Transporte Coletivo, e de Valmir Mombach, representando o Setransp; e, em seguida, colocou em votação as Atas da 10ª Reunião e da 7ª Reunião Extraordinária desta CPI, que já foram disponibilizadas por meio eletrônico aos Vereadores; as quais foram aprovadas; prosseguindo, registrou que nesta Reunião será ouvido, na condição de testemunha, o Senhor Jacson Carvalho Leite, ex-Presidente do ICI, tomando-lhe o juramento, nos termos do Artigo 203 do Código de Processo Penal. Com a palavra, o Senhor Jacson Carvalho Leite cumprimentou os presentes, mencionando a importância dos trabalhos desta CPI e colocou-se à disposição para qualquer esclarecimento. A testemunha foi arguida pelo Vereador Jorge Bernardi. A seguir, foi feita entrega do Relatório de Auditoria Independente do Processo Licitatório realizado pelas seguintes entidades: Associação dos Professores da UFPR, Sindicato dos Engenheiros do Paraná, Sindiurbano, APP-Sindicato e Sindicato dos Bancários. O Senhor Presidente concedeu a palavra ao Professor Lafaiete Neves, que fez considerações sobre o Relatório de Auditoria e registrou que tal documento, acompanhado de Representação, foi entregue, também, ao Prefeito, ao Ministério Público Estadual e Federal, ao Cade, Polícia Federal e Gaeco; por fim, afirmou que este processo licitatório deve ser considerado nulo, face aos indícios de irregularidades insanáveis. O Senhor Presidente agradeceu a presença do Professor Lafaiete Neves. A seguir, a testemunha foi arguida pelos Vereadores: Bruno Pessuti, Serginho do Posto, Valdemir Soares, Chico do Uberaba, Geovane Fernandes, Professora Josete, Chicarelli e Noemia Rocha. O Senhor Relator procedeu a leitura dos Requerimentos: nº410.00090.2013, do Vereador Valdemir Soares. Para encaminhar a votação, o Vereador Valdemir Soares explicou que atualmente é de responsabilidade das empresas de ônibus a contratação do sistema de bilhetagem eletrônica, motivo pelo qual solicita a presença do Presidente do Setransp na acareação. Em votação, foi aprovado. nº410.00091.2013, do Vereador Chico do Uberaba. Encaminhou a votação o Vereador Chico do Uberaba, justificando a necessidade da aprovação do Requerimento, tendo em vista o vencimento do contrato de manutenção de bilhetagem eletrônica. Em votação, foi aprovado. O Senhor Presidente registrou que será encaminhado Ofício ao Presidente da Urbs para que sejam respondidos os questionamentos do Vereador Chico do Uberaba, e que na Reunião da próxima quinta-feira, dia dez, a partir da 14 horas será a acareação entre as Instituições solicitadas. O Senhor Luiz Herlain entregou ao Presidente da CPI cópia de trabalho científico do Senhor Mauro Sergio Langowski, sobre Gestão Social. Foi suspensa a Reunião, com previsão de retorno às quatorze horas e trinta minutos. Reaberta a Reunião, estavam presentes os Vereadores: Jorge Bernardi, Bruno Pessuti,

Serginho do Posto, Chico do Uberaba, Geovane Fernandes, Cristiano Santos e Paulo Rink. O Senhor Presidente deu as boas-vindas aos presentes e convidou o Senhor José Felinto, Presidente da Federação Paranaense dos Usuários de Transportes Coletivos, Rodoviários, Ferroviários, Metroviários, Hidroviários e Aéreos (Fuspar) e da Confederação Nacional dos Usuários de Transportes Coletivos, Rodoviários, Ferroviários, Metroviários, Hidroviários e Aéreos (Conut) a fazer parte da Mesa, na qualidade de testemunha. Com a palavra, o Senhor José Felinto cumprimentou a todos e exibiu filme retratando a realidade dos usuários do transporte coletivo da Capital. Em seguida, a testemunha foi arguida pelos Vereadores: Jorge Bernardi, Bruno Pessuti, Serginho do Posto e Paulo Rink. Nas considerações finais, o Senhor José Felinto agradeceu a Comissão pelo trabalho que vem desenvolvendo. O Senhor Presidente agradeceu a presença de todos e encerrou a Reunião, convocando outra, Ordinária, para quinta-feira, dia dez de outubro, às nove horas.

Em 10/10/2013 foi realizada a 13ª reunião Ordinária da Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba, às nove horas e trinta e cinco, no Plenário da Câmara Municipal de Curitiba, o Senhor Presidente convidou a Senhora Cássia Ricardo de Aragão, funcionária da Urbs, e seu advogado, Edson Vieira Abdala, para fazerem parte da Mesa. A seguir, registrou que nesta Reunião será ouvida, na condição de testemunha, a Senhora Cássia Ricardo de Aragão, tomando-lhe o juramento, nos termos do Artigo 203 do Código de Processo Penal. Com a palavra, a Senhora Cássia Ricardo Aragão cumprimentou os presentes e mencionou que é funcionária da Urbs desde 1984, exercendo diversas funções; informou ainda que presidiu a Comissão Permanente de Licitação do Transporte Coletivo e participou como membro da Comissão Especial de Licitação do Transporte Coletivo; finalizou, colocando-se à disposição para responder todos os questionamentos relacionados ao assunto. Foi arguida pelos Vereadores: Jorge Bernardi, Bruno Pessuti, Serginho do Posto, Valdemir Soares, Tiago Gevert, Cristiano Santos, Noemia Rocha, Professora Josete, Chicarelli, Geovane Fernandes e Mauro Ignácio. Com a palavra, o Pastor Valdemir Soares solicitou ao Presidente da CPI ação criminal contra a Senhora Cássia Ricardo Aragão, pela publicação de comentário injurioso em sua página do Facebook. O Senhor Relator procedeu a leitura dos Requerimentos: nº410.00094.2013, de diversos Vereadores e nº410.00095.2013, da Vereadora Professora Josete. Em votação, foram aprovados. A seguir, o Pastor Valdemir Soares procedeu a leitura de Notícia-Crime contra os Senhores Marcos Valente Isfer, ex-presidente da Urbs, e Fernando Ghignone, ex-diretor de Transporte da Urbs. O Senhor Presidente manifestou seu repúdio a qualquer tipo de

ameaça aos trabalhos da CPI, e defendeu a necessidade de se preservar o papel fiscalizador desta Casa; a seguir, justificou a ausência do Vereador Chico do Uberaba. Foi suspensa a Reunião. Reaberta a Reunião. O Senhor Presidente colocou em votação as Atas da 10ª e 11ª Reunião e da 9ª Reunião Extraordinária desta CPI, que já foram disponibilizadas por meio eletrônico aos Vereadores, as quais foram aprovadas. Foi suspensa a Reunião. Reaberta a Reunião. O Senhor Presidente passou a palavra ao Senhor Edson Vieira Abdala, Advogado da Senhora Cássia Ricardo de Aragão, que agradeceu a qualidade dos trabalhos da CPI e as perguntas bem elaboradas, que proporcionaram à sua cliente a oportunidade de fazer os esclarecimentos devidos. Nas considerações finais, a Senhora Cássia Ricardo de Aragão agradeceu os questionamentos, retratando-se pelas suas colocações publicadas na rede social. O Senhor Presidente agradeceu a presença de todos e encerrou a Reunião, convocando outra, Administrativa, para segunda-feira, dia quatorze de outubro, após a Sessão Plenária.

Em 14/10/2013 foi realizada a 12ª reunião Extraordinária da Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba, às onze horas e cinco, no Plenário da Câmara Municipal de Curitiba, o Senhor Presidente discorreu sobre audiência que será marcada com o Doutor Gilberto Giacoia, Procurador Geral de Justiça do Estado do Paraná, para pedir medidas de caráter preventivo, tendo em vista as ameaças que a CPI vem sofrendo; informou, ainda, que a presente Reunião foi especialmente convocada para deliberação de pauta pelos Membros da Comissão, ficando aprovado o seguinte: sobre o comportamento da Senhora Cássia Ricardo de Aragão, funcionária da Urbs, foi aprovado requerimento para que seja indagado oficialmente, ao órgão de lotação da referida senhora, se a mesma encontrava-se dispensada de suas funções no dia e hora em que veio acompanhar os trabalhos da CPI, ocasião esta da postagem desrespeitosa em sua página pessoal da rede social Facebook, aos membros deste Parlamento e/ou aos funcionários da Urbs, e para qual já houve retratação nesta CPI; convocação de Reunião Extraordinária para terça-feira, dia 15 de outubro, às 14 horas, para que a CPI receba o Movimento de Luta pela Tarifa; a pauta para as próximas duas reuniões ordinárias: dia 17/10, às 9 horas, Senhor Renato Rodrigues de Almeida, ex-Presidente do ICI; às 10h e 30, acareação e, às 14 horas, Senhor Celso Bernardo, ex-Controle Interno da Urbs; dia 24/10, Senhor Lubomir Ficinski, ex-Diretor de Transportes da Urbs e o Senhor Alberto Abujamra da Empresa Dataprom, de acordo com a Proposição nº410.00097.2013, aprovada pela CPI. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente agradeceu a presença de todos e encerrou a Reunião,

convocando outra, Extraordinária, para amanhã, dia quinze de outubro, às 15 horas.

Em 15/10/2013 foi realizada a 13ª reunião Extraordinária da Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba, às quatorze horas e cinco, no Plenário da Câmara Municipal de Curitiba, o Senhor Presidente concedeu a palavra ao Vereador Paulo Salamuni, que fez a saudação oficial em nome deste Legislativo aos convidados. A seguir, o Senhor Presidente convidou para fazer parte da Mesa os representantes do Movimento de Luta pela Tarifa: Celso Monteiro, Letícia Camargo e Luiz Castro, esclarecendo que os mesmos serão ouvidos como informantes. Foi concedida a palavra ao Senhor Celso Monteiro, que agradeceu a oportunidade de debater a problemática do transporte coletivo em nossa Cidade e iniciou a leitura de documento com as reivindicações do Movimento de Luta pela Tarifa. Com a palavra a Senhora Letícia Camargo, que deu continuidade a leitura do documento. Foi concedida a palavra ao Senhor Luiz Castro, que fez a leitura final do documento e concluiu afirmando que a Frente permanecerá organizada até conseguir seus objetivos. O Senhor Presidente concedeu a palavra à Doutora Clair da Flora Martins, da Plenária Popular do Transporte Coletivo, que disse que a CPI deverá apontar as ilicitudes do Edital de Licitação e que o Prefeito Gustavo Fruet declare o rompimento do contrato vigente; defendeu também a participação popular na discussão de um Plano de Mobilidade Urbana com a Câmara Municipal e a Prefeitura de Curitiba. Com a palavra o Senhor Valdir Mestriner, Presidente do Sindicato dos Trabalhadores em Urbanização do Paraná - Sindiurbano-PR, que afirmou que o Executivo Municipal possui condições para a anulação dos contratos; concluiu, dizendo que é preciso voltar com as mobilizações, uma vez que a CPI está chegando ao final dos seus trabalhos. O Senhor Presidente colocou em votação proposição do Vereador Chico do Uberaba, que solicita diligência à URBS na data de amanhã, a qual em votação foi aprovada. Em seguida, foi concedida a palavra aos convidados para manifestações gerais. *Nada mais havendo a tratar*, o Senhor Presidente agradeceu a presença de todos e encerrou a Reunião, convocando outra, Ordinária, para quinta-feira, dia dezessete de outubro, às 9 horas.

Em 17/10/2013 foi realizada a 14ª reunião Ordinária da Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba, às nove horas, no Plenário da Câmara Municipal de Curitiba, o Senhor Presidente convidou o Senhor Renato José de Almeida Rodrigues, Ex-Presidente do ICI e seu Advogado, Doutor Francisco Mesquita, a fazerem parte da Mesa. O Vereador Chico do Uberaba mostrou seu descontentamento com a demora nas respostas referente ao Ofício enviado ao Senhor Roberto Gregório, Presidente da Urbs, questionando a respeito do Contrato de

Manutenção do Sistema de Bilhetagem Eletrônica do Transporte Coletivo de Curitiba, firmado com a Dataprom, que foi expirado em 29 de agosto. Valdemir Soares somou-se as colocações do Vereador Chico do Uberaba quanto à lentidão da Urbs em encaminhar as respostas a esta Casa que precisa das informações, com urgência, pois a CPI tem prazo para concluir seus trabalhos; mencionou, também, a ocupação deste Parlamento pelos manifestantes da Frente de Luta Pelo Transporte Coletivo, na data de ontem, relatando que o movimento ocorreu de forma pacífica. O Senhor Presidente registrou que nesta Reunião será ouvido, na condição de testemunha, o Senhor Renato José de Almeida Rodrigues, Ex-Presidente do Instituto Curitiba de Informática, tomando-lhe o juramento, nos termos do Artigo 203 do Código de Processo Penal. Com a palavra, o Senhor Renato José de Almeida Rodrigues fez um breve relato das suas atividades no ICI, registrando que trabalhou durante oito anos na instituição e que, no ano de 2011, assumiu a presidência; finalizou, colocando-se à disposição para quaisquer esclarecimentos. Foi arguido pelos Vereadores: Jorge Bernardi, Bruno Pessuti, Serginho do Posto, Valdemir Soares, Chico do Uberaba, Professora Josete, Chicarelli, Mauro Ignacio e Geovane Fernandes. Em suas considerações finais, o Senhor Renato José de Almeida Rodrigues parabenizou o trabalho desenvolvido pela Comissão, agradecendo a oportunidade de estar neste Legislativo e esclarecer os questionamentos a ele dirigidos, ensejando que suas colocações tenham contribuído no elucidar da situação em questão. Foi suspensa a Reunião, com previsão de retorno às 14 horas. Reaberta a Reunião com a presença dos Vereadores: Jorge Bernardi, Serginho do Posto, Bruno Pessuti, Valdemir Soares, Chicarelli, Chico do Uberaba, Geovane Fernandes, Professora Josete e Paulo Rink, o Senhor Presidente convidou o Senhor Celso Bernardo, Gerente Financeiro da Urbs, a fazer parte da Mesa, registrando que o mesmo será ouvido, na condição de testemunha, tomando-lhe o juramento, nos termos do Artigo 203 do Código de Processo Penal. Com a palavra, o Senhor Celso Bernardo declarou que é funcionário da Urbs há trinta e seis anos e afirmou que responderá a todos os questionamentos a ele dirigidos. Foi arguido pelos Vereadores: Jorge Bernardi, Bruno Pessuti, Serginho do Posto, Valdemir Soares, Chico do Uberaba, Chicarelli e Professora Josete. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente agradeceu a presença de todos e encerrou a Reunião, convocando outra, Ordinária, para quinta-feira, dia vinte e quatro de outubro, às 9 horas.

Em 24/10/2013 foi realizada a 15ª reunião Ordinária da Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba, às nove horas, no Plenário da Câmara Municipal de Curitiba, o Senhor Presidente concedeu a palavra ao Senhor Anderson Teixeira, Presidente do Sindicato dos Motoristas e Cobradores de

Ônibus de Curitiba e Região Metropolitana - Sindimoc, que discorreu sobre o fundo assistencial aos trabalhadores do transporte coletivo de Curitiba, que é um dos itens que compõem a planilha de custos da tarifa, manifestando sua preocupação com a possibilidade de esse fundo ser retirado do cálculo e repassado diretamente ao Sindimoc pelo Setransp; continuando, enfatizou a transparência das ações do Sindicato, e entregou aos Vereadores integrantes da CPI a documentação referente à prestação de contas sobre a aplicação do fundo assistencial nos últimos seis meses. A seguir, usaram da palavra os Vereadores: Chico do Uberaba procedeu a leitura do relatório da diligência à Urbs, realizada no dia dezoito de outubro do corrente. Chicarelli demonstrou sua preocupação com o valor atual da tarifa do transporte público e a necessidade de baixá-la, enumerando algumas sugestões para que isso ocorra. Professora Josete informou que nos próximos dias a Urbs lançará edital para contratação de empresa que realizará auditoria externa para avaliar o sistema de transporte coletivo. Valdemir Soares enalteceu a ação dos parlamentares que participaram da diligência à Urbs, e solicitou a publicização dos resultados e respostas alcançados com a mesma. O Senhor Presidente informou que o documento com respostas da Urbs aos questionamentos dos Vereadores que realizaram a diligência será disponibilizado na íntegra, por meio eletrônico e, a seguir, convidou o Senhor Lubomir Ficinski, ex-Diretor de Transporte da Urbs, para fazer parte da Mesa. Com a palavra, o Senhor Lubomir Ficinski fez um breve relato das suas atividades na Urbs, onde ocupou o cargo de Diretor no período compreendido entre janeiro e outubro de 2011, empenhando-se na melhoria do transporte coletivo; finalizou, fornecendo sugestões que podem ser usadas como medidas para reduzir o valor da tarifa do transporte coletivo. Foi arguido pelos Vereadores: Jorge Bernardi, Bruno Pessuti, Serginho do Posto, Valdemir Soares, Chico do Uberaba, Professora Josete, Chicarelli, Rogerio Campos e Noemia Rocha. O Senhor Presidente colocou em votação a ata da 13ª Sessão Extraordinária da CPI do Transporte Coletivo, já disponibilizada por meio eletrônico aos Vereadores, a qual foi aprovada. A seguir, informou que às 14 horas deste dia está prevista a oitiva do Senhor Ivan Bonilha, ex-Procurador Geral do Município. Foi suspensa a Sessão. Às 14 horas, havendo número legal, foi reaberta a Reunião. O Senhor Presidente informou que o convidado, Doutor Ivan Bonilha, ex-Procurador Geral do Município está participando de Sessão Plena no Tribunal de Contas do Estado do Paraná, motivo pelo qual não compareceu nesta CPI. A seguir, fizeram uso da palavra os Vereadores Jorge Bernardi, Chico do Uberaba, Serginho do Posto, Bruno Pessutti, Chicarelli, Professora Josete e Geovane Fernandes, que agradeceram ao Presidente da CPI, Vereador Jorge Bernardi, Membros, funcionários e servidores deste Legislativo,

imprensa e a todos que contribuíram para que os trabalhos da CPI fossem concluídos. O Senhor Presidente justificou a ausência da Vereadora Noemia Rocha e convocou Reunião Administrativa para a próxima quarta-feira, dia 30 de outubro, após a Sessão Plenária, esclarecendo que a CPI do Transporte Coletivo realizou 15 Reuniões Ordinárias, 13 Extraordinárias, 4 diligências e 110 horas de depoimentos onde foram ouvidos 26 convidados, informando, também, que o Relatório final será apresentado dentro de 15 dias, o qual será encaminhado ao Ministério Público e à Prefeitura Municipal de Curitiba para medidas cabíveis. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente agradeceu a presença de todos e encerrou os trabalhos desta Comissão que investigou as irregularidades no Transporte Coletivo de Curitiba.

3.3 DOS DOCUMENTOS APRESENTADOS À CPI.

- Documento do SINDIMOC. Entregues à Comissão no dia 05/07/2013 pelo Presidente Paulo Salamuni.
- Documento - “Mobilizações populares exigem mudanças urgentes”.
- Documento FUSPAR – cópia de ofício enviado ao Prefeito.
- Resposta ao ofício P/453/2013- 16/13 encaminhado ao Presidente da URBS – entrega do relatório Final da Comissão de Análise da Tarifa do Transporte Coletivo de Curitiba.
- Solicitação de Informação do Cidadão – Sr. Rubens Santarém Júnior.
- Documento entregue pelo senhor Afonso Mazur dirigido à URBS.
- Ofício enviado pela FUSPAR requerendo a inclusão da federação na discussão da CPI.
- Solicitação de Informação do Cidadão – Sr. Marcelo.
- Esclarecimentos da SETRANSP.
- Nota pública da Frente de Luta Transporte sobre a CPI da URBS.
- Carta a CMC.
- Abaixo assinado dos funcionários da URBS.
- Manifesto dos funcionários da URBS.

- Ato nº 66/2009 da URBS – designação de Comissão Especial de recebimento, análise e julgamento da Licitação, Processo nº 100/2009.
- Ato nº 67/2009 da URBS – designação de Comissão Técnica incumbida da promoção de estudos voltados a atuação da Comissão Especial de Licitação, Processo nº 100/2009.
- Autos de infração cancelados da URBS.
- Autos de infração disponibilizados pelo Dr. Rodrigo Binoto na reunião do dia 01/08/2013.
- Anexo XIII ao Contrato de Gestão firmado entre a URBS e o ICI disponibilizado pelo Dr. Rodrigo Binoto na reunião do dia 01/08/2013.
- Protocolo de Entrega de Documentos. 1) Demonstrativos de Receitas e Despesas. 2) Balanços Patrimoniais 3) DFC- Demonstrações de Fluxos de Caixa(Método Indireto). 4) DMPL- Demonstrações das Mutações do Patrimônio Líquido. 5) Notas Explicativas.
- Documento entregue ACP indicando membro para acompanhar os trabalhos da CPI.
- Documentos entregue pelo SETRANPS – 055/2013 , 057/2013.
- DVD documentos digitalizados SETRANSP.
- Documento entregue pelo Sr. Edmundo Rodrigues da Veiga Neto.
- CD contendo reclamações registrados pelos usuários do transporte coletivo- 01/01/2012 a 31/07/2013.
- Ofício P/607/2013 em resposta ao Ofício nº 1086/2013- DAP/SE (Comissão Especial de recebimento, análise e julgamento da Licitação, Comissão Técnica incumbida da promoção de estudos voltados a subsidiar a atuação da Comissão Especial de Licitação.)
- Contrato DATAPROM e ICI.
- Contrato de Prestação de Serviços e de Locação de Equipamentos entre ICI e DATAPROM.
- Documento entregue pela DATAPROM (Prova da Inidoneidade do Sr. Wanderlei Dos Santos(Proprietário da Empresa Enterhelp)
- Documento entregue pela DATAPROM (Sacha Reck é processado pelo Ministério Público por Improbidade Administrativa)
- Documento entregue pela DATAPROM (Diferenças entre o contrato da

DATAPROM com as empresas de ônibus e o contrato da Enterhelp com as empresas de ônibus)

- Documento entregue pela DATAPROM (Contratos DATAPROM e Empresas de ônibus.
- Documento entregue pela DATAPROM (Contrato de Prestações de Serviços...)- Araucária Transporte Coletivo.
- Documento entregue pela DATAPROM (Contrato de Prestações de Serviços...) - Auto viação Santo Antônio.
- Documentos entregue pela DATAPROM (Contrato de Prestações de Serviços...) - Expresso Azul LTDA.
- Documento entregue pela DATAPROM (Contrato de Prestações de Serviços...)- Leblon Transporte.
- Documento entregue pela DATAPROM (Contrato de Prestações de Serviços...) - Viação Tamandaré.
- Documento entregue pela DATAPROM (Contrato de Prestações de Serviços...) - Consórcio Pioneiro.
- Documento entregue pela DATAPROM (Contrato de Prestações de Serviços...)- Consórcio Pioneiro " Transbus".
- Documento entregue pela DATAPROM (Contrato de Prestações de Serviços ...) - Consórcio Pontual (DATAPROM E SETRANSP.)
- Documento entregue pela DATAPROM (Contrato de Prestações de Serviços ...)- Empresa de ônibus Campo Largo.
- Documento entregue pela DATAPROM (Contrato de Prestações de Serviços ...) - Auto Viação São José Dos Pinhais.
- Documento entregue pela DATAPROM (Contrato de Prestações de Serviços...) Empresa de ônibus São Braz LTDA.
- Documento entregue pela DATAPROM (Contrato de Prestações de Serviços ...) - Auto Viação Antonina.
- Documento entregue pela DATAPROM (Contrato de Prestações de Serviços ...)- Viação Piraquara LTDA.
- Documento entregue pela DATAPROM (Contrato de Prestações de Serviços ...) - Viação Nobel LTDA.
- Documento entregue pela DATAPROM (Contrato de Prestações de Serviços ...) Viação Do Sul LTDA.

- Contrato DATAPROM (Validadores que desligam por falta de energia.)
- Certidão Simplificada (Junta Comercial Do Paraná.)
- Documento entregue pelo Sr. Marcos Isfer na reunião do dia 19/09/2013(Lista)
- Documento da Sra. Cássia Ricardo de Aragão para o Ver. Jorge Bernardi.,
- Projeto de Passe Livre. (Exposição de Motivos).
- Edital/Convite para aprovação do Estatuto e eleição da diretoria da Associação dos usuários do Transporte Coletivo de Curitiba e Região Metropolitana.
- Documento Legislação (Lei Ordinária nº 7.481) Entregues por José Severino da Silva Felinto no dia 03/10/2013.
- Documento STP 083/2013. Ao Ver. Jorge Bernardi (SETRANS)
- Documento STP 058/2013 E STP 059/2013. Aos Srs. Rodrigo Binotto Grevetti e Wilhelm Milward Meiners. (Assunto: Manutenção do Sistema de Bilhetagem – SETRANS)
- Ofício DAF/140/2013- Ao Sr. Dante José Gulin (Presidente do SETRANS)
- Documento STP 092/2013 - (SETRANS) – Ref.: Ofício nº 1430/2013-DAP/SE.
- Ofício nº142/2013 (DATAPROM) em resposta ao Ofício nº 1432/2013-DAP/SE.
- Termo de Autorização para Obtenção de Fotocópias de Documentos da CPI. 14/10/2013.
- Declaração do Sr. Lessandro Milani Zem.
- Declaração do Sr. Wanderlei Dos Santos.
- Documentos entregues pelo Sr. Wanderlei Santos (Ata nº3- Reunião da CWBUS/SETRANS COM AS EMPRESAS ENTERHELP, URBS E ICI.)
- Documento da W.S LIMA SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO LTDA. (ENTERHELP) Ao Ver. Jorge Bernardi.
- Documento (DATAPROM) - Ref. Contradições entre os depoimentos do Sr. Wanderlei dos Santos(ENTERHELP) e do Sr. Alberto Muad Abujamra (DATAPROM).
- Declaração do Sr. Bihl Elerian Zanetti.
- Declaração do Sr. Antônio José Vellozo.

- Documento para o Sr. Luciano Ducci. Entregue pelo Sr. Lubomir Ficinski Dunin.
- Sumário da Ata da 802ª Reunião da Diretoria (URBS)- Entregue pelo Sr. Lubomir Ficinski Dunin.
- Documento do SINDIMOC- Entregue pelo Sr. Anderson(Presidente do SINDIMOC)
- Metodologia do trabalho do SINDIMOC
- Documento para o Sr. Luciano Ducci. Entregue pelo Sr. Lubomir Ficinski Dunin.
- Sumário da Ata da 802ª Reunião da Diretoria (URBS)- Entregue pelo Sr. Lubomir Ficinski Dunin.
- Metodologia do trabalho do SINDIMOC
- Requerimento do Sr. Afonso Mazur, requerendo pagamento de salários atrasados de 7 anos, os quais não foram repassados pela URBS para a empresa na qual trabalhava.

3.4 DOS IMPORTANTES REQUERIMENTOS NÃO RESPONDIDOS.

Durante os trabalhos da CPI foram feitos vários requerimentos, todavia, alguns não tiveram resposta, os quais seguem abaixo:

Número	Ementa	Data
410.00052.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba que sejam prestadas, pelas empresas de transporte coletivo do Município de Curitiba e pelos consórcios, informações sobre admissões e demissões no sistema de transporte coletivo de Curitiba.	27/08/2013
410.00051.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba, informações sobre a rentabilidade do ISS, recolhido diariamente junto às empresas de transporte, desde o ano de 2010.	27/08/2013
410.00085.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte, todas as despesas contidas na planilha de gastos pagos pelo FUC de julho/2012 até julho/2013.	26/09/2013
410.00084.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte, o valor pago a cada empresa e/ou consórcio mensalmente por meio do FUC de julho/2012 a julho/2013.	26/09/2013
410.00020.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba que as Empresas participantes dos consórcios do transporte público apresentem, para além dos balanços contábeis, a completa movimentação financeira, em especial os gastos com insumos de toda ordem, acompanhada da respectiva conciliação bancária.	26/07/2013
410.00017.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba a discriminação dos custos relativos ao item "5.6 -	26/07/2013

	Pessoal da Administração com encargos sociais" divulgados na "Planilha de Remuneração da Empresas"	
410.00007.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba que sejam prestadas, pelas empresas de transporte coletivo do Município de Curitiba e pelos consórcios, informações sobre a sua evolução patrimonial e endividamento.	22/07/2013
410.00081.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba que sejam encaminhados a DATAPROM os seguintes questionamentos.	19/09/2013
410.00073.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba que a empresa Dataprom informe qual é a margem de lucro no contrato firmado com o Instituto Curitiba de Informática - ICI.	19/09/2013
410.00072.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba que a empresa Dataprom forneça uma planilha contendo todos os contratos firmados com a URBS e a Prefeitura Municipal de Curitiba.	19/09/2013
410.00071.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte de Curitiba que seja solicitado à Junta Comercial do Paraná o nome dos sócios - Pessoas Físicas- das empresas que fazem parte do corpo societário das Concessionárias do Transporte Coletivo de Curitiba	18/09/2013
410.00043.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba cópia do relatório contábil-financeiro apresentado pelo SETRANSP.	16/08/2013
410.00037.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba dados relativos ao serviço ATENDE.	07/08/2013
410.00029.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba, o encaminhamento de ofício ao Sr. Alberto Mauad Abujamra, para prestar esclarecimentos à esta CPI.	07/08/2013
410.00059.2013	Requer à Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba informações à URBS sobre a implantação de painéis luminosos (PMV) pertencentes ao sistema integrado de monitoramento.	05/09/2013

4. RELATORIO DA CPI

4.1 DAS IRREGULARIDADES NO PROCESSO DE LICITAÇÃO

4.1.1 Breves considerações sobre a Licitação

Segundo o conceito de Hely Lopes Meirelles²:

“Licitação é o procedimento administrativo mediante o qual a Administração Pública seleciona a proposta mais vantajosa para o contrato de seu interesse. Como procedimento, desenvolve-se através de uma sucessão ordenada de atos vinculantes para a Administração e para os licitantes, o que propicia igual oportunidade a todos os interessados e atua como fator de eficiência e moralidade nos negócios administrativos.”
(grifou-se)

A licitação se reflete no procedimento constitucionalmente previsto com vistas à garantia da competição isonômica entre aqueles que podem oferecer determinados bens ou serviços à Administração Pública, bem como para a contratação de obras e para a alienação de bens públicos. Nas palavras de Marçal Justen Filho, a licitação constitui o:

*“procedimento administrativo disciplinado por lei e por um ato administrativo prévio, que determina critérios objetivos de seleção da proposta de contratação mais vantajosa, com observância do princípio da isonomia, conduzido por um órgão dotado de competência específica.”*³

Trata-se, assim, de procedimento administrativo conduzido por um órgão específico, geralmente uma comissão permanente de licitação. O dever de licitar constitui uma exigência constitucional, conforme se observa do art. 37, XXI, da Constituição Federal:

Art. 37.
(...)

² Meirelles Hely Lopes. *Direito Administrativo Brasileiro*, Malheiros, 24. ed. atualizada por Eurico de Andrade Azevedo, Délcio Balesteiro Aleixo e José Emmanuel Burle Filho, 1999, p. 246.

³ Justen Filho . Marçal, *Curso de direito administrativo*. Ed. Saraiva, São Paulo: 2005. p. 309.

XXI – ressalvados os casos especificados na legislação, as obras, serviços, compras e alienações serão contratados mediante processo de licitação pública que assegure igualdade de condições a todos os concorrentes, com cláusulas que estabeleçam obrigações de pagamento, mantidas as condições efetivas da proposta, nos termos da lei, o qual somente permitirá as exigências de qualificação técnica e econômica indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações.

A Lei nº. 8.666 de 1993, ao regulamentar o artigo 37, inciso XXI, da Constituição Federal, estabeleceu em seu art. 1º e 2º, normas gerais sobre licitações e contratos administrativos referentes a obras, serviços, inclusive de publicidade, compras, alienações e locações no âmbito dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

Art. 1º Esta Lei estabelece normas gerais sobre licitações e contratos administrativos pertinentes a obras, serviços, inclusive de publicidade, compras, alienações e locações no âmbito dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

Parágrafo único. Subordinam-se ao regime desta Lei, além dos órgãos da administração direta, os fundos especiais, as autarquias, as fundações públicas, as empresas públicas, as sociedades de economia mista e demais entidades controladas direta ou indiretamente pela União, Estados, Distrito Federal e Municípios.

Art. 2º As obras, serviços, inclusive de publicidade, compras, alienações, concessões, permissões e locações da Administração Pública, quando contratadas com terceiros, serão necessariamente precedidas de licitação, ressalvadas as hipóteses previstas nesta Lei.

Parágrafo único. Para os fins desta Lei, considera-se contrato todo e qualquer ajuste entre órgãos ou entidades da Administração Pública e particulares, em que haja um acordo de vontades para a formação de vínculo e a estipulação de obrigações recíprocas, seja qual for a denominação utilizada.

O artigo 3º da referida lei traz os princípios que norteiam o processo licitatório:

*Art. 3º A licitação destina-se a garantir a observância do princípio constitucional da **isonomia**, a **seleção da proposta mais vantajosa** para a administração e a promoção do desenvolvimento nacional sustentável e será processada e julgada em estrita conformidade com os princípios básicos da **legalidade**, da **impeccabilidade**, da **moralidade**, da **igualdade**, da **publicidade**, da **probidade administrativa**, da **vinculação ao instrumento convocatório**, do **julgamento objetivo** e dos que lhes são correlatos. (destacou-se)*

Consideram-se responsáveis pela licitação, os agentes públicos designados pela autoridade competente, mediante ato administrativo próprio, para integrar comissão de licitação. A comissão de licitação é criada pela Administração

com a função de receber, examinar e julgar todos os documentos e procedimentos relativos ao cadastramento de licitantes e às licitações nas modalidades de concorrência, tomada de preço e convite, podendo esta ser permanente ou especial, conforme dispõe o art. 6º, inciso XVI, da Lei 8.666/93.

O procedimento licitatório é disciplinado pela Lei 8.666/93, mas também por atos administrativos normativos. O ato convocatório da licitação define o objeto, estabelece pressupostos de participação e regras para julgamento.

Segundo Maria Sylvia Zanella di Pietro⁴:

Pela licitação, a Administração abre a todos os interessados que se sujeitem às condições fixadas no instrumento convocatório, a possibilidade de apresentação de proposta. Quando a Administração convida os interessados pela forma de convocação prevista na lei (edital ou carta-convite), neste ato convocatório, vêm contidas as condições básicas para participar da licitação, bem como as normas a serem observadas no contrato que se tem em vista celebrar; o atendimento à convocação implica a aceitação dessas condições por parte dos interessados. Daí a afirmação segundo a qual o edital é a lei da licitação e, em consequência, a lei do contrato. Nem a Administração pode alterar as condições, nem o particular pode apresentar propostas ou documentação em desacordo com o exigido no ato de convocação, sob pena de desclassificação ou inabilitação, respectivamente.

4.1.2 Os princípios que regem a licitação

Conforme os ensinamentos da autora Maria Sylvia Zanella di Pietro, os princípios que norteiam a licitação são:

–**Princípio da Igualdade** - constitui um dos alicerces da licitação, na medida em que esta visa, não apenas permitir à Administração a escolha da melhor proposta, como também assegurar igualdade de direitos a todos interessados em contratar. Esse princípio, que está hoje expresso no art. 37, XXI da CF, veda o estabelecimento de condições que impliquem preferência em favor de determinados licitantes em detrimento dos demais.

–**Princípio da Legalidade** - a licitação é um procedimento inteiramente vinculado à lei, todas as suas fases estão rigorosamente disciplinadas na Lei nº. 8.666/93.

⁴ DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. *Direito administrativo*. 16. ed. São Paulo: Atlas, 2003. p.300.

–**Princípio da Impessoalidade** - está intimamente ligado aos princípios da isonomia e do julgamento objetivo: todos os licitantes devem ser tratados igualmente, nos termos de direitos e obrigações, devendo a Administração, em suas decisões, pautar-se por critérios objetivos, sem levar em consideração condições pessoais do licitante ou vantagens por ele oferecidas, salvo as expressamente previstas na lei ou no instrumento convocatório.

–**Princípio da Moralidade e da Probidade** - exige da Administração comportamento não apenas lícito, mas também consoante com a moral, os bons costumes, as regras de boa administração, os princípios de justiça e equidade, a ideia de honestidade.

–**Princípio da Publicidade** - diz respeito não apenas a divulgação do procedimento para conhecimento de todos os interessados, como também aos atos da Administração praticados nas várias fases do procedimento, que podem e devem ser abertas aos interessados, para assegurar a todos a possibilidade de fiscalizar sua legalidade. A publicidade é tanto maior quanto maior for a competição propiciada pela modalidade de licitação; ela é a mais ampla possível na concorrência, em que o interesse da Administração é o de atrair maior número de licitantes, e se reduz ao mínimo no convite, em que o valor do contrato dispensa maior divulgação. É o princípio que abrange desde os avisos de sua abertura até o conhecimento do edital e seus anexos, o exame da documentação e das propostas pelos interessados e o fornecimento de certidões de quaisquer peças, pareceres ou decisões com ela relacionadas.

–**Princípio da Vinculação ao Instrumento Convocatório** - trata-se de princípio essencial cuja inobservância enseja nulidade do procedimento. Além do art. 3º da Lei nº. 8.666/93, ainda tem seu sentido explicitado no art. 41, segundo o qual “a Administração não pode descumprir as normas e condições do edital, ao qual se acha estritamente vinculada”. E o art. 43, inciso V, ainda exige que o julgamento e classificação das propostas se façam de acordo com critérios de avaliação constantes no edital. O princípio dirige-se tanto à Administração, como se verifica pelos artigos citados, como aos licitantes, pois estes não podem deixar de atender aos requisitos do instrumento convocatório.

–**Princípio do Julgamento Objetivo** - quanto ao julgamento objetivo, que é decorrência também do princípio da legalidade, está assente seu significado: o julgamento das propostas há de ser feito de acordo com os critérios fixados no edital.

–**Princípio da Adjudicação Compulsória** - significa que a administração não pode, concluído o procedimento, atribuir o objeto da licitação a outrem que não o vencedor. A

Adjudicação ao vencedor é obrigatória, salvo se este desistir expressamente do contrato ou o não firmar no prazo prefixado, a menos que comprove justo motivo. A compulsoriedade veda também que se abra nova licitação enquanto válida a adjudicação anterior.

–Princípio da Ampla Defesa - na vigência da nova Constituição, o artigo 5º., inciso LV, torna indiscutível a exigência de observância desse princípio, com os meios e recursos a ele inerentes e também do princípio do contraditório, em qualquer tipo de processo administrativo em que haja litígio.

4.1.3 Os vícios encontrados no procedimento licitatório. Indícios de fraude.

4.1.3.1 – Edital de Licitação. Descumprimento do parágrafo único do art. 38 da Lei n. 8.666/93 .

Conforme divulgado no sítio eletrônico da URBS⁵, foi realizado o processo de licitação relacionado ao Edital de Concorrência n.º 005/2009, Processo n.º. 100/2009 – ALI/DTP da URBS, que outorgou a concessão da prestação e exploração dos serviços de transporte coletivo público urbano de passageiros no Município de Curitiba.

Ao analisar os documentos apresentados e depoimentos prestados nas reuniões realizadas pela Comissão Parlamentar de Inquérito, constatou-se uma série de indícios de irregularidades no processo licitatório que maculam todo o certame.

Dentre os indícios de irregularidades encontrados se destacam procedimentos e decisões que podem acarretar na anulação dos contratos de concessão, inclusive com a responsabilização de alguns membros que compuseram a comissão de licitação.

Como já mencionado, o art. 3º da Lei nº. 8.666 de 1993 traz os princípios que pautam a licitação, dentre eles o princípio da legalidade, onde devem ser observadas determinadas formalidades previstas na Lei das Licitações para que o certame seja considerado isento de vícios.

Durante a oitiva das pessoas convocadas a prestar depoimento para esta Comissão Parlamentar de Inquérito, somado à análise dos documentos apresentados, foi constatado forte indício de irregularidade como, o direcionamento do

⁵ <http://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/institucional/licitacoes/HOMOLOGADAS>. Acesso em data de 06/11/2013, às 15h40.

Edital de Concorrência visando o favorecimento das empresas que já operavam o transporte coletivo em Curitiba, vejamos:

Na 11ª reunião Ordinária da Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba realizada em data de 26/09/2013 foi ouvida a **Doutora Marilena Indira Winter, Diretora Jurídica da URBS à época**, do seu depoimento, destaca-se o trecho abaixo colacionado que demonstra a obrigatoriedade da emissão de parecer após procedidas modificações substanciais no edital de licitação:

(...)

O SR. PRESIDENTE:- A senhora participou da elaboração do edital de licitação do transporte coletivo de Curitiba?

A SRA. MARILENA INDIRA WINTER:- Sim, participei.

O SR. PRESIDENTE:- A senhora aprovou o parecer da análise jurídica do processo administrativo sem 2009, ou o encaminhamento em 18 de dezembro de 2009?

A SRA. MARILENA INDIRA WINTER:- Sim.

O SR. PRESIDENTE:- O parecer de 18 de dezembro de 2009, e a senhora aprovou e assinou, colocou o seu, de acordo, no referido parecer na mesma data, no dia 18 de dezembro de 2009?

A SRA. MARILENA INDIRA WINTER:- Correto.

O SR. PRESIDENTE:- A senhora participou da elaboração desse parecer?

A SRA. MARILENA INDIRA WINTER:- Sim, porque na verdade essas questões eram bastante discutidas, internamente. As questões jurídicas do departamento eram plenamente debatidas e dialogadas com os advogados.

O SR. PRESIDENTE:- Quem mais participou da elaboração desse parecer, além da senhora?

A SRA. MARILENA INDIRA WINTER:- O autor do parecer que é o Dr. Rodrigo Grevetti.

O SR. PRESIDENTE:- Por ser uma parecer tão importante, a senhora considera que o tempo para analisá-lo, ou seja, no mesmo dia em que ele foi elaborado, foi suficiente para fazer uma análise dos inúmeros autos daquele processo de licitação?

A SRA. MARILENA INDIRA WINTER:- Plenamente suficiente, porque na verdade, essa análise foi feita ao longo do tempo, porque na medida como afirmei anteriormente, nós acompanhamos esse processo, até então.

O SR. PRESIDENTE:- A senhora se recorda do que dizia o parecer, o encaminhamento do parecer denº100, 2009 nas suas conclusões?

A SRA. MARILENA INDIRA WINTER:- Eu não tenho de memória exatamente ou textualmente qual era o conteúdo. Mas, o objetivo desse parecer como todo parecer, proferido na licitação. Ele é VERIFICAR A QUESTÃO DA LEGALIDADE, do edital e como compete ao setor jurídico, prestar orientações, solicitar esclarecimentos, fazer encaminhamentos. Então, esse parecer

especificamente ele fez isso. Analisamos alguns pontos (C) do edital. O edital foi plenamente analisado pelo jurídico, mas alguns pontos foram formalmente registrados no parecer e sobre alguns aspectos especificamente foram solicitados encaminhamentos à área de licitações.

O SR. PRESIDENTE:- Vou ler para a senhora as conclusões do parecer que tem o seu despacho. (Lê: "Conclusões. Ante a tudo o que foi exposto, conclui-se que, até que sejam sanadas as inconformidades manifestadas no presente parecer, o presente feito NÃO poderá lograr prosseguimento. É o parecer". Rodrigo Binotto Grevetti.) Foi isso mesmo que a senhora homologou?

A SRA. MARILENA INDIRA WINTER:- Perfeitamente.

O SR. PRESIDENTE:- A senhora poderia nos dizer um **sinônimo de inconformidade**? O que significa o termo inconformidade levantado aqui pelo Dr. Rodrigo Binotto com o despacho favorável de V.Sa.?

A SRA. MARILENA INDIRA WINTER:- Pois não. Inconformidade é aquilo que de alguma maneira não atende ou a alguma formalidade ou a alguma prescrição normativa.

O SR. PRESIDENTE:- Em termos jurídicos é correto afirmar que inconformidade significa irregularidades, algo que está errado, distorcido, divergências, falta de cumprimento de requisito obrigatório?

A SRA. MARILENA INDIRA WINTER:- Sim, pode significar isso.

O SR. PRESIDENTE:- Pergunto a senhora, o que é uma licitação?

A SRA. MARILENA INDIRA WINTER:- É um procedimento administrativo para estabelecer regras atinentes a algum tipo de contratação de bens ou serviços pelo qual se instaure a concorrência por um objeto contratado ou a ser contratado pela administração pública. Em linhas muito gerais.

O SR. PRESIDENTE:- Agradeço. Pergunto também o que é um parecer na sua essência, conforme exige o Artigo 38, Parágrafo Único da Lei 8666, de 1994, a Lei das Licitações.

A SRA. MARILENA INDIRA WINTER:- O artigo que V.Exa. cita é o parecer jurídico da assessoria. Um parecer é um opinativo técnico jurídico que tem por escopo orientar o gestor público, podendo também solicitar providências e apontar as características legais desse edital. Esse artigo especificamente refere-se a um parecer jurídico proferido no processo licitatório.

O SR. PRESIDENTE:- Dra. Marilena, é correto afirmar que qualquer alteração no edital de licitação do transporte coletivo de Curitiba foi irregular, aquele que foi publicado, por não passar pela análise e aprovação jurídica do departamento jurídico da Urbs e que essas alterações feriram a Lei 8666, no seu Artigo 38, Parágrafo Único?

A SRA. MARILENA INDIRA WINTER:- Alterações realizadas no edital após a análise jurídica deveriam ser submetidas novamente ao departamento jurídico, com certeza. E isso também constitui algum descumprimento dessa formalidade, especificamente do Artigo 38 da Lei 8666.

O SR. PRESIDENTE:- Seria uma irregularidade, uma inconformidade, conforme apontou o Dr. Rodrigo Grevetti e V.Sa. subscreveu?

A SRA. MARILENA INDIRA WINTER:- Sim, é uma desconformidade. Uma não conformidade, para ser mais exata. Agora, eu gostaria só de fazer um apontamento aqui, que **essa**

desconformidade implica no descumprimento de uma formalidade legal. Isso é importante que se diga. E é importante que se diga também que o fato em si (V) não foi analisado neste parecer. Só faço este esclarecimento porque V.Exa faz a colocação que eu ratifiquei, mas mas este fato em si não foi objeto desse parecer.

O SR. PRESIDENTE:- É correto afirmar que qualquer alteração na minuta deveria ser acompanhada de uma análise de aprovação jurídica. A senhora já disse isso na outra pergunta mas gostaria de reiterá-la. Qualquer alteração no edital que foi publicado deveria ser acompanhado de um parecer jurídico sobre essa..

A SRA. MARILENA INDIRA WINTER:- Deveria ser submetido a uma nova análise jurídica.
SIM.

O SR. PRESIDENTE:- Obrigado. A senhora sabe as razões pelas quais o Presidente da Comissão de Licitação não obedeceu a determinação do parecer jurídico da Urbs sobre a análise da minuta do edital de licitação, assinada pelo advogado Dr. Rodrigo Grevetti? A senhora sabe por que não foram obedecidas essas alterações?

A SRA. MARILENA INDIRA WINTER:- Sr. Presidente, desconheço essas razões. Apenas o que eu vi até, pelo jornais, o depoimento do presidente da comissão, declarou que entendeu que o parecer apontava caminhos e entendeu que, por conta disso, se adotasse aquelas indicações, atendesse as solicitações do parecer, teria então cumprido todas aquelas exigências.(...)” (destacou-se)

Na 13ª reunião Ordinária da Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba realizada em data de 10/10/2013 foi ouvida a **Srª. Cássia Ricardo Aragão, Presidente da Comissão Permanente de Licitações da URBS à época**, sendo que do seu depoimento, destacam-se os trechos abaixo colacionados que evidenciam uma prévia orientação nas respostas concedidas, pois há contradições:

(...)

A SRA. CÁSSIA RICARDO DE ARAGÃO:- Na época eu já era **presidente da Comissão Permanente de Licitações**.

O SR. PRESIDENTE:- Gostaria de saber da senhora, Dona Cássia, a senhora era a gerente de licitações. Seria esse o termo correto?

A SRA. CÁSSIA RICARDO DE ARAGÃO:- Correto.

O SR. PRESIDENTE:- Certo, e quais eram as atribuições dessa comissão e principalmente da senhora como gerente?

A SRA. CÁSSIA RICARDO DE ARAGÃO:- As minhas atribuições como gerente sumariamente eram contribuir para que todos os trabalhos fossem feitos da forma mais correta dentro da legalidade, eu tinha que coordenar a equipe que estava sob meu comando, eu deveria verificar os treinamentos, deveria levar sugestões relativas às atividades permanentes de licitação, elaborar relatórios, representar a empresa dentro da área de licitação quando solicitada pela diretoria e pelo presidente. Sumariamente eram essas as minhas atividades.

(...)

O SR. PRESIDENTE:- Gostaria de saber quem elaborou o edital de licitação do transporte coletivo de Curitiba. Foi a senhora?

A SRA. CÁSSIA RICARDO DE ARAGÃO:- O edital de licitação do transporte coletivo foi elaborado por uma equipe técnica, equipe esta que faz parte do quadro da Urbs até hoje, na grande maioria, e a minha parte na elaboração do edital refere-se a todas as questões procedimentais de licitação.

O SR. PRESIDENTE:- Gostaria de saber se a senhora tomou conhecimento de um parecer que leva o número 100/2009, que foi exarado no dia 18 de dezembro de 2009, e esse parecer determinava que a licitação não poderia prosseguir enquanto não fossem corrigidas aquelas distorções apontadas no parecer. A senhora chegou a tomar conhecimento?

A SRA. CÁSSIA RICARDO DE ARAGÃO:- Sim, tomei conhecimento desse parecer. Só gostaria de esclarecer ao senhor que, no meu entendimento, nesse parecer não está descrito que a licitação não poderia prosseguir. Ali só está dito que deveriam ser sanadas algumas inconformidades para que o processo licitatório pudesse prosseguir. Só a título de esclarecimento.

O SR. PRESIDENTE:- Tenho aqui cópia do parecer, e está dito o seguinte: "Até que sejam sanadas as inconformidades manifestadas no presente parecer, o presente feito NÃO poderá lograr prosseguimento". Então, essas inconformidades foram sanadas?

A SRA. CÁSSIA RICARDO DE ARAGÃO:- Não tenho como responder, porque não era a minha área. Pelo que eu entendo e pelo meu conhecimento, essas irregularidades deveriam ter sido sanadas pela área técnica. (...) (grifou-se)

Segundo dispõe o art. 38, parágrafo único da Lei nº. 8.666/93:

Art. 38. O procedimento da licitação será iniciado com a abertura de processo administrativo, devidamente autuado, protocolado e numerado, contendo a autorização respectiva, a indicação sucinta de seu objeto e do recurso próprio para a despesa, e ao qual serão juntados oportunamente:

(...)

Parágrafo único. As minutas de editais de licitação, bem como as dos contratos, acordos, convênios ou ajustes DEVEM ser previamente examinadas e aprovadas por assessoria jurídica da Administração. (Redação dada pela Lei nº 8.883, de 1994) (grifou-se)

Maria Sylvia Zanella Di Pietro⁶ conceitua parecer como o ato pelo qual os órgãos consultivos da Administração emitem opinião sobre assuntos técnicos ou jurídicos de sua competência. Leciona que, conforme ensinamentos de Oswaldo Aranha Bandeira de Mello, o parecer pode ser facultativo, obrigatório e vinculante:

⁶ Ibidem. DI PIETRO. Maria Sylvia Zanella. p.222/223.

O parecer é facultativo quando fica a critério da Administração solicitá-lo ou não, além de não ser vinculante para quem o solicitou. Se foi indicado como fundamento da decisão, passará a integrá-la, por corresponder à própria motivação do ato.

O parecer é obrigatório quando a lei o exige como pressuposto para a prática final do ato. A obrigatoriedade diz respeito à solicitação do parecer (o que não lhe imprime caráter vinculante). Por exemplo, uma lei que exija parecer jurídico sobre todos os recursos encaminhados ao Chefe do Executivo; embora haja obrigatoriedade de ser emitido o parecer sob pena de ilegalidade do ato final, ele não perde seu caráter opinativo. Mas a autoridade que não o acolher deverá motivar sua decisão [...].

O parecer é vinculante quando a Administração é obrigada a solicitá-lo e a acatar sua conclusão. Para conceder aposentadoria por invalidez, a Administração tem que ouvir o órgão médico oficial e não pode decidir em desconformidade com sua decisão [...]

O Supremo Tribunal Federal, no MS n. 24.584/DF, ao analisar a possibilidade de responsabilização por parecer emitido nos termos do art. 38, parágrafo único, da Lei de Licitações, modificou seu entendimento, apontando como regra, em determinadas hipóteses, a responsabilização do parecerista.

O Ministro Joaquim Barbosa, em voto-vista, com base em doutrina francesa, incidentalmente, observou a diferença de responsabilização que deve existir nas hipóteses de consulta facultativa, obrigatória e vinculante:

*[...] a autoridade não se vincula à consulta emitida na primeira hipótese, que é facultativa; fica obrigada a realizar o ato tal como submetido à consultoria na segunda hipótese, podendo agir de forma diversa após emissão de novo parecer e, **na terceira hipótese, somente pode decidir de acordo com a consulta** (STF - MS 24.584-1 - Rel. Min. Marco Aurélio - DJe 20.06.2008) (destacou-se)*

Então, firmou-se o entendimento de que, no caso de parecer lavrado na hipótese prevista no art. 38, parágrafo único, da Lei n. 8.666/93, a atuação do administrador ficará condicionada ao exame e aprovação do órgão jurídico, tornando possível, em tese, eventual responsabilização solidária do parecerista.

Assim, de forma inovadora, o eminente Ministro Joaquim Barbosa adotou a doutrina francesa sobre a natureza jurídica dos pareceres no âmbito da

administração pública, defendendo que a sua análise deve ser centrada na obrigação que a lei impõe ou não ao administrador em realizar a consulta.

Diferenciou a existência de pareceres meramente opinativos, obrigatórios e outros que seriam vinculantes, como o adotado pela autora Maria Sylvia Zanella Di Pietro, estes últimos como sendo aqueles em que o administrador não poderia decidir senão nos termos da conclusão do parecer, existindo neste caso, verdadeira divisão de poder decisório.

Com base no julgamento do MS 24.584/DF, grande parte da doutrina e da jurisprudência pátria passaram a admitir que os pareceres emitidos pelos assessores jurídicos em obediência ao artigo 38, parágrafo único, não seriam meramente opinativos, **mas sim ostentariam a natureza de verdadeira peça vinculativa**.

Vejamos outro excerto colacionado do julgado:

Entendeu-se que a aprovação ou ratificação de termo de convênio e aditivos, a teor do que dispõe o art. 38 da Lei 8.666/93, e diferentemente do que ocorre com a simples emissão de parecer opinativo, possibilita a responsabilização solidária, já que o administrador decide apoiado na manifestação do setor técnico competente (Lei 8.666/93, art. 38, parágrafo único: 'As minutas de editais de licitação, bem como as dos contratos, acordos, convênios ou ajustes devem ser previamente examinadas e aprovadas por assessoria jurídica da Administração [...]' (MS n. 24.584/DF. Relator: Min. Marco Aurélio, 09/08/2007).

Desta forma, o STF admitiu que, em determinadas circunstâncias, como na prevista no parágrafo único do art. 38 da Lei n. 8.666/93, a responsabilidade solidária do parecerista seria perfeitamente possível.

Observou-se ainda que essa decisão vai ao encontro do disposto na Lei Complementar n. 73/93 — Lei Orgânica da Advocacia-Geral da União (AGU), que atribui como competência expressa da AGU, entre outras atividades, examinar prévia e conclusivamente os textos dos editais, contratos e instrumentos congêneres, de forma que esse parecer se aproximaria mais de um visto do que propriamente de um parecer.

Tal entendimento já é aplicado pelo Tribunal de Contas da União, como se observa dos acórdãos abaixo:

11. Verifica-se que o legislador atribuiu relevante função à assessoria jurídica, qual seja, realizar um controle prévio da licitude dos procedimentos licitatórios e dos documentos mencionados no parágrafo único do art. 38 da Lei de Licitações e Contratos. Aduzo que o parecer jurídico emitido nessas circunstâncias não possui um caráter meramente opinativo, como se depreende da leitura do seguinte trecho do Voto do ilustre Ministro do Supremo Tribunal Federal Marco Aurélio Farias de Mello, proferido quando do julgamento do MS nº 24.584/DF: “a aprovação ou ratificação de termo de convênios e de aditivos, a teor do parágrafo único do art. 38 da Lei nº 8.666/1993, difere do que ocorre com a simples emissão de parecer opinativo”.

12. Nesse mesmo sentido, este Plenário acolheu Voto da lavra do eminente Ministro Walton Alencar Rodrigues, do qual extraí o seguinte trecho (Acórdão nº 462/2003 – Plenário): “O parecer jurídico emitido por consultoria ou assessoria jurídica de órgão ou entidade, via de regra acatado pelo ordenador de despesas, constitui fundamentação jurídica e integra a motivação da decisão adotada.”

(TCU. Acórdão nº 147/2006. Plenário; Rel. Benjamim Zymler. DOU 21/02/2006)

“Da leitura do parágrafo único do art. 38 da Lei 8.666/1993 (examinar e aprovar), combinada com a do art. 11 da Lei Complementar 73/1993 (examinar prévia e conclusivamente), depreende-se que, para prática dos atos nele especificados, o gestor depende de pronunciamento favorável da consultoria jurídica, revelando-se a aprovação verdadeiro ato administrativo. Sem ela, o ato ao qual adere é imperfeito.”

(TCU. Acórdão nº 1337/2011. Plenário; Rel. Walton Alencar Rodrigues. DOU 01/06/2011)

“Lembro que o parecer jurídico é obrigatório no procedimento licitatório, nos termos do art. 38 da Lei de Licitações e, como tal, possui caráter até vinculante, podendo levar à responsabilização do parecerista, como apregoados no Acórdão 462/2003-Plenário.”

(TCU. Acórdão nº 607/2011. Plenário; Rel. André Luis de Carvalho. DOU 21/03/2011)

Da leitura do dispositivo legal acima transcrito, qual seja, o art. 38, parágrafo único da Lei nº. 8.666/93, a minuta do edital de licitação deve ser submetida à apreciação da Diretoria Jurídica da URBS, o que de fato ocorreu, como se observa do

Parecer⁷ juntado no processo licitatório às fls. 3.576 e seguintes, disponível no sítio eletrônico da URBS.

Da conclusão do referido documento, Parecer nº. 1.401/2009, emitido pelo advogado à época, Dr. Rodrigo Binoto Grevetti, homologado pela Diretora Jurídica à época, Dr^a. Marilena Indira Winter, se denota a seguinte orientação, pois constatados vários vícios no edital e contrato:

Ante a tudo que foi exposto, conclui-se que, até que sejam sanadas as inconformidades manifestadas no presente parecer, o presente feito NÃO poderá lograr seguimento. (destacou-se)

Como é possível observar, não há, ou não deveria haver discricionariedade do agente público no envio do novo edital para novo parecer pela assessoria jurídica, porém isso não ocorreu, o que demonstra evidente vício formal no certame.

4.1.3.2 – Das alterações promovidas no edital após o parecer.

Ainda, conforme parecer⁸ elaborado em conjunto pelo Sindicato dos Engenheiros do Estado do Paraná - Senge-Pr , Sindicato dos Trabalhadores em Educação Pública do Paraná – App-Sindicato , Associação dos Professores da Universidade Federal do Paraná - Seção Sindical do Andes-Sn , Sindicato dos Empregados em Estabelecimentos Bancários, Financeiros e Empresas do Ramo Financeiro de Curitiba e Região – Bancários de Curitiba , Sindicato dos Trabalhadores em Urbanização do Estado do Paraná – Sindiurbano , vários foram os vícios apontados pelo Dr. Rodrigo Binoto Grevetti no parecer da URBS, conforme reprodução do trecho do relatório abaixo destacado:

Os vícios apontados pelo parecerista como impeditivos da aprovação do material foram (i) ausência de indicação do valor que haveria de ser pago pela outorga, (ii) ausência de justificativa para a adoção dos índices previstos nos itens

⁷ Parecer da Diretoria Jurídica da URBS, datado de 18/12/2009.

⁸ Relatório do Sindicato dos Engenheiros do Estado do Paraná - Senge-Pr , Sindicato dos Trabalhadores em Educação Pública do Paraná – App-Sindicato , Associação dos Professores da Universidade Federal do Paraná - Seção Sindical do Andes-Sn , Sindicato dos Empregados em Estabelecimentos Bancários, Financeiros e Empresas do Ramo Financeiro de Curitiba e Região – Bancários de Curitiba , Sindicato dos Trabalhadores em Urbanização do Estado do Paraná – Sindiurbano

6.1.2, 'c1', 'c2' e 'd' [2], todos relacionados à comprovação de idoneidade financeira, (iii) a ausência de justificativa a embasar item 7.1.2 [3] do edital e (iv) ausência de justificativa ao item 7.1.3 [4] e de demonstração de que a bilhetagem eletrônica seria meio de cobrança de tarifa razoavelmente difundido no país e (v) ausência de estudos a embasar a limitação da lucratividade das vencedoras do certame mediante a fixação da Taxa Interna de Retorno (TIR) de 8,95% .

2 Essa parte específica do primeiro edital consta das fls. 261-262.

3 Constante da fl. 266 o item em questão atribui pontos às concorrentes que comprovassem ter experiência na operação de linhas de transporte coletivo de passageiros em canaletas, corredores, vias ou faixas exclusivas na fase do julgamento das propostas.

4 Constante da fl. 267 o item em questão atribui pontos às concorrentes que comprovassem ter experiência na operação de sistema de transporte coletivo de passageiros com cobrança eletrônica de tarifa – Sistema de Bilhetagem Eletrônica – na fase do julgamento das propostas.

Em resposta às ponderações da Diretoria Jurídica pela impossibilidade de prosseguimento do certame manifestou-se (fls. 3.591/3.592) em **29/12/2009** o Sr. LUIZ FILLA, da área operações do transporte coletivo, no sentido de que existia parecer de consultoria especializada indicando o custo da outorga, abonando os índices de idoneidade financeira eleitos e abonando a TIR fixada – o que sanaria os vícios (i) e (ii) e (v) –, bem como defendeu a adequação do item 7.1.2 do edital, embora não tenha juntado aos autos qualquer estudo a embasar sua defesa – o que supostamente sanaria o vício (iii). Não houve manifestação específica quanto ao vício (iv).

Nesse ponto não se pode deixar de registrar que causa certa perplexidade a menção aos estudos de consultoria especializada feitos na manifestação datada de **29/12/2009** (fls. 3.591/3.592).

É que embora realmente conste dos autos estudo (fls. 6.945/6.958) realizado pela PERITUS ECONOMIA & SISTEMAS fixando o valor da outorga (fls. 6.952/6.955), tecendo considerações sobre os índices ligados à comprovação da idoneidade financeira (fls. 6.947/6.949) e abonando a fixação da TIR em 8,95% (fl. 6.951) o estudo em questão é datado de **28/12/2009**, ou seja, apenas um dia antes da manifestação do Sr. LUIZ FILLA e após a data em que a primeira versão do edital já estava pronta, haja vista que a minuta do edital – por óbvio já acabada – foi remetida à apreciação da Diretoria Jurídica em **14/12/2009** (fl. 3.575).

Ante esse quadro, afigura-se inverossímil que a primeira versão da minuta do edital pudesse ter se baseado nos estudos especializados.

Prosseguindo, cumpre fazer algumas ponderações sobre a defesa do item

7.1.2. A manifestação exarada em resposta ao parecer jurídico sobre o ponto foi a seguinte:

2 – Quanto aos itens [sic] 2.3.5 que requer justificativa para a pontuação de experiência na operação de linhas de Transporte Coletivo de passageiros em canaletas, corredores, vias ou faixas exclusivas, apesar de característica pioneira e marcante na RIT (Rede Integrada de Transportes), está amplamente difundida nos sistemas de Transporte Coletivo nacional e internacional. A operação em canaletas, corredores, vias ou faixas exclusivas, pelo seu baixo custo de implantação comparativamente as [sic] tecnologias metroviárias levou o Ministério das Cidades, através da Secretaria Nacional de transportes [sic] e da Mobilidade Urbana, na formulação e materialização da política nacional de transportes e de mobilidade urbana a publicar em dezembro de 2008 a tradução para a língua portuguesa do livro “Bus Rapid Transit (BRT)” denominado manual do BRT, com guia de planejamento que mostra a experiência neste tipo de operação em mais de 40 cidades dos seis continentes , enfatizando no Brasil as cidades principais que já utilizam esta tecnologia operacional.

Como se percebe, em resumo, sustentou-se a difusão do sistema de operação de linhas de transporte coletivo de passageiros em canaletas, corredores, vias ou faixas exclusivas na fase do julgamento das propostas, sem que se cumprisse a determinação de apresentação dos estudos pertinentes.

Por oportuno e para destacar a necessidade de juntada dos estudos – e não de simples opinião de determinada autoridade administrativa ou mera remição a obra não disponibilizada para consulta – para que houvesse aprovação da assessoria jurídica da URBS pede-se vênica para transcrever o pertinente trecho do parecer (fl. 3.587):

O item 7.1.2 (fl. 266), pontua a experiência na operação de linhas de transporte coletivo de passageiros em canaletas, corredores, vias ou faixas exclusivas. A exigência é justificável haja vista que se trata de uma característica marcante no transporte coletivo de Curitiba a operação nessas circunstâncias. **Entretanto, para que a exigência se afigure válida e não frustre o caráter competitivo do certame, a Diretoria de Transportes deve apresentar justificativa amparada no estudo empreendido nesse sentido e anexa-los aos autos do processo licitatório.** (sem grifo no original)

Finalmente, no que diz respeito à apresentação de estudos sobre a difusão da operação de sistema de transporte coletivo de passageiros com cobrança eletrônica de tarifa – Sistema de Bilhetagem Eletrônica – de forma a não se frustrar o caráter competitivo do certame é de se registrar que nenhuma linha de justificativa foi apresentada, porém a pontuação que seria atribuída por esse critério foi retirada da versão final do edital [5]. (5. O item 7.1.3 do edital passou a prever pontuação às licitantes que conseguissem antecipar o início das operações do sistema).

Ante tal quadro de desatendimento, no mínimo parcial, das condições impostas pelo órgão de assessoria jurídica seria de se presumir que as minutas do edital e do contrato não seriam aprovadas quando fossem novamente submetidas ao órgão competente.

A suposição em tela, contudo, é de impossível comprovação, eis que ao contrário do que seria de se esperar não houve nova submissão do material à Diretoria Jurídica para que ela aprovasse as minutas, como exige o já mencionado parágrafo único do art. 38 da Lei n.º 8.666/936, antes que se prosseguisse com o certame.

*Embora **não tenha havido aprovação do órgão consultivo** e, como se demonstrou acima, não tenha havido integral atendimento das providências por ele solicitadas, o **processo licitatório prosseguiu como se a assessoria jurídica tivesse aprovado o edital e o respectivo contrato**, ocorrendo a seguir a publicação do instrumento convocatório e todas as ulteriores fases do processo licitatório.*

Para demonstrar que a Administração considerou que as falhas apontadas pela Diretoria Jurídica foram supridas é de se ressaltar trecho do relatório (fls. 12.648/12.653) que antecedeu a homologação do certame e a adjudicação de seu objeto:

*No dia 14 de dezembro de 2009 foi encaminhado o processo para análise e parecer da Diretoria Jurídica. Acostado ao processo em questão, encontra-se o Parecer da Diretoria Jurídica da URBS DJU/1401/2009, o qual sugere adequações ao Edital, **cujos termos foram devidamente atendidos**. (sem grifo no original)*

Em razão do apontado, conclui-se pela ilegalidade formal do processo a partir da fl. 3.590 pela ausência da aprovação do edital e respectivo contrato pelo órgão

de assessoria jurídica ao qual cabia a análise de tais peças.

Analisando-se ainda o parecer, vislumbra-se uma série de alterações realizadas no edital de licitação após o parecer da URBS, valendo colacionar no presente relatório desta CPI a tabela constante do documento, mostrando pontualmente todas as mudanças realizadas:

Edital			
Item	Primeira versão	Segunda versão	Observação
<u>1.2.1</u>	Disposição inexistente na primeira versão.	A participação percentual de cada lote no sistema será mantida durante a vigência contratual, ocorrerá revisão quando eventuais modificações do sistema acarretarem desequilíbrio entre os lotes superior a 5% (cinco por cento) do valor original atualizado do contrato;	Criação de mecanismo de compensação entre os lotes na hipótese de ocorrer superveniente desequilíbrio entre eles no curso da concessão.
2.3.1	R\$.....(.....) pelo Lote 1	R\$ 81.072.100,50 (oitenta e um milhões, setenta e dois mil, cem reais e cinquenta centavos) pelo Lote 1;	Indicação do valor a ser pago pela outorga da concessão.
2.3.2	R\$.....(.....) pelo Lote 2	R\$ 74.577.233,88 (setenta e quatro milhões, quinhentos e setenta e sete mil, duzentos e trinta e três reais e oitenta e oito centavos) pelo Lote 2;	Indicação do valor a ser pago pela outorga da concessão.

2.3.3	R\$.....(.....) pelo Lote 3	R\$ 96.350.665,62 (noventa e seis milhões, trezentos e cinquenta mil, seiscentos e sessenta e cinco reais e sessenta e dois centavos) pelo Lote 3.	Indicação do valor a ser pago pela outorga da concessão.
2.3.4.3	Só serão aceitos créditos que, no ato da compensação, se comprovem estar livres e desembaraçados de ônus de quaisquer natureza.	Só serão aceitos créditos que, no ato da compensação, se comprovem estar livres e desembaraçados de ônus de quaisquer natureza com terceiros.	Ampliação dos rol de créditos que poderiam ser aceitos em pagamento da outorga.
2.3.5	O não pagamento dos valores referentes à outorga em conformidade com as disposições contidas no item 2.3 ensejará a decadência do direito de contratar o objeto da presente licitação.	O não pagamento dos valores referentes à outorga em conformidade com as disposições contidas no item 2.3 ensejará a decadência do direito de contratar o objeto da presente licitação com a consequente execução da garantia da proposta.	Inclusão de imposição de penalidade a eventuais ganhadores da licitação que não realizem o pagamento da outorga tempestivamente.
<u>3.2.1</u>	Consideram-se elevados investimentos, para fins do disposto no item 3.2, aqueles cujo valor nominal seja superior ao valor atualizado da outorga.	Consideram-se elevados investimentos, para fins do disposto no item 3.2, aqueles cujo valor nominal seja superior a R\$ 40.000.000,00 (quarenta milhões de reais) por lote.	Redução substancial do valor de investimentos que autorizaria a prorrogação da concessão.
4.1.2	A participação na licitação, entendida como a entrega dos envelopes 1, 2 e 3, sem a objeção manifestada na forma e prazo legais, implica na aceitação integral e irretratável das condições estabelecidas no presente Edital e seus anexos, na Lei Municipal nº 12.597/2008, no Decreto Municipal nº 1.356/2008 e de todos os anexos.	A participação na licitação, entendida como a entrega dos envelopes 1, 2 e 3, sem a objeção manifestada na forma e prazo legais, implica na aceitação integral e irretratável das condições estabelecidas no presente Edital e seus anexos, na Lei Municipal nº 12.597/2008, no Decreto Municipal nº 1.356/2008, com suas alterações estabelecidas através do Decreto n.º 1.649 de 17 de dezembro de 2009 e de todos os anexos.	Acréscimo de referência ao Decreto n.º 1.649, de 17 de dezembro de 2009, que promoveu alterações no Decreto Municipal n.º 1.356/2008, ao se tratar da legislação aplicável.
4.2.8	Que tiverem controle societário ou sócio(s) comum(ns),	Que tiverem controle societário ou sócio(s)	Supressão de texto.

	Independente da participação societária, com outro proponente ou com empresa integrante de outro consórcio, que concorra nesta licitação, ainda que para lotes distintos , ressalvado o caso de empresas inseridas dentro de um mesmo proponente, ou seja, de um mesmo consórcio licitante o qual poderá ser formado por empresas do mesmo grupo econômico ou que tenham controle societário ou sócios comuns.	comum(ns), independente da participação societária, com outro proponente ou com empresa integrante de outro consórcio, que concorra nesta licitação, ressalvado o caso de empresas inseridas dentro de um mesmo proponente, ou seja, de um mesmo consórcio licitante o qual poderá ser formado por empresas do mesmo grupo econômico ou que tenham controle societário ou sócios comuns.	
4.2.9	Participação em consórcios distintos de uma mesma empresa, diretamente ou por controladora, controlada, coligada, ou de empresas pertencentes ao mesmo grupo empresarial para concorrer ao mesmo lote.	Participação de empresa consorciada, no mesmo lote, através de mais de um consórcio ou isoladamente.	Alteração de texto.
4.3.3	Texto parcialmente ilegível.	Em consonância com o disposto no inciso III, do artigo 33, da Lei nº 8.666/1993, para efeitos de qualificação técnica, será admitido o somatório dos quantitativos de cada consorciada, ressalvado o disposto no item 6.1.4, alínea 'a.3' e, para efeitos de qualificação econômico-financeira, o somatório dos valores de cada consorciada, na proporção de sua respectiva participação.	Prejudicado.
6.1.2.c1	Índice de "Liquidez Corrente" (LC) superior a 0,50 (zero vírgula cinco), obtido através da seguinte fórmula, devendo, em sua aplicação, ser mantida 2 (duas) casas decimais, desprezando-se as demais, sem qualquer tipo de arredondamento: LC= $\frac{\text{Ativo circulante}}{\text{Passivo circulante}}$	Vide observação.	Não há previsão de índice de liquidez corrente na segunda versão. O item 6.1.2.c1 da segunda versão diz respeito ao índice de endividamento geral

			analisado no item 6.1.2.c2 da primeira versão. Por essa razão será analisado na linha seguinte.
6.1.2.c2 / 6.1.2.c1	<p>Item 6.1.2.c2 da primeira versão⁷:</p> <p>Índice de "Endividamento Geral" (EG) não superior a 0,50 (zero vírgula cinco), obtido através da seguinte fórmula, devendo, em sua aplicação, ser mantidas duas casas decimais, desprezando-se as demais, sem qualquer tipo de arredondamento:</p> <p>$EG = \frac{\text{Passivo Circulante} + \text{Exigível a Longo Prazo}}{\text{Ativo Total}}$</p>	<p>Correspondente item 6.1.2.c1 da segunda versão⁸:</p> <p>Índice de "Endividamento Geral" (EG) não superior a 1,0 (um inteiro), obtido através da seguinte fórmula, devendo, em sua aplicação, ser mantidas duas casas decimais, desprezando-se as demais, sem qualquer tipo de arredondamento:</p> <p>$EG = \frac{\text{Passivo Circulante} + \text{Exigível a Longo Prazo}}{\text{Ativo Total}}$</p>	Alteração de índice que diz respeito à habilitação das licitantes que viessem a se inscrever no certame.
6.1.2.d	<p>Comprovação de possuir patrimônio líquido mínimo de 2,85% (dois inteiros e oitenta e cinco centésimos por cento) do valor total estimado do Contrato para o respectivo lote, Indicado no item 2.2. deste Instrumento, comprovado no Balanço Patrimonial apresentado na forma do item 6.1.2, alínea "b".</p>	<p>Apresentar garantia de proposta no valor de R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais), por lote, conforme previsto nos artigos 31, inciso III e 56, caput e parágrafo 1º, da Lei 8.666/93.</p>	Alteração substancial da forma como se comprovaria a idoneidade financeira das licitantes que viessem a se inscrever no certame.
6.1.4.a	<p>A licitante deverá apresentar, para cada lote, atestado(s) emitido(s) em nome da empresa participante ou da empresa componente do consórcio licitante, fornecido(s) por pessoa(s) jurídica(s) de direito público ou privado prestadora de serviço público, apto a comprovar desempenho na prestação de serviço público de transporte coletivo urbano de passageiros, com veículo do tipo</p>	<p>A licitante deverá apresentar, para cada lote, atestado(s) emitido(s) em nome da empresa participante ou da empresa componente do consórcio licitante, fornecido(s) por pessoa(s) jurídica(s) de direito público ou privado prestadora de serviço público, apto a comprovar desempenho na prestação de serviço público de transporte coletivo urbano</p>	Alteração substancial dos requisitos relacionados à capacidade técnica operacional das licitantes que viessem a se inscrever no certame. Reduziu-se o tamanho da

⁷ Reduziu-se o tamanho da fonte para ser possível colocar a fórmula na tabela. A fórmula é (Passivo Circulante + Exigível a Longo Prazo) dividido por Ativo Total.

⁸ Reduziu-se o tamanho da fonte para ser possível colocar a fórmula na tabela. A fórmula é (Passivo Circulante + Exigível a Longo Prazo) dividido por Ativo Total.

	ônibus, pertinente e compatível com o objeto da presente licitação, com frota operante mínima de 150 (cento e cinquenta) ônibus, operados por um período igual ou superior a 60 (sessenta) meses.	de passageiros, com veículo do tipo ônibus, pertinente e compatível com o objeto da presente licitação, com frota operante mínima de 125 (cento e vinte e cinco) ônibus, operados por um período igual ou superior a 24 (vinte e quatro) meses.		frota e o tempo de operação.	
6.1.5.a2	Item inexistente no primeiro edital. O Item 6.1.5.a.2 corresponde ao subsequente do segundo edital.	Em caso de consórcio, a comprovação de que trata o item "a" poderá ser feita por qualquer das empresas que o integrem;		Criou-se a possibilidade de o requisito previsto no item antecedente ser comprovado por apenas uma das empresas que componham um consórcio.	
6.5	Toda a documentação necessária à habilitação deverá ser relacionada, separada, colacionada e numerada, inclusive a(s) capa(s) e sub-capas(s), preferencialmente na ordem estabelecida neste Edital e ser apresentada preferencialmente em 2 (duas) vias.	A documentação necessária à habilitação deverá ser relacionada, separada, colacionada e numerada, inclusive a(s) capa(s) e sub-capas(s), preferencialmente na ordem estabelecida neste Edital.		Supressão da preferência por entrega de documentação em duas vias.	
7.1.1.1 (tabela)	E1	Pontos	E1	Pontos	Alteração da pontuação de quesito.
	Acima de 30.000	30	Acima de 30.000	20	
	Entre 25.000 e 30.000	25	Entre 25.000 e 30.000	15	
	Entre 20.000 e 24.999	20	Entre 20.000 e 24.999	10	
	Entre 15.000 e 19.999	15	Entre 15.000 e 19.999	08	
	Entre 3.000 e 14.999	10	Entre 3.000 e 14.999	05	
	Abaixo de 3.000	desclassificado	Abaixo de 3.000	Desclassificado	
7.1.2	Experiência na operação de linhas de transporte coletivo de passageiros, em canaletas,		Experiência na operação de linhas de transporte coletivo de passageiros, que na maior		Admitiu-se expressamente que a

	corredores, vias ou faixas exclusivas (E2), resultado gerado pela multiplicação do número de veículos que operam nessa condição (N) pelo tempo em meses completos de operação (T), conforme atestado apresentado. Para este item serão considerados, no máximo, 10 (dez) pontos, de acordo com os critérios e tabelas abaixo: $E2 = N \times T$		porção de seu trajeto opere em canaletas, corredores, vias ou faixas exclusivas (E2), resultado gerado pela multiplicação do número de veículos que operam nessa condição (N) pelo tempo em meses completos de operação (T), conforme atestado apresentado. Para este item serão considerados, no máximo, 10 (dez) pontos, de acordo com os critérios e tabelas abaixo: $E2 = N \times T$		operação de linha de transporte em canaletas, corredores, vias ou faixas exclusivas apta a gerar pontos na fase do julgamento se desse apenas na maior porção do trajeto, e não exclusivamente nesse regime
7.1.3	Experiência na operação de sistema de transporte coletivo de passageiros com cobrança eletrônica de tarifa - Sistema de Bilhetagem Eletrônica (E3), resultado gerado pela multiplicação do número de veículos da frota operante, com ou sem validadores, que operam em um sistema de transporte que utiliza a bilhetagem eletrônica (N) pelo tempo em meses completos de operação (T), conforme atestado apresentado. Para este item serão considerados, no máximo, 10 (dez) pontos, de acordo com os critérios e tabelas abaixo: $E3 = N \times T$		Proposta de Antecipação do Prazo de início de Operação. A pontuação referente ao presente item (Npio) será obtida através da análise da declaração de Antecipação de Prazo de Início da Operação apresentada pelo proponente, conforme Modelo do Anexo IX do presente Edital. A pontuação será definida conforme Tabela a seguir:		Suprimiu-se a experiência na operação de sistema de cobrança eletrônica de tarifa - Sistema de Bilhetagem Eletrônica, que valia 10 pontos, da fase de julgamento das propostas. Criou-se novo quesito (não submetido a assessoria jurídica) para a fase de julgamento: a proposta de antecipação do prazo de início de operação, valendo no máximo 20 pontos.
8.3	Custo/km médio final	Pontos	Custo/km médio final	Pontos	Alteração da pontuação de

	1º Menor custo/km	100	1º Menor custo/km	100	quesito.
	2º Menor custo/km	80	2º Menor custo/km	90	
	3º Menor custo/km	60	3º Menor custo/km	80	
	4º Menor custo/km	40	4º Menor custo/km	70	
	5º Menor custo/km	20	5º Menor custo/km	60	
	6º Menor custo/km em diante	10	6º Menor custo/km em diante	50	
10.4.2	Decididos os recursos ou transcorrido o prazo sem sua interposição, o Presidente da Comissão Julgadora encaminhará o processo administrativo à autoridade competente, para, a seu critério, homologar o procedimento licitatório e adjudicar o seu objeto às licitantes classificadas em primeiro lugar, com a oportuna convocação das adjudicatárias para subscreverem os contratos respectivos.		Decididos os recursos ou transcorrido o prazo sem sua interposição, o Presidente da Comissão Especial de Licitação encaminhará o processo administrativo à autoridade competente, para, a seu critério, homologar o procedimento licitatório e adjudicar o seu objeto às licitantes classificadas em primeiro lugar, com a oportuna convocação das adjudicatárias para subscreverem os contratos respectivos.		Mudança da autoridade responsável pelo encaminhamento do processo licitatório à autoridade superior para homologação.
12.1	As adjudicatárias serão convocadas para, no prazo de 10 (dez) dias , da data do recebimento da convocação, firmar os contratos respectivos, nos termos da minuta constante do ANEXO XVI, atendidas as seguintes exigências:		As adjudicatárias serão convocadas para, no prazo de 5 (cinco) dias , da data do recebimento da convocação, firmar os contratos respectivos, nos termos da minuta constante do ANEXO XVI, atendidas as seguintes exigências:		Alteração de prazo.
14.1.3	A remuneração das Concessionárias estará sujeita aos procedimentos de verificação do cumprimento dos índices de qualidade, conforme previsto no art. 71 do Decreto Municipal nº 1.356/2008.		A remuneração das Concessionárias estará sujeita aos procedimentos de verificação do cumprimento dos índices de qualidade, conforme previsto no art.71 do Decreto Municipal nº 1.356/2008, com suas alterações estabelecidas através do Decreto n.º 1.649 de 17 de dezembro de 2009		Acréscimo de referência ao Decreto n.º 1.649 de 17 de dezembro de 2009, que promoveu alterações no Decreto Municipal nº 1.356/2008, ao se tratar da legislação

			aplicável.
14.2	Onde: VR = valor do custo/km médio final repactuado; Custo/Km médio final = valor do custo/km médio final vigente; VF = Variação Total dos fatores de correção (em percentual);	Onde: VR = valor do custo/km médio final repactuado; Custo/Km médio final = valor do custo/km médio final vigente; VF = Índice de Variação Total dos fatores de correção (em percentual);	Alteração de redação.
14.2.2	Variação de (...)	Índice de variação de (...)	Alteração de redação.
14.2.3.1 (numera- do, por erro, como 14.2.1.1 no primeiro edital)	Diesel – variação do preço unitário do litro de Diesel, considerado o menor valor dentre os cotados entre distribuidoras e o valor médio de compra levantado pela Agência Nacional do Petróleo – ANP nos postos do Município de Curitiba, observado também o disposto no art. 111 do Decreto Municipal nº 1.356/ 2008.	Diesel – variação do preço unitário do litro de Diesel, considerado o valor médio de compra levantado pela Agência Nacional do Petróleo – ANP nos postos do Município de Curitiba, observado também o disposto no art. 111 do Decreto Municipal nº 1.356/ 2008.	Alteração substancial do índice a ser utilizado nos reajustes a serem feitos anualmente em favor das vencedoras da licitação.
15.1	A licitante vencedora do certame, durante todo o prazo da concessão, deverá manter garantia de execução do objeto do contrato, correspondente a 0,6% (zero vírgula seis por cento) do valor global estimado para cada lote (item 2.2).	A licitante vencedora do certame, durante todo o prazo da concessão, deverá manter garantia de execução do objeto do contrato, correspondente a R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais) para cada lote.	Alteração substancial da garantia do contrato a ser prestada pelas licitantes que vencessem o certame.
16.1	A recusa das adjudicatárias em assinar o Contrato, dentro do prazo estabelecido, implicará na imposição de multa correspondente a R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais), reajustada pelo INPC (Índice Nacional de Preços ao Consumidor) ou outro índice que venha a substituí-lo, acrescida de juros na forma da lei.	A recusa das adjudicatárias em assinar o Contrato, dentro do prazo estabelecido, implicará na perda do contrato e na execução da garantia da proposta.	Agravamento da pena oponível à adjudicatária que não assinasse o contrato no prazo assinalado para tanto.
16.4	As penalidades relativas à prestação de serviço serão aplicadas de acordo com o estabelecido na Lei Municipal nº 12.597/2008 e no Decreto Municipal nº 1.356/2008.	As penalidades relativas à prestação de serviço serão aplicadas de acordo com o estabelecido na Lei Municipal nº 12.597/2008 e no Decreto Municipal nº 1.356/2008, com suas alterações estabelecidas através do Decreto n.º 1.649	Acréscimo de referência ao Decreto n.º 1.649, de 17 de dezembro de 2009, que promoveu alterações no

		de 17 de dezembro de 2009.	Decreto Municipal nº 1.356/2008, ao se tratar da legislação aplicável.
17.3	Eventuais esclarecimentos adicionais poderão ser obtidos no local estabelecido para a entrega dos envelopes n.º 1, n.º 2 e n.º 3, no prazo mencionado no dispositivo anterior.	Os pedidos de esclarecimentos deverão ser enviados através do e-mail esclarecimentoseditalc@urbs.curlitiba.pr.gov.br ou através do fax (41) 3320-3240.	Alteração do procedimento para obtenção de esclarecimentos.
17.9	As novas Concessionárias deverão ter como prioridade na contratação de sua mão-de-obra, os funcionários vinculados ao sistema, observadas as condições de custo e jornadas de trabalho estabelecidas nos acordos coletivos de cada categoria, bem como observadas as exigências estabelecidas no Decreto Municipal nº 1.356/2008.	As novas Concessionárias deverão ter como prioridade na contratação de sua mão-de obra, os funcionários vinculados ao sistema, observadas as condições de custo e jornadas de trabalho estabelecidas nos acordos coletivos de cada categoria, bem como observadas as exigências estabelecidas no Decreto Municipal nº 1.356/2008, com suas alterações estabelecidas através do Decreto n.º 1.649 de 17 de dezembro de 2009.	Acréscimo de referência ao Decreto n.º 1.649, de 17 de dezembro de 2009, que promoveu alterações no Decreto Municipal nº 1.356/2008, ao se tratar da legislação aplicável.

Anexo III – lote 1 ⁹			
Item	Primeira versão (fls. 2.720/2.750)	Segunda versão (fls. 6.065/6.095)	Observação
4.1, parte	Para o cálculo inicial e correção	Para o cálculo inicial e	Alteração

⁹ Haja vista que as mesmíssimas alterações constantes do lote 1 do Anexo III também foram realizadas nos lotes 2 e 3 optou-se por se transcrever os textos primitivos e alterados apenas daquele lote para evitar tautologia. Registra-se, para permitir a oportuna conferência, que os textos original e alterado do lote 2 constam, respectivamente, das fls. 2.751/2.781 e 6.096/6.126 e do lote 3, respectivamente, das fls. 2.782/2.812 e 6.127/6.157.

final – combustível	periódica deste insumo considera-se para o preço unitário do litro de 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.	correção periódica deste insumo considera-se para o preço unitário do litro de diesel pelo 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.	substancial do critério a ser utilizado para se alcançar o valor unitário do litro de diesel. Decorrente das alterações nos itens 14.2.3.1 / 14.2.1.1 do edital.
4.4, parte final	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.	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. Não havendo aquisição de um determinado tipo de veículo no período poderá ser utilizado a variação de preço dos veículos de outros tipos adquiridos.	Introdução de novo critério de correção na hipótese de ocorrer situação que não havia sido prevista na redação original.
5.6	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 está calculado em 7,71%	A correção do custo será conforme acordo coletivo.	Supressão de nota explicativa.
6.1.1	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%.	A correção periódica do custo/km será de acordo com o índice inflacionário.	Supressão de nota explicativa.
7.1	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.	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. Não havendo aquisição de um determinado tipo de veículo no período poderá ser utilizado a	Introdução de novo critério de correção na hipótese de ocorrer situação que não havia sido prevista na redação original.
		variação de preço dos veículos de outros tipos adquiridos.	

Em relação às alterações levadas a cabo na minuta do contrato que fora submetido à Diretoria Jurídica da URBS, apurou-se as seguintes diferenças:

Contrato			
Item	Primeira versão	Segunda versão	Observação
1.3	Disposição inexistente na versão original.	A participação percentual de cada lote no sistema será mantida durante a vigência contratual, podendo ocorrer revisão quando eventuais modificações do sistema acarretarem desequilíbrio entre os lotes superior a 5% (cinco por cento) do valor original atualizado do contrato.	Criação de mecanismo de compensação entre os lotes na hipótese de ocorrer superveniente desequilíbrio entre eles no curso da concessão. Decorrente da alteração do item 1.2.1 do edital.
<u>2.3</u>	A data de início da prestação dos serviços é de 180 (cento e oitenta) dias , contados da data de assinatura do Contrato.	A data de início da prestação dos serviços é de 90 (noventa) dias , contados da data de assinatura do Contrato.	Redução do termo inicial da prestação dos serviços a partir da assinatura do Contrato.
6.1	Os serviços deverão ser prestados de forma a garantir a satisfação dos usuários, em conformidade com as disposições estabelecidas na Lei Municipal nº 12.597/2008, Decreto Municipal nº 1.356/2008, no presente Edital e seus anexos, com rigoroso cumprimento dos itinerários, viagens e horários programados das linhas de transporte coletivo, características da frota, tarifas e pontos de parada definidos pela CONCEDENTE.	Os serviços deverão ser prestados de forma a garantir a satisfação dos usuários, em conformidade com as disposições estabelecidas na Lei Municipal nº 12.597/2008, Decreto Municipal nº 1.356/2008, com suas alterações estabelecidas através do decreto n.º 1.649 de 17 de dezembro de 2009 , no presente Edital e seus anexos, com rigoroso cumprimento dos itinerários, viagens e horários programados das linhas de transporte coletivo,	Acréscimo de referência ao Decreto n.º 1.649, de 17 de dezembro de 2009, que promoveu alterações no Decreto Municipal nº 1.356/2008, ao se tratar da legislação aplicável.

		características da frota, tarifas e pontos de parada definidos pela CONCEDEENTE.	
8.1.3	A remuneração da CONCESSIONÁRIA estará sujeita aos procedimentos de verificação do cumprimento dos índices de qualidade, conforme previsto no art. 71 do Decreto Municipal nº 1.356/2008 e CLÁUSULA SÉTIMA do presente contrato.	A remuneração da CONCESSIONÁRIA estará sujeita aos procedimentos de verificação do cumprimento dos índices de qualidade, conforme previsto no art. 71 do Decreto Municipal nº 1.356/2008, com suas alterações estabelecidas através do decreto n.º 1.649 de 17 de dezembro de 2009 e CLÁUSULA SÉTIMA do presente contrato.	Acréscimo de referência ao Decreto n.º 1.649, de 17 de dezembro de 2009, que promoveu alterações no Decreto Municipal nº 1.356/2008, ao se tratar da legislação aplicável.
8.2	A repactuação de preços será feita mediante a correção do valor do custo/km médio final de cada lote, respeitada a periodicidade mínima de 1 (um) ano, aplicando-se a seguinte fórmula: $VR = \text{Custo}/\text{KMmédioFinal}(1+V1)$ Onde: VR= valor do custo/km médio final repactuado; Custo/Km médio final = valor do custo/km médio final vigente; VT= Índice de Variação Total dos fatores de correção (em percentual).	Os preços pactuados poderão ser alterados depois de decorridos 12 (doze) meses, por reajuste, repactuação ou revisão a fim de assegurar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato nos termos da Lei 10.192/2001 e art. 65 da Lei 8.666/1993. A repactuação de preços será feita mediante a correção do valor do custo/km médio final de cada lote, respeitada a periodicidade mínima de 1 (um) ano, aplicando-se a seguinte fórmula: $VR = \text{Custo}/\text{KMmédioFinal}(1+VT)$ Onde: VR= valor do custo/km médio final repactuado; Custo/Km médio final = valor do custo/km médio final vigente; VT= Índice de Variação Total dos fatores de correção (em percentual).	Alteração de redação.
8.2.3.1	Diesel – variação do preço unitário do litro de Diesel, considerado o menor preço dentre os cotados entre distribuidoras e o valor médio de compra levantado pela	Diesel – variação do preço unitário do litro de Diesel, considerado o valor médio de compra levantado pela Agência Nacional do Petróleo – ANP nos postos do	Alteração substancial do critério a ser utilizado para se alcançar o valor unitário

	Agência Nacional do Petróleo – ANP nos postos do Município de Curitiba, observado também o disposto no art. 111 do Decreto Municipal 1.356/2008.	Município de Curitiba, observado também o disposto no art. 111 do Decreto Municipal 1.356/2008.	do litro do diesel. Decorrente das alterações nos itens 14.2.3.1 / 14.2.1.1 do edital e 4.1 do Anexo III.
8.2.3.6	As consultas de preço necessárias à composição dos fatores de correção serão empreendidas pela CONCEDENTE.	As consultas de preço necessárias à composição dos fatores de correção serão empreendidas pela CONCEDENTE e divulgadas às CONCESSIONÁRIAS.	Acréscimo de texto no qual se explicita que as consultas realizadas pela Administração serão disponibilizadas às contratantes.
<u>8.2.6</u>	Os benefícios e incentivos concedidos pelos governos federal, estadual e municipal serão considerados como fatores imprevisíveis para fins de manutenção da equação econômico-financeira.	Os benefícios e incentivos concedidos pelos governos federal, estadual e municipal, bem como as alterações das alíquotas de tributos ou preços públicos serão considerados como fatores previsíveis para fins de manutenção da equação econômico-financeira.	Alteração substancial , a favor da Administração Pública, da forma como medidas de ordem tributárias haveriam de ser interpretadas para fins de manutenção da equação econômico-financeira.
<u>10.1.8</u>	Para linhas com receita pública, recolher e responsabilizar-se pelo repasse total à CONCEDENTE, dos valores originários dos usuários que não utilizam cartão transporte;	Informar os valores originários dos usuários que não utilizam cartão transporte;	Alteração substancial da forma como os recursos derivados do pagamento da tarifa por usuários que não utilizem cartão transporte devem ser tratados.

10.1.14	Garantir a segurança e a integridade física dos usuários e trabalhadores do Sistema de Transporte Público de Curitiba, instituindo mecanismos de monitoramento, controle, cumprimento das determinações da CONCEDEnte, vigilância, logística, tecnologia e cobertura de acidentes pessoais adequados aos custos tarifários;	Garantir, dentro das suas possibilidades , a segurança e a integridade física dos usuários e trabalhadores do Sistema de Transporte Público de Curitiba, instituindo mecanismos de monitoramento, controle, cumprimento das determinações da CONCEDEnte, vigilância, logística, tecnologia e cobertura de acidentes pessoais adequados aos custos tarifários;	Alteração que reduz responsabilidade.
10.1.24	Promover a desinsetização nos veículos, terminais e estações tubo sob sua responsabilidade;	Promover, sempre que necessário , a desinsetização nos veículos, terminais e estações tubo sob sua responsabilidade;	Alteração que reduz responsabilidade.
10.1.47	Disposição inexistente na versão original.	Encaminhar mensalmente a documentação contida nas alíneas "c" e "d" do item 6.1.3 do Edital, devidamente atualizada e dentro do seu prazo de validade, sob pena de suspensão do pagamento pela CONCEDEnte enquanto não cumprida esta condição.	
10.2	A concessão inclui a prestação de serviços mediante disponibilização de veículos para deslocamentos em atividades de interesse público e social, com remuneração da quilometragem excedente àquela ofertada na Proposta Técnica, de acordo com o art. 14 do Decreto Municipal nº 1.356/2008.	A concessão inclui a prestação de serviços mediante disponibilização de veículos para deslocamentos em atividades de interesse público e social, com remuneração da quilometragem excedente àquela ofertada na Proposta Técnica, de acordo com o art. 14 do Decreto Municipal nº 1.356/2008, com suas alterações estabelecidas através do decreto n.º 1.649 de 17 de dezembro de 2009.	Acréscimo de referência ao Decreto n.º 1.649 de 17 de dezembro de 2009, que promoveu alterações no Decreto Municipal nº 1.356/2008, ao se tratar da legislação aplicável.
10.3	A inadimplência da CONCESSIONÁRIA com referência aos encargos estabelecidos nesta cláusula, não transfere à CONCEDEnte a responsabilidade pelo seu pagamento, nem poderá onerar o objeto deste contrato de	A inadimplência da CONCESSIONÁRIA com referência aos encargos estabelecidos nesta cláusula, não transfere à CONCEDEnte a responsabilidade pelo seu pagamento, nem poderá onerar o objeto deste	Alteração.

	concessão, razão pela qual a CONCESSIONÁRIA não gerando qualquer vínculo de solidariedade, ativa ou passiva, com a CONCEDENTE.	contrato de concessão, não gerando qualquer vínculo de solidariedade, ativa ou passiva, com a CONCEDENTE.	
12.1.1	A fiscalização dos serviços objeto deste Contrato caberá aos funcionários Edson Luiz Berleza, matrícula n.º 80.863, Élcio Luis Karas, matrícula n.º 80.868 e Luiz Filla, matrícula n.º 80.865 , e, todos vinculados à Diretoria de Transportes da URBS – Urbanização de Curitiba S.A. que poderá delegar esta atribuição.	A fiscalização dos serviços objeto deste contrato será realizada pela Diretoria de Transporte da URBS – Urbanização de Curitiba S.A. que poderá delegar esta atribuição.	Alteração do responsável pela fiscalização,
12.2.9	Periodicamente a fiscalização será feita pelo Conselho Municipal de Transporte, nos termos do art. 30, parágrafo único da Lei n.º 8.987/1995, e art. 105 do Decreto Municipal n.º 1.356/2008.	Periodicamente a fiscalização será feita pelo Conselho Municipal de Transporte, nos termos do art. 30, parágrafo único da Lei n.º 8.987/1995, e art. 105 do Decreto Municipal n.º 1.356/2008, com suas alterações estabelecidas através do decreto n.º 1.649 de 17 de dezembro de 2009.	Acréscimo de referência ao Decreto n.º 1.649, de 17 de dezembro de 2009, que promoveu alterações no Decreto Municipal n.º 1.356/2008, ao se tratar da legislação aplicável.
13.1	Pelo não cumprimento das disposições constantes da Lei Municipal n.º 1.2697/2008, Decreto Municipal n.º 1.356/2008 e demais normas legais aplicáveis, bem como o presente contrato, observado o disposto na Lei n.º 8.987/1995, serão aplicadas à CONCESSIONÁRIA as seguintes sanções:	Pelo não cumprimento das disposições constantes da Lei Municipal n.º 1.2697/2008, Decreto Municipal n.º 1.356/2008, com suas alterações estabelecidas através do decreto n.º 1.649 de 17 de dezembro de 2009 e demais normas legais aplicáveis, bem como o presente contrato, observado o disposto na Lei n.º 8.987/1995, serão aplicadas à CONCESSIONÁRIA as seguintes sanções:	Acréscimo de referência ao Decreto n.º 1.649, de 17 de dezembro de 2009, que promoveu alterações no Decreto Municipal n.º 1.356/2008, ao se tratar da legislação aplicável.
13.3.3	A penalidade de multa está fixada em valor correspondente a determinado número de quilômetros rodados, conforme definido no ANEXO I do Decreto Municipal n.º 1.356/2008.	A penalidade de multa está fixada em valor correspondente a determinado número de quilômetros rodados, conforme definido no ANEXO I	Acréscimo de referência ao Decreto n.º 1.649, de 17 de dezembro de 2009, que

		do Decreto Municipal nº 1.356/2008, com suas alterações estabelecidas através do decreto n.º 1.649 de 17 de dezembro de 2009.	promoveu alterações no Decreto Municipal nº 1.356/2008, ao se tratar da legislação aplicável.
13.16.1	Perda do valor integral da garantia na hipótese da licitante não disponibilizar a frota e as instalações devidamente adequadas à operação dos serviços e formalmente autorizadas a funcionar pela municipalidade por meio dos competentes alvarás, no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias (item 8.2 do Termo de Referência – ANEXO I), salvo motivo de caso fortuito ou força maior, devidamente comprovado perante a CONCEDENTE.	Perda do valor integral da garantia na hipótese da licitante não disponibilizar a frota e as instalações devidamente adequadas à operação dos serviços e formalmente autorizadas a funcionar pela municipalidade por meio dos competentes alvarás, no prazo de até 90 (noventa) dias (item 8.2 do Termo de Referência – ANEXO I), salvo motivo de caso fortuito ou força maior, devidamente comprovado perante a CONCEDENTE.	Redução do prazo para a licitante disponibilizar a frota e as instalações adequadas à operação. Decorrente da alteração no item 2.3 do contrato.
<u>13.16.3</u>	No prazo máximo de 1 (um) ano a CONCESSIONÁRIA deverá disponibilizar garagem fechada, com área de estacionamento, abastecimento, manutenção, inspeção e administração, suficiente para toda sua frota, bem como equipamentos adequados às exigências técnicas da CONCEDENTE, à legislação pertinente, inclusive de uso do solo e meio ambiente, nos termos do art. 21, inciso XXXIII, do Decreto Municipal nº 1.356/2008, sob pena de perda da garantia da execução do contrato.	No prazo máximo de 90 (noventa) dias a CONCESSIONÁRIA deverá disponibilizar garagem fechada, com área de estacionamento, abastecimento, manutenção, inspeção e administração, suficiente para toda sua frota, bem como equipamentos adequados às exigências técnicas da CONCEDENTE, à legislação pertinente, inclusive de uso do solo e meio ambiente, nos termos do art. 21, inciso XXXIII, do Decreto Municipal nº 1.356/2008, sob pena de perda da garantia da execução do contrato.	Redução expressiva do prazo para a licitante disponibilizar garagem adequada à frota que será usada na prestação do serviço.
14.2	Extinta a concessão, retornam à CONCEDENTE todos os bens reversíveis, direitos e privilégios transferidos à CONCESSIONÁRIA, não restando à CONCEDENTE qualquer responsabilidade decorrente da prestação de	Extinta a concessão, retornam à CONCEDENTE todos os bens reversíveis, direitos e privilégios transferidos à CONCESSIONÁRIA.	Supressão de texto.

	serviço efetuada até então pela CONCESSIONÁRIA.		
17.2	Consideram-se elevados investimentos, para fins do disposto no item anterior, aqueles cujo valor nominal seja superior ao valor de atualizado da outorga pago pela CONCESSIONÁRIA no momento da contratação.	Consideram-se elevados investimentos, para fins do disposto no item anterior, aqueles cujo valor nominal seja superior ao valor de R\$ 40.000.000,00 (Quarenta milhões de reais) atualizado à época.	Alteração substancial do valor do investimento a ser considerado elevado para o fim de se permitir a prorrogação da concessão de 15 (quinze) para 25 (vinte e cinco) anos. Decorrente da alteração no item 3.2.1 do edital.
18.1	A CONCESSIONÁRIA deverá apresentar à CONCEDENTE os relatórios contábeis abaixo relacionados, em conformidade com o disposto no item 6, do ANEXO I deste Edital, nos prazos assinalados:	A CONCESSIONÁRIA deverá apresentar à CONCEDENTE os relatórios contábeis abaixo relacionados, em conformidade com o disposto no item 6 do Edital de licitação que antecedeu a presente contratação, nos prazos assinalados:	Alteração.
19.1	A CONCESSIONÁRIA, depositou a garantia exigida para a execução do presente Contrato, no valor deR\$ (.....), correspondente a 0,6% (zero vírgula seis por cento) do valor do contrato.	A CONCESSIONÁRIA, depositou a garantia exigida para a execução do presente Contrato, no valor de R\$ 10.000.000,00 (Dez milhões de reais).	Alteração substancial da garantia a ser prestada pelas licitantes que vencerem o certame. Decorrente da alteração no item 15.1 do edital.
<u>21.3</u>	Disposição inexistente na versão original.	O volume de créditos-transporte em poder dos usuários e ainda não utilizados no Sistema imporão à CONCESSIONÁRIA o dever de transportar seus titulares.	Impõe aos concessionários a obrigação de aceitarem créditos-transporte adquiridos antes de sua contratação.
<u>21.3.1</u>	Disposição inexistente na versão original.	Os créditos-transporte adquiridos e não utilizados durante a vigência da presente concessão, ao seu término, imporão ao concessionário subsequente a obrigação de transportar os usuários deles titulares.	Disposição que pretende criar a terceiros (os próximos concessionários) a obrigação de aceitar créditos-transporte adquiridos na vigência da presente concessão.

É importante observar que a maioria das alterações promovidas não modificaram significativamente o conteúdo, **porém algumas mudanças foram substanciais ao edital e contrato**, sendo imprescindível, portanto, que fosse novamente analisado à época pela assessoria jurídica com a emissão de novo parecer, cumprindo o que determina o parágrafo único do art. 38 da Lei n. 8.666/93.

Dentre as principais modificações substanciais, se destacam as apontadas no Parecer dos Sindicatos, que as dividiu em duas categorias:

1ª categoria: itens 21.3.1 do contrato;

2ª categoria: itens 3.2.1, 6.1.2.c1, 6.1.2.c2/6.1.2.c1, 6.1.2.d, 14.2.3.1/14.2.1.1 e 15.1, todos do edital;

A principal alteração realizada, a do item 3.2.1, só reforça a tese de direcionamento da licitação para que as empresas que já operavam o sistema de transporte coletivo de Curitiba vencessem o certame.

O edital previu a possibilidade de prorrogação da concessão do serviço público de quinze para vinte e cinco anos, independentemente da realização de nova licitação, “nos casos de elevados investimentos em bens reversíveis, decorrentes de fato superveniente, não sendo considerado para esse fim investimento na renovação e ampliação de frota”.

Note-se que na versão anterior do edital, consideravam-se elevados investimentos aqueles cujo valor nominal fosse superior ao valor atualizado da outorga, porém, o edital foi alterado, baixando o valor para R\$40.000.000,00 (quarenta milhões de reais) por lote.

Essa alteração, segundo o parecer dos Sindicatos, diminuiu o valor base para se considerar investimento elevado, facilitando, no entendimento desta relatoria, a continuidade dos consórcios que venceram a licitação na prestação dos serviços sem a necessidade de realização de nova licitação:

“A redação final do item do edital, todavia, diminuiu drasticamente o que se deveria considerar investimentos elevados, reduzindo para todos os lotes o montante para R\$40.000.000,00 (quarenta milhões de reais), ou seja, pouco menos de 54% (cinquenta e quatro por cento) do lote mais barato e aproximadamente 41%.

(quarenta e um por cento) do lote mais caro. ”

Outra alteração substancial realizada, se refere ao item 6.1.2.d que trata da comprovação da idoneidade financeira das licitantes, ou seja, na redação anterior do edital, a licitante deveria comprovar um patrimônio líquido mínimo de 2,85% do valor total estimado do contrato para o respectivo lote. Como exemplo, o lote 1 teria valor estimado em R\$2.760.000.000,00 (dois bilhões, setecentos e sessenta milhões de reais), sendo que o patrimônio líquido deveria ser de R\$78.660.000,00 (setenta e oito milhões, seiscentos e sessenta mil reais).

Todavia, o edital foi alterado nesse item, baixando o valor de garantia percentual de 2,85%, para o valor nominal de R\$10.000.000,00 (dez milhões de reais).

4.1.3.3 – Capacidade técnico-operacional.

Outro forte indício que caracteriza o favorecimento das empresas que já operavam o transporte coletivo em Curitiba, se refere ao item “6.1.4a” do edital, relativo a exigência especial de habilitação, o que de forma alguma atende ao interesse público, já que restringe a competitividade na licitação.

O item “6.1.4a” estabelecia a comprovação de prévia experiência no desempenho da prestação de serviço público de transporte coletivo urbano de passageiros, com veículo do tipo ônibus, com frota operante mínima de 125 (cento e vinte e cinco) ônibus, operados por um período igual ou superior a 24 (vinte e quatro) meses .

Porém, tal exigência “técnica” não parece constar do edital visando atender o interesse público na prestação do serviço, pois quem precisa de experiência, efetivamente, para operar os veículos são os motoristas que, nesse caso, conforme previsão do art. 28 da Lei municipal nº. 12.597/2008, já dariam continuidade na operação do sistema, *in verbis*:

Art. 28. A planilha de custos utilizada para remuneração das contratadas, será estabelecida em edital licitatório, cuja estrutura paramétrica deverá considerar no mínimo os seguintes itens:

I - (...)

II - custos de pessoal de operação: motoristas, cobradores, porteiros, vigilantes, controladores de tráfego, pessoal de manutenção, pessoal de limpeza e auxiliares de operação e demais funções pertinentes, bem como encargos sociais, benefícios e uniformes;

Esse foi o entendimento do Tribunal de Contas do Estado do Paraná, que em seu relatório, apesar de ainda não ter sido aprovado pelo Pleno do Tribunal, indica com propriedade os indícios verificados por esta Comissão Parlamentar de Inquérito no que tange ao evidente favorecimento das empresas que já operavam o transporte coletivo de Curitiba.

Nesse aspecto vale colacionar trecho do relatório do TCE⁹ que corrobora com as investigações da CPI:

Sabidamente se admite sem qualquer ressalva, o somatório dos quantitativos de cada consorciado atinentes à qualificação, ao contrario daquilo que se depreende do item 6.1.4. Conforme se observa na Jurisprudência do TCU:

"É vedada a inclusão de cláusula restritiva ao somatório de atestados de capacidade técnica de empresas consorciadas, nos casos em que a responsabilidade pela execução dos serviços contratados possa ser distribuída entre os membros do consórcio." (Acórdão no 1.890/2006, Plenário, rel. Min. Ubiratan Aguiar).

Além disso, não há exceção para a possibilidade da soma da capacidade operacional, diferentemente de quando a comissão de licitação decidiu ser conveniente no item 6.1.5:

6.1.5 Capacitação Técnico-profissional

a) Comprovação pela interessada de possuir, em seu quadro permanente, na data da entrega da proposta, profissional responsável técnico pela operação dos serviços e manutenção dos ônibus perante a Concedente durante a execução do contrato.
(...)

⁹ Parecer do Tribunal de Contas do Estado do Paraná.

a.2) *Em caso de consórcio, a comprovação de que trata o item “a” poderá ser feita por qualquer das empresas que o integrem; (grifamos)*

Os atestados técnicos usados pelos Consórcios vencedores foram emitidos pela própria contratante (anexo 14, TC VOL XXXIX 9, FL. 49/58 – Consórcio Pioneiro; TC VOL XLII 7, fls. 29/30 e TC VOL XLII 8, fls.01/06 – Consórcio Transbus; TC VOL XLV 9, fls. 51/59 – Consórcio Pontual).

Ainda, para que não haja dúvidas quanto ao direcionamento da licitação, dadas as exorbitantes exigências editalícias e a facilitação da contratante para a emissão das certidões necessárias, não por mera coincidência, somente os 03 (três) Consórcios vencedores, que em sua formação têm empresas que já prestavam serviços à URBS, apresentaram-se para a concorrência, conforme se constata na Ata da Sessão Pública para Recebimento e Abertura dos Envelopes de Documentos e de Propostas (anexo 14, TC VOL XLVIII, FL. 48/49):

DATA: 25 DE FEVEREIRO DE 2010
LICITAÇÃO/MODALIDADE/CONCORRÊNCIA Nº 005/2009

HORÁRIO: 09 HORAS

OBJETO: SELEÇÃO E CONTRATAÇÃO DE EMPRESAS PARA A OUTORGA DE CONCESSÃO DOS SERVIÇOS DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS DA CIDADE DE CURITIBA, CUJAS CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS CONSTITUEM A RIT – REDE INTEGRADA DE TRANSPORTE.

No dia e hora supramencionados, no auditório da **Urbs – Urbanização de Curitiba S/A**, em Curitiba - PR, realizou-se sessão pública para o recebimento dos envelopes de documentação e propostas dos interessados em participar da licitação epigrafada, com a presença de todos os integrantes da Comissão Especial de Licitação, designada através do Ato nº 066/2009, ao final assinados e pelos membros da Comissão Técnica, designados através do Ato n.º 067/2009. Aberta a sessão pelo Sr. Presidente da Comissão, o mesmo informou a todos que até o presente momento não havia sido protocolada nenhuma contestação ou impugnação que pudesse vir a interromper a realização desta licitação. Em seguida, foi solicitado que os representantes das licitantes procedessem a entrega dos envelopes contendo os documentos requisitados no Instrumento Convocatório, bem como de um documento oficial de identificação. Assim sendo, verificou-se a presença das seguintes proponentes: **CONSÓRCIO PIONEIRO**, representado pelo Sr. **Rodrigo Corleto Hoelzl**, RG 4.172.855-8, o qual procedeu a entrega de **03 (três) invólucros**, do **CONSÓRCIO PONTUAL**, representado pelo Sr. **Dante José Gulin**, RG 610.832-6, o qual efetuou a entrega de **03 (três) invólucros** e do **CONSÓRCIO TRANSBUS**, representado pelo Sr. **José Luiz de Souza Cury**, RG 737.476-3, o qual também procedeu a entrega de **03 (três) invólucros**. Registra-se que todos os invólucros se

Figura 5- Reprodução digital de excerto da ata da sessão pública para recebimento dos envelopes de documentação e propostas dos interessados na licitação

Com efeito, a exigência do edital em debate careceu de objetividade suficiente para configurar a imparcialidade e finalidade da seleção da proposta mais vantajosa. Ao contrario, restou comprovado que existiu a parcialidade por parte da contratante para que fossem mantidos os anteriores prestadores de serviço.

Para não restarem dúvidas quanto ao direcionamento da licitação é fato que todos os termos de compensação de débitos foram assinados no mesmo dia, pelo Presidente da URBS, num modelo igual para todas as empresas envolvidas.

Logo, resta cabal que o item 2.3.4.1 foi feito para o benefício das empresas que já atuavam no sistema de transporte coletivo.

Assim, impossível outra conclusão que não o direcionamento da contratação para as empresas que já operavam no sistema, sendo todo o procedimento de licitação uma busca de legitimidade da situação posta.

4.1.3.4 – Repetição de texto nas manifestações dos licitantes.

Conforme relatório dos Sindicatos, verificou-se a utilização de mesmo texto nas manifestações dos licitantes, o que reforça a tese de que houve a combinação prévia entre os vencedores do certame para que cada um ganhasse um lote.

Nesse sentido é possível se verificar que a redação utilizada pelos licitantes é a mesma em seus textos, utilizando-se as mesmas palavras, mesma pontuação, com os mesmos erros de português e na mesma ordem.

Ao solicitar as planilhas necessárias à elaboração das propostas comerciais, os três consórcios⁵⁷ utilizam modelo com idêntico teor:

Ao Presidente da Comissão Especial de Licitações da Concorrência
005/09 – Processo 100/09 – ALI/DTP

Ilustríssimo Senhor Fernando Eugênio Ghigone⁵⁸

Ref.: Solicitação de modelos de planilhas para proposta comercial

O CONSÓRCIO XXXXXXX⁵⁹, oriundo do Instrumento Particular de Compromisso de Constituição de Consórcio (documento em anexo – Anexo I) firmado entre as empresas XXXXXXX, tendo por finalidade a⁶⁰ participação conjunta dessas empresas no processo de licitação Concorrência Pública 005/2009 – Processo 100/09 – ALI/DTP, promovido pela URBS, destinado à concessão do serviço público de transporte coletivo urbano de passageiros de Curitiba, vem, respeitosamente, através de sua Empresa Líder⁶¹, XXXXXXX, (contrato social em anexo – Anexo II), requerer sejam-lhe fornecidas as planilhas modelo para elaboração de proposta comercial, nos termos do Anexo XII do Edital de Licitação Concorrência 005/09.

Pede deferimento.

⁵⁷ O Consórcio Pioneiro na fl. 7.402, o Consórcio Transbus na fl. 7.446 e o Consórcio Pontual na fl. 7.486.

⁵⁸ Note-se que nas três versões se inicia o endereçamento com “Ao Presidente” em vez de por um pronome de tratamento e se menciona o nome do titular da função.

⁵⁹ Existe diferença nos textos apenas nos trechos substituídos por XXXX, nos quais se indicava o nome do consórcio, das sociedades que dele faziam parte ou o lideravam.

⁶⁰ Observe-se que se cometeu nas três vias o erro gramatical de se colocar crase indevidamente no artigo “a”.

⁶¹ Nas três versões se coloca as primeiras letras das palavras que integram a expressão “Empresa Líder” em maiúsculas em oposição à anterior opção de grafar por duas vezes a palavra empresa em letras minúsculas.

O que causa estranheza no processo licitatório é que cada consórcio ganhou um lote, não houve disputa propriamente dita entre os licitantes, demonstrando que pode ter realmente havido prévio acordo para que cada consórcio ficasse com um lote.

4.1.3.5 – Antecipação do prazo de início de operação.

Conforme previa o edital de licitação em seu item 7.1.3, na fase de julgamento, dos 100 (cem) pontos totais, 20 (vinte) estava somente neste item, e somente alcançaria a pontuação máxima, caso o licitante conseguisse antecipar em 90 (noventa) dias, em relação ao prazo máximo, o início das operações do transporte coletivo, conforme se observa:

7.1.3 Proposta de Antecipação do Prazo de Início de Operação. A pontuação referente ao presente item (Npio) será obtida através da análise da declaração de Antecipação de Prazo de Início da Operação apresentada pelo proponente, conforme Modelo do Anexo IX do presente Edital. A pontuação será definida conforme Tabela a seguir:

Quantidade de dias de antecipação do início da operação, em relação ao prazo máximo	Pontos
90 dias	20
De 60 a 89 dias	15
De 30 a 59 dias	10
De 10 a 29 dias	05
Menos de 10 dias	00

Da análise do referido item é possível se vislumbrar o favorecimento dos consórcios que já operavam o sistema, visto que somente eles poderiam alcançar a pontuação máxima nesse caso, o que caracteriza desequilíbrio na participação do certame.

Ora, se as empresas participantes da licitação já operavam o sistema de transporte coletivo, é obvio que elas conseguiriam antecipar em muito menos tempo que o previsto no edital, o “início” da operação, sendo que a consecução da pontuação máxima seria desta maneira, automática, ou seja, se 100 (cem) pontos

estavam em disputa e 20 (vinte) pontos seriam atribuídos de forma automática às empresas que já operavam o sistema, já haveria uma vantagem de 20% (vinte por cento) sobre os concorrentes, caso existissem.

É importante ressaltar que a antecipação do início das operações não traria absolutamente nenhuma vantagem à Administração ou ao usuário do serviço público, já que as antigas concessionárias dariam continuidade ao serviço público até que uma eventual nova sociedade pudesse assumir a prestação do serviço em até 90 (noventa) dias.

Vejamos o que apontou o relatório dos Sindicatos no que se refere a este item:

Curial ressaltar que antes da entrega das propostas havia sido formulada impugnação²¹ a esse ponto por uma sociedade empresária que acabou por não participar do certame (presumivelmente por constatar que jamais conseguiria derrotar as antigas operadoras do sistema) e por integrantes da sociedade civil organizada²².

Em resposta às impugnação assim se manifestou a URBS²³:

1) SOCIEDAD PEATONAL – protocolo URBS no 0001.073043-0

(...)

1.f) Pergunta: Sistema de pontuação para antecipação de prazo – item 7.1.3. do edital. – Este item da pontuação dá imensa vantagem competitiva aos atuais contratados do sistema, já que um competidor de fora precisará sem dúvida de muito tempo para mobilizar toda a estrutura e logística necessária para início da operação. Por outro lado os atuais concessionários podem fazê-lo de imediato, pois já estão fazendo.

Resposta: Não se vislumbra vantagem competitiva indevida para as atuais operadoras do sistema no quesito que avalia e pontua a antecipação do prazo de início da operação, haja vista que os bens de uso exclusivo no sistema de Curitiba, por serem considerados reversíveis, estarão à disposição das novas concessionárias assim que encerradas as atuais permissões.

21 A Trans Isaak Turismo Ltda. apresentou impugnação nesse sentido constante das fls.

7.378/7.383.

22 Manifestação da Sociedad Peatonal – Mobilidade Urbana Sustentável constante das fls. 7.394/7.398.

23 Fls. 7.549/7.556.

2) TRANS ISAAK TURISMO LTDA. – protocolo URBS no 0001.073003-1

2.c) Pergunta: Item 7.1.3 – O item 7.1.3 do edita, frustra a competitividade do certame licitatório, uma vez que privilegia as empresas que já estão operando o serviço de transporte público, pois as outras empresas não prestadoras de serviços públicos não terão como antecipar o início da operação, ainda mais no prazo fixado na tabela constante neste item.

Resposta: Item 7.1.3 – Alega a impugnante que a atribuição de pontuação pela antecipação do prazo de início da operação frustra o caráter competitivo do certame, pois beneficiaria as empresas que atualmente operam o transporte coletivo urbano em Curitiba. Ressalta-se, entretanto, que tal pontuação não exclui ou impede a participação de interessados, pois os veículos de uso exclusivo na RIT são bens reversíveis e, como tais, deverão estar disponíveis já no início da operação, para todos os vencedores. As propostas que venham a assegurar o célere início da prestação do serviço objeto da licitação são de suma importância, vez que a URBS, atualmente, está mantendo a continuidade do serviço de transporte coletivo urbano de passageiros de Curitiba com contratos precários, por prazo indeterminado, celebrados antes da Constituição Federal de 1988. Inexiste segurança quanto à manutenção desses contratos, podendo os atuais operadores, sobretudo diante da probabilidade de delegação a novas empresas, abster-se de manter a continuidade do serviço ou mesmo de realizar a prestação nos padrões exigidos pela URBS, mormente entre a conclusão da licitação e o início da operação pelos novos concessionários. Afora isso, anote-se que existe ordem judicial, em Ação Civil Pública movida pelo Ministério Público do Estado do Paraná que impõe à URBS encerrar as atuais permissões mediante licitação que promova nova delegação, sem deixar de lado determinações da Constituição Federal e da Lei Federal n.º 8.987/95 que estabelece prazo limite para a vigência das permissões como as atuais do Sistema de Curitiba. Desta forma, a impugnação articulada não merece

deve [sic] prevalecer. (grifos do original; sem sublinhados no original)

As razões invocadas pela URBS para rechaçar as impugnações são de tal forma insubsistentes que se pode chegar a desconfiar da verdadeira motivação de quem as formulou.

O primeiro dos fundamentos invocados, o de que os veículos reversíveis estariam à disposição dos novos concessionários imediatamente e que isso bastaria para lhes permitir a imediata assunção do serviço, é risível. É mais do que evidente que não são necessários apenas veículos para que uma sociedade pudesse operar o sistema. Para não falar em outras providências que seriam invariavelmente necessárias é de se lembrar que, no mínimo, as novas concessionárias precisariam providenciar garagens, já que as antigas não poderiam ser por elas utilizadas por não serem bens reversíveis.

O segundo dos fundamentos, o de que as antigas operadoras poderiam a seu bel-prazer interromper a prestação do serviço público, é ainda mais absurdo. O Poder Público jamais poderia ser feito de refém por um concessionário ou permissionário como a se quis fazer crer.

Caso as operadoras do sistema interrompessem a prestação do serviço ou passassem a prestá-lo de maneira inadequada o Poder Público, sem prejuízo de aplicar as sanções cabíveis, poderia de plano usar sua prerrogativa de exercer o poder de intervenção para, com base nos artigos 3224 e 40, parágrafo único²⁵, da Lei 8.987/95, assumir a gestão direta do serviço e imediatamente normalizar sua prestação.

A respeito do poder de intervenção colhe-se da doutrina do renomado Celso Antônio Bandeira de Mello²⁶:

24 Art. 32. O poder concedente poderá intervir na concessão, com o fim de assegurar a adequação na prestação do serviço, bem como o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes.

25 Parágrafo único. Aplica-se às permissões o disposto nesta Lei.

26 MELLO, Celso Antônio Bandeira de. Curso de Direito Administrativo. 30 ed., São Paulo: Malheiros, p. 748.

Poder de intervenção: em situações excepcionais, para salvaguarda do interesse público encarnado no serviço prestado mediante concessão, o concedente poderá intervir na concessionária e assumir, neste entreato, a gestão direta do serviço. A medida justifica-se quando indispensável para assegurar a continuidade do serviço, sua normalidade ou o adequado

cumprimento das obrigações assumidas pelo concessionário, por não existir outro meio hábil capaz de salvaguardar os aludidos interesses.

Finalmente, o terceiro fundamento apontado não guarda qualquer relação lógica com o problema. É verdade que existia ordem judicial determinando a realização de licitação para que a concessão do serviço público fosse outorgada a vencedora de licitação, mas isso não significa que houvesse imposição de assunção do serviço no dia imediatamente subsequente à assinatura do contrato.

Acaso subsistente esse terceiro motivo invocado não poderia haver previsão no edital para início das atividades em até 90 (noventa) dias depois da assinatura do contrato pelo vencedor do certame. Ademais, a exigência de assunção do serviço no dia seguinte ao da celebração do contrato não foi feita na fase de habilitação, momento no qual se verifica quem reúne as condições mínimas necessárias para participar do certame, mas sim na fase do julgamento, momento em que dentre todas as propostas possíveis – como seria a de assunção em noventa dias – de serem escolhidas se elege a mais vantajosa.

Em face do exposto, reputa-se configurado grave e imotivado favorecimento de determinadas concorrentes com o quesito em comento apto a tornar as antigas operadoras do sistema concorrentes imbatíveis no certame licitatório, o que evidentemente teve o condão de frustrar o caráter competitivo da licitação.

Portanto, diante das fundamentações explanadas, demonstrou-se mais um indício de fraude à licitação, com o favorecimento das empresas que já operavam o sistema.

4.1.3.6 - Da Outorga prevista no Item 2 do edital.

O edital da Concorrência Pública nº. 005/2009 previu em seu item de nº. 2, o pagamento de outorga pelos vencedores do certame, conforme se depreende do trecho abaixo destacado:

2 DOTAÇÃO ORÇAMENTÁRIA, VALOR ESTIMADO E PREÇO DA OUTORGA

2.1 A remuneração das Concessionárias correrá por intermédio do Fundo de Urbanização de Curitiba e onerará a dotação orçamentária nº 3.3.90.30-078 3.3.90.39-078 – FUC/RIT, do orçamento vigente.

2.2 O valor total estimado da concessão é de **R\$ 8.657.236.823,29 (oito bilhões, seiscentos e cinquenta e sete milhões, duzentos e trinta e seis mil, oitocentos e vinte e três reais e vinte e nove centavos)**, assim dividido entre os lotes:

2.2.1 Para o **Lote 1** é de até **R\$ 2.787.903.168,12 (dois bilhões, setecentos e oitenta e sete milhões, novecentos e três mil, cento e sessenta e oito reais e doze centavos)**;

2.2.2 Para o **Lote 2** é de até **R\$ 2.560.926.362,89 (dois bilhões, quinhentos e sessenta milhões, novecentos e vinte e seis mil, trezentos e sessenta e dois reais e oitenta e nove centavos)**;

2.2.3 Para o **Lote 3** é de até **R\$ 3.308.407.292,28 (três bilhões, trezentos e oito milhões, quatrocentos e sete mil, duzentos e noventa e dois reais e vinte e oito centavos)**.

2.2.4 Os valores acima estão baseados nas planilhas de cálculo do custo/km máximo constante do **ANEXO III** do presente instrumento.

2.3 Pela outorga da concessão, as futuras Concessionárias deverão pagar à URBS os seguintes valores, à vista:

2.3.1 **R\$ 81.072.100,50 (oitenta e um milhões, setenta e dois mil, cem reais e cinquenta centavos)** pelo **Lote 1**;

2.3.2 **R\$ 74.577.233,88 (setenta e quatro milhões, quinhentos e setenta e sete mil, duzentos e trinta e três reais e oitenta e oito centavos)** pelo **Lote 2**;

2.3.3 **R\$ 96.350.665,62 (noventa e seis milhões, trezentos e cinquenta mil, seiscentos e sessenta e cinco reais e sessenta e dois centavos)** pelo **Lote 3**.

2.3.4 O pagamento pela outorga deverá ser feito em parcela única, mediante solicitação formulada pelo vencedor e entregue até a data da assinatura do contrato de concessão, data até a qual deverá estar recolhida, através de depósito bancário em favor da URBS, o valor correspondente à outorga.

2.3.4.1 Para fins de adimplemento dos valores referentes à outorga, o vencedor do certame poderá compensar créditos decorrentes das indenizações de que trata o art. 40 da Lei Municipal nº 12.597/2008 em face da URBS, desde que devidamente reconhecidos, liquidados e exigíveis no momento da compensação, apurados em processo administrativo próprio e devidamente aprovado pelo Conselho de Administração da URBS.

2.3.4.2 Serão aceitos, para fins do estabelecido no item anterior, créditos de terceiros oriundos das indenizações de que trata o art. 40 da Lei Municipal nº 12.597/2008, desde que transmitidos mediante cessão de crédito realizada por instrumento público, com a anuência da URBS.

2.3.4.3 Só serão aceitos créditos que, no ato da compensação, se comprovem estar livres e desembaraçados de ônus de quaisquer natureza com terceiros.

2.3.5 O não pagamento dos valores referentes à outorga em conformidade com as disposições contidas no item 2.3 ensejará a decadência do direito de contratar o objeto da presente licitação com a conseqüente execução da garantia da proposta.

2.3.6 Os valores oriundos do pagamento da outorga constituirão receita do Fundo de Urbanização de Curitiba – FUC/RIT.

Note-se que os itens **2.3.4.1 e 2.3.4.2** evidenciam que realmente pode ter havido o favorecimento das empresas que operavam o transporte coletivo de Curitiba, pois elas já possuíam crédito a receber com a operação do sistema anteriormente à realização da licitação.

O art. 40 da Lei 12.597/2008 prevê que:

Art. 40. Eventual indenização às atuais contratadas será feita pela URBS na forma do disposto pelos §§ 3º a 6º do art. 42 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, com a nova redação que lhe foi dada pelo art. 58 da Lei nº 11.445, de 5 de janeiro de 2007.

O que se depreende é que, fortes se mostram os indícios de combinação da URBS com as empresas, para que estas se beneficiassem e vencessem o certame como forma de receber os valores em atraso, bem como dessem continuidade ao serviço com vantagem na disputa do certame sobre as demais empresas que porventura participassem.

Ainda, no entender dessa CPI, essa foi mais uma cláusula de barreira imposta pelo edital para que outras empresas não habilitassem na Concorrência Pública do Transporte Coletivo de Curitiba, em virtude dos altos valores previstos.

Na reunião realizada em data de 15/07/2013 (1ª reunião Extraordinária) foi ouvido o Sr. Luís Filla, engenheiro da URBS, que apresentou panorama geral sobre o processo licitatório e sistema operacional do Transporte Coletivo de Curitiba e falou sobre a questão da outorga, evidenciando o favorecimento das empresas:

Também uma decisão importante, é uma decisão pré licitação, questão da indenização. Se não acertas os contratos vigentes, até a licitação, não se consegue caminhar com ela. Nós tínhamos alguns débitos para com o sistema, algumas

necessidades, nós valoramos isso e verificamos, que cabia dentro de uma outorga para um determinado investimento e que mesmo assim, desse o retorno de oito e noventa e cinco. Nós tínhamos praticamente trinta dias na época de atrasos com as empresas, no período em que fazíamos o pagamento, por quilômetro, a receita era pública. Então, havia um documento, que chamamos de confissão de dívida de trinta dias de atraso. Haviam outros atrasos que gerou uma multa, a desmobilização de todo o pessoal. Mesmo que as empresas tenham continuado a Urbs não tem mais, o município não tem mais a responsabilidade dessa desmobilização anterior aos novos contratos. Então a confissão de dívidas, quarenta e cinco milhões, multa por atraso, dois milhões; desmobilização e fundo de garantia, trinta e nove milhões. Ai nós tínhamos a questão de risco em relação aos ligeirinhos e biarticulados. Uma frota que serve só para Curitiba e ônibus, não tem na prateleira. Nós tínhamos que definir como garantir a continuidade desse sistema. Então, nós optamos, mesmo que a Lei Federal indique que veículos não são irreversíveis, nós optamos em colocar os ligeirinhos e os biarticulados como bens reversíveis. Verificamos os veículos que estavam dentro da vida útil naquele momento, e valoramos essa frota. Uma valoração inicial que chegou a cento e onze milhões, que no momento da licitação até assinatura do contrato, algum desses ônibus venceram. Então, saíram desses cento e onze milhões. E teve empresa que não continuou e nós não conseguimos adquirir seus veículos. Estavam alienados, então esse valor baixou para 97.9 milhões. Na receita pública, pagamento por quilômetro, nós sempre pagávamos todos os dias. Mas, com dez dias de intervalo. Significa que nós deveríamos ter em caixa um colchão de dez dias. Mas, não tínhamos. Desde que iniciou o processo para receita pública e pagamento por quilômetro, lá em 87. Na primeira mudança de gestão já não havia mais esse colchão dos dez dias. Ai restou um pagamento em reais de cinquenta e quatro milhões. O que nós pretendíamos com essa diferença. Nós tínhamos uma decisão com relação a bilhetagem eletrônica. Tínhamos uma estimativa de custo e não sabíamos exatamente quanto seria o seu valor. E, mais a frente a gente vai explanar sobre a bilhetagem eletrônica. Também é uma decisão pré licitação. (destacou-se)

Tal suspeita é comprovada em outro trecho do depoimento do

Sr. Luiz Filla:

O SR. VALDEMIR SOARES:- Eu pedi a opinião sua e também a opinião técnica. Qual era o detalhamento técnico da Urbs que inviabilizou essas empresas.

O SR. LUIZ FILLA:- Isso foi respondido e foi matéria de um dos veículos de comunicação a resposta. E a resposta é aquela, é difícil afirmar, porque. Na maioria das cidades que nós passamos poucas variações ocorreram nos processos licitatórios. Dizer, porque difícil. A licitação aqui, ela obedeceu o marco legal. A questão dos consórcios permitia uma abertura, uma associação de empresas. Então, não importa o tamanho da empresa, porque o consórcio, acabou liberando essa alternativa. O que eu afirmei naquele momento, que poderia ter havido uma vantagem, com relação a valores de outorga, porque haviam débitos do município para com as empresas. Essa sim, poderia ter sido uma vantagem, mas é uma vantagem apenas de desembolso inicial de outorga. Agora a licitação é um edital público, participa quem quer. (destacou-se)

4.1.3.7 – Das evidências de formação de Cartel.

Conforme discorrido nos itens anteriores, fica evidente que

possivelmente tenha havido combinação entre as empresas que venceram o certame para que cada consórcio ganhasse um lote da licitação.

Note-se que cada lote teve apenas um participante que o arrematou, ou seja, não houve disputa na licitação.

Tal apontamento se reforça com os depoimentos prestados nas reuniões realizadas pela Comissão Parlamentar de Inquérito e com documentos apresentados, bem como os elementos já demonstrados anteriormente, o que mostra evidentes indícios de formação de cartel.

Na reunião realizada em data de 16/08/2013 (4ª Reunião Extraordinária), em que foi ouvido o Sr. Valmir Monbach, ficou claro o controle dos consórcios:

O SR. VALMIR MOMBACH:- (...) O transporte é realizado por três consórcios: Consórcio Pontual, Consórcio Transbus e Consórcio Pioneiro. Este consórcio é composto por onze empresas, sendo o lote 01 Consórcio Pontual, pelas Empresas Marechal, Glória, Orlando Bertoldi e Auto Viação Santo Antônio; o lote 02 Consórcio Transbus, a Redentor, a Expresso Azul e Araucária; o lote 03 Consórcio Pioneiro, Viação Cidade Sorriso, CCD, Tamandaré e São José dos Pinhais.

(...)

O SR. PRESIDENTE:- Eu gostaria de perguntar também quais os grupos econômicos formados por essas onze empresas que compõem os três consórcios? Elas formam grupos econômicos?

O SR. VALMIR MOMBACH:- Apenas no Consórcio Pontual existem duas empresas que pertencem ao mesmo grupo econômico, as demais não.

O SR. PRESIDENTE:- E esse grupo econômico tem um nome, ele é conhecido com um nome?

O SR. VALMIR MOMBACH:- Formalmente não existe grupo econômico, mas são empresas dos mesmos sócios.

O SR. PRESIDENTE:- E quais seriam essas empresas do Consórcio Pontual?

O SR. VALMIR MOMBACH:- Auto Viação Marechal e Transporte Coletivo Glória.

O SR. PRESIDENTE:- Os sócios das duas empresas são os mesmos?

O SR. VALMIR MOMBACH:- Pessoas físicas sim, até o nível da pessoa física são as mesmas. Tem holdings no meio, mas até pessoa física são as mesmas pessoas.

O SR. PRESIDENTE:- Elas formam uma holding?

O SR. VALMIR MOMBACH:- Não formam holding. Não sei precisar, mas tem holding no meio.

O SR. PRESIDENTE:- O senhor não sabe precisar o nome da holding?

O SR. VALMIR MOMBACH:- **Acredito que seja Glória Participações.**

O SR. PRESIDENTE:- **E ela administra as duas empresas, Auto viação Marechal e Transporte Coletivo Glória?**

O SR. VALMIR MOMBACH:- **Isso.** (destacou-se)

Em notícia publicada à época pela Gazeta do Povo em data de 26/02/2010¹⁰, logo após a realização do certame, já se apontavam indícios de que poderia

10

Fonte: <http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phpml?tl=1&id=977551&tit=Endividadas-empresas-da-capital-sao-vendidas>

Endividadas, empresas da capital são vendidas

Publicado em 26/02/2010

A licitação dos ônibus forçou uma repactuação de forças dentro dos grupos empresariais ligados ao transporte coletivo em Curitiba. Quatro das dez operadoras atuais não poderiam participar da licitação devido ao alto nível de endividamento. Uma das exigências do edital era a empresa demonstrar capacidade contábil. Isso levou as empresas metropolitanas a “entrarem” em Curitiba, num processo que começou nos últimos anos, depois que empresas da capital começaram a ter problemas de gestão com reflexos nas finanças.

A exceção foi a Cristo Rei, que foi comprada por uma empresa de Curitiba, a Transporte Coletivo Glória. As dificuldades financeiras das outras três abriram espaço para as metropolitanas. A Auto Viação Nossa Senhora do Carmo, por exemplo, é administrada pelo mesmo grupo da Auto Viação São José dos Pinhais, de cidade homônima. Por isso, a São José absorveu a estrutura da Carmo e ocupou o “espaço” dela em Curitiba para concorrer na licitação. “A Carmo não pode participar porque está endividada”, disse o sócio das duas empresas, Dante Franceschi.

Já a Auto Viação Curitiba foi vendida para a Araucária Transporte Coletivo. A empresa passava por problemas financeiros e a metropolitana entrou para evitar um possível fechamento. O negócio teria sido concretizado ainda no início de 2009. Outra empresa metropolitana que opera em Curitiba há algum tempo é a Viação Tamandaré, que tem como sócio o atual presidente do Sindicato das Empresas de Ônibus de Curitiba e Região Metropolitana, Rodrigo Corleto Hoelzl. O grupo ainda tem controle das metropolitanas Empresa de Ônibus Campo Largo e Transportes Coletivos Nossa Senhora da Piedade.

A novidade dos últimos dias é a entrada do grupo Zem em Curitiba, por meio da Expresso Azul, que opera em Pinhais, na região metropolitana. A empresa comprou a Auto Viação Água Verde e também entrou na licitação em consórcio com empresas locais. “Quero fortalecer meu grupo”, disse o sócio da Expresso Azul Alessandro Zem, que administra ainda a Viação Colombo e a Viação Castelo Branco.

Gulin

A formação dos três consórcios para a licitação marca ainda o fortalecimento da família Gulin no transporte coletivo de Curitiba. Sobe de 4 para 5 o número de empresas que vão operar as linhas urbanas da capital e a família conseguiu estar presente nos três lotes, controlando ou participando da operação em todas as regiões.

Além das quatro empresas atuais administradas pela família (Auto Viação Marechal, Auto Viação Redentor, Transporte Coletivo Glória e Viação Cidade Sorriso), agrega-se a Auto Viação Santo Antônio, que operava somente na região metropolitana, e faz parte do consórcio Pioneiro (Lote 3). (destacou-se)

haver a formação de cartel com o domínio da família Gulin no comando do transporte coletivo de Curitiba e que não foram investigados, mas que hoje estão presentes no relatório final desta CPI.

Nesse sentido, vale citar o trecho da notícia onde se apontam os indícios levantados à época:

(...)

Gulin

A formação dos três consórcios para a licitação marca ainda o fortalecimento da família Gulin no transporte coletivo de Curitiba. Sobe de 4 para 5 o número de empresas que vão operar as linhas urbanas da capital e a família conseguiu estar presente nos três lotes, controlando ou participando da operação em todas as regiões.

Além das quatro empresas atuais administradas pela família (Auto Viação Marechal, Auto Viação Redentor, Transporte Coletivo Glória e Viação Cidade Sorriso), agrega-se a Auto Viação Santo Antônio, que operava somente na região metropolitana, e faz parte do consórcio Pioneiro (Lote 3). (destacou-se)

A formação de cartel se mostra caracterizada pelo fato da família Gulin, possuir participação em todos os três lotes licitados pela URBS. Isso se comprova com a análise das planilhas abaixo mencionadas, note-se que em todos os lotes há a participação da referida família:

Lote 1 - Consórcio Pontual

INTEGRANTES	REPRESENTANTES
AUTO VIAÇÃO SANTO ANTÔNIO LTDA (2,0634%)	Wilson Luiz Gulin
	Verginia Luiza Macedo
AUTO VIAÇÃO MARECHAL LTDA (27,0527%)	Marco Antonio Gulin
	Délfio José Gulin
TRANSPORTE COLETIVO GLÓRIA LTDA (57,9488%)	Dante José Gulin
	Darci Gulin
ORLANDO BERTOLDI & CIA LTDA (12,9351% - Mercês)	Edison Bertoldi
	Orlando Bertoldi Junior
	Marileni Pinheiro Bertoldi

Lote 2 - Consórcio Transbus

INTEGRANTES	REPRESENTANTES
AUTO VIAÇÃO REDENTOR LTDA (58,2184%)	José Luiz Souza Cury
	Acir Antonio Gulin
EXPRESSO AZUL LTDA (21,4385%)	Leonardo Zem
ARAUCÁRIA TRANSPORTE COLETIVO LTDA (20,3431%)	Hairton Luiz Romani

Lote 3 - Consórcio Pioneiro

INTEGRANTES	REPRESENTANTES
VIAÇÃO CIDADE SORRISO LTDA (40,9668%)	Denise Maria Gulin
	Donato Gulin
VIAÇÃO TAMANDARÉ LTDA (9,4632%)	Rodrigo Corleto Hoelzl
	Marli do Rocio Corleto
AUTO VIAÇÃO SÃO JOSÉ DOS PINHAIS LTDA (21,5899%)	Hermínio Brunatto Filho
	Donato Dal'Negro
CCD TRANSPORTE COLETIVO S.A. (27,9802%)	Eduardo José Chipon
	Hilton Chipon

Fazendo-se a comparação do percentual de participação da família Gulin com outras pessoas físicas e jurídicas, percebemos que no lote 1 a participação chega a 87%, no lote 2 a 52% e no lote 3 a 40%, conforme se demonstra com a tabela abaixo:

Lotes	Participação Gulin	Outros
Lote 1	87,06%	12,94%
Lote 2	58,21%	41,79%
Lote 3	40,96%	59,04%

Destarte, a soma da participação da família Gulin em percentual somando-se os 3 lotes é de 60,90%, enquanto outras pessoas físicas e jurídicas representam apenas 39,10%.

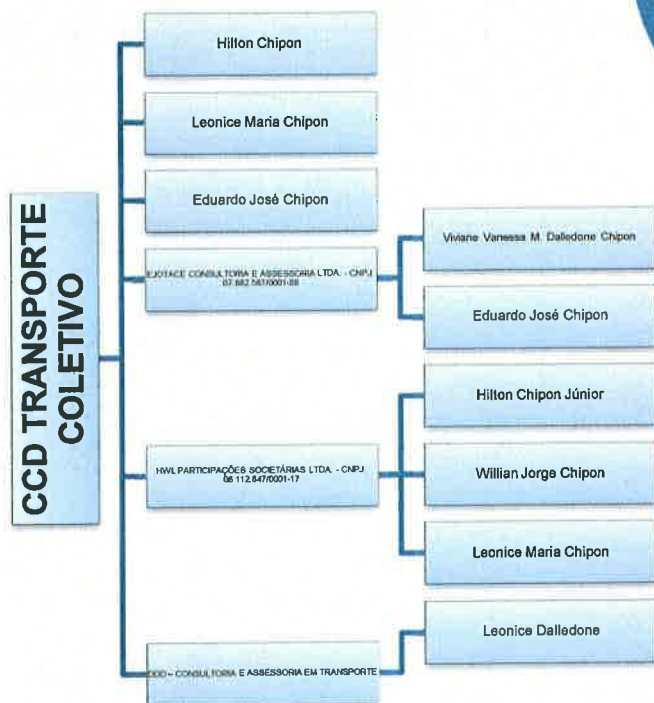
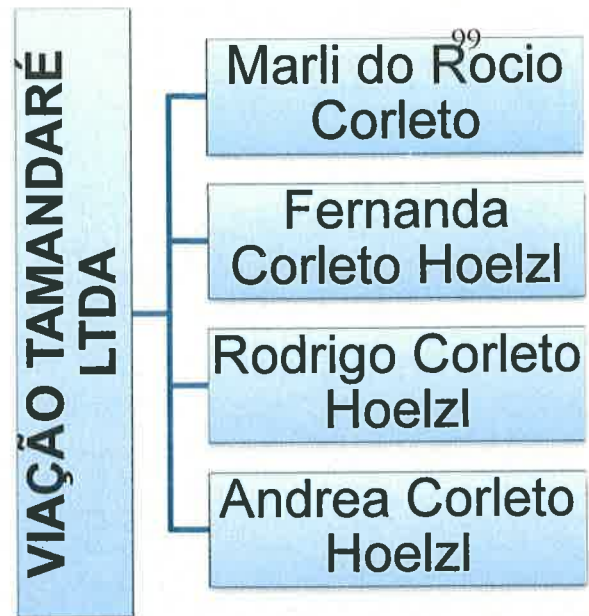
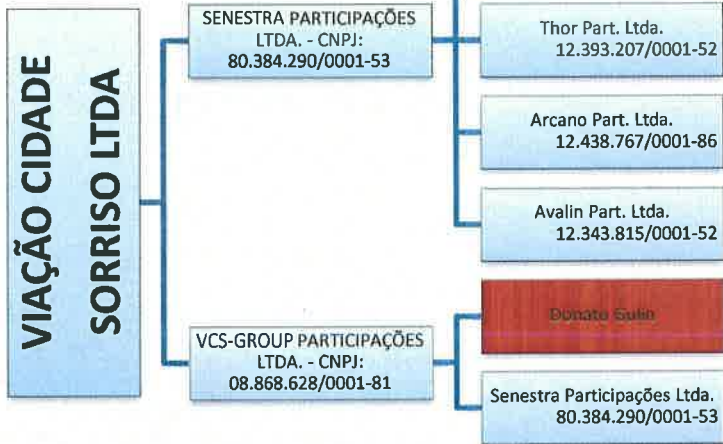
Transformando a participação em valores pecuniários temos que:

lotes	Participação Gulin	Valores envolvidos
Lote 1	87,06%	R\$2.787.903.168,12
Lote 2	58,21%	R\$2.560.926.362,89
Lote3	40,96%	R\$3.308.407.292,28

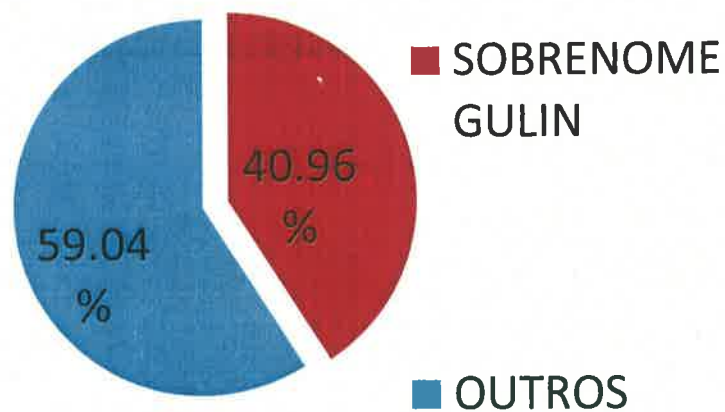
	Participação Gulin	Total
Total dos Lotes	R\$5.272.987.360,92	R\$8.657.236.823,29

O depoimento do assessor técnico do Setransp, Sr. Valmir Mombach, confirma os indícios apontados de formação de cartel, pois a composição societária das empresas que formam os consórcios, em sua maioria são de pessoas com o sobrenome “GULIN”, isso se observa dos organogramas abaixo, os quais estão em tamanho reduzido para ilustrar tal conclusão, mas que seguem em tamanho maior em documento anexo:

EMPRESAS/SÓCIOS
 SOBRENOME
 GULIN



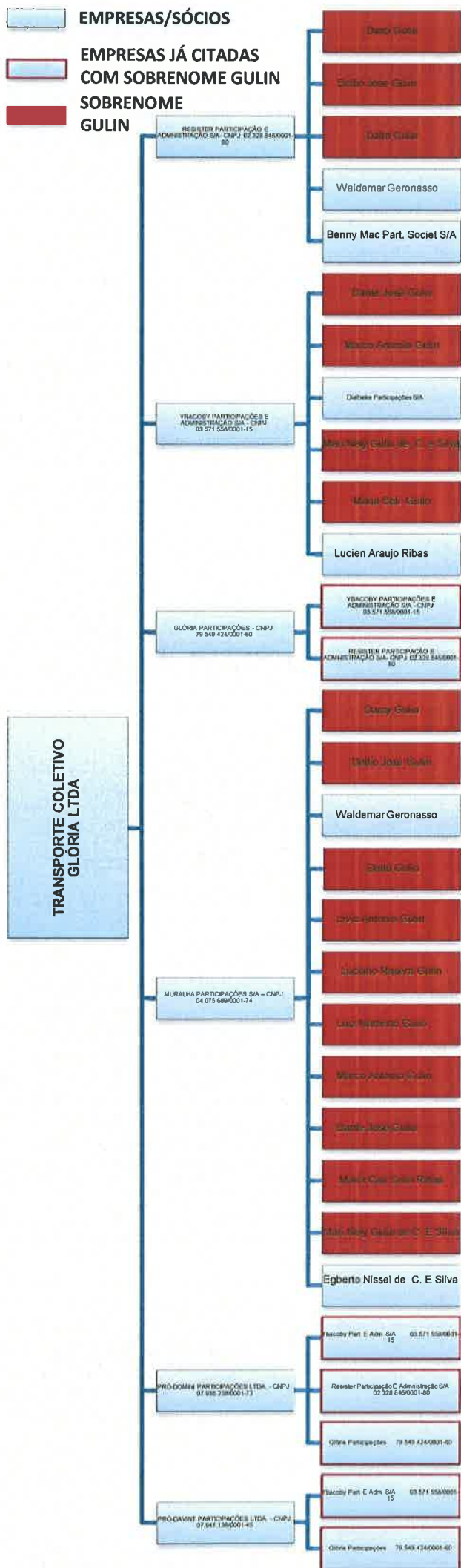
CONSÓRCIO PIONEIRO
 AÇÕES CUJO SOBRENOME É "GULIN"



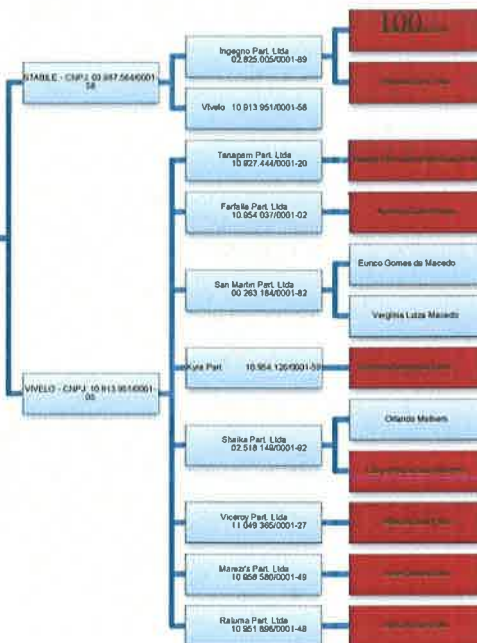
EMPRESAS/SÓCIOS

EMPRESAS JÁ CITADAS
COM SOBRENOME GULIN

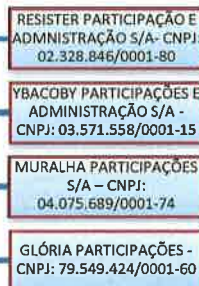
SOBRENOME
GULIN



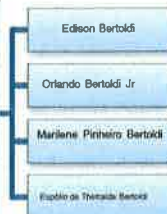
AUTO VIAÇÃO SANTO ANTONIO LTDA



AUTO VIAÇÃO MARECHAL LTDA



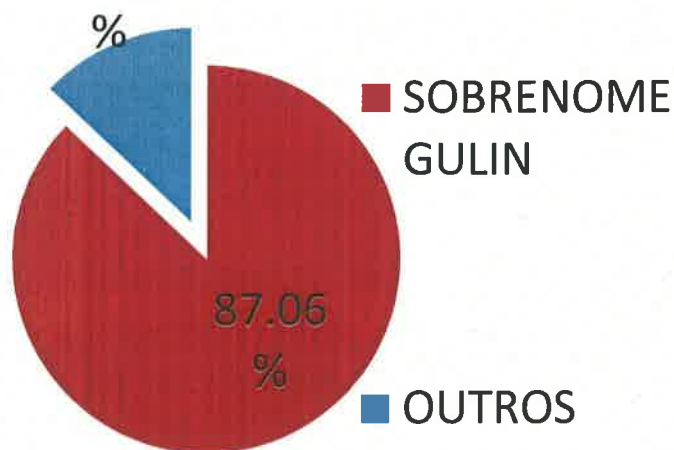
ORLANDO BERTOLDI e CIA LTDA

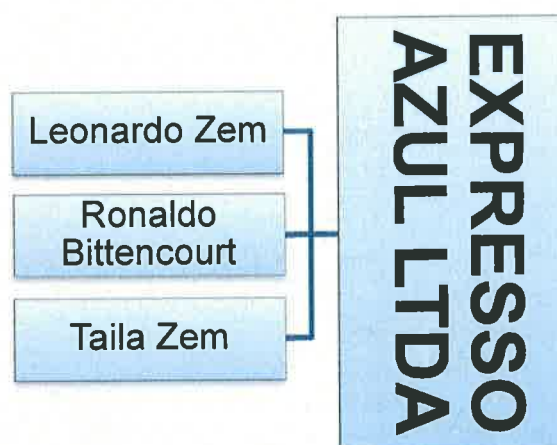
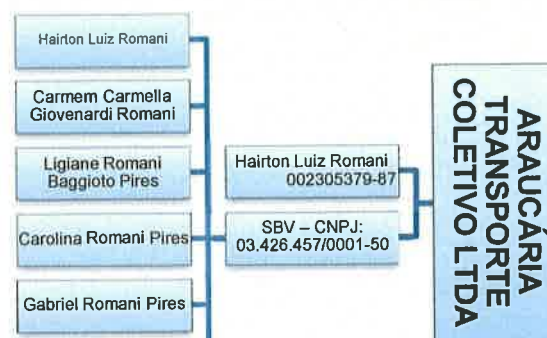
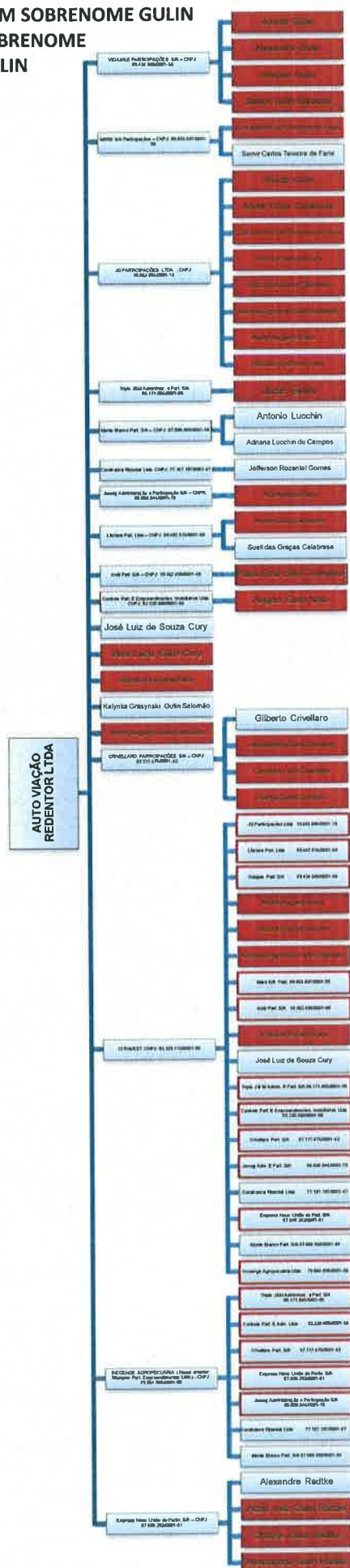


CONSÓRCIO PONTUAL

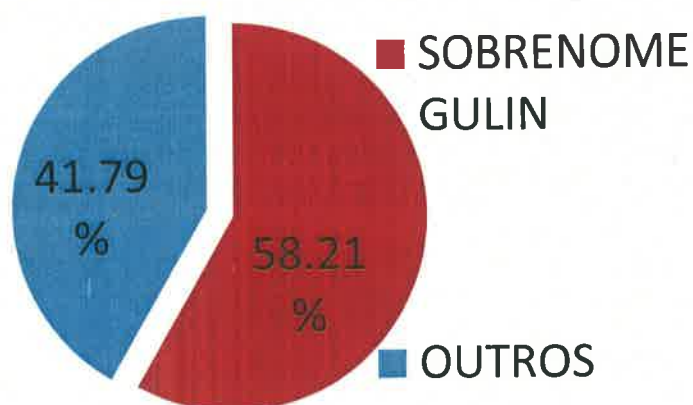
AÇÕES CUJO SOBRENOME É "GULIN"

12.94





CONSÓRCIO TRANSBUS
AÇÕES CUJO SOBRENOME É "GULIN"



O relatório do Tribunal de Contas do Estado do Paraná igualmente traz indícios que reforçam a tese de formação de cartel das empresas que venceram o certame, o que demanda a necessidade de submeter tais fatos ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE, nos termos da Lei nº. 12.529/2011.

4.1.3.8 – Da ausência de licitação do lote 4.

Na 10ª reunião Ordinária da Comissão Parlamentar de Inquérito, realizada em data de 19/09/2013 foi ouvido o Senhor Marcos Isfer, ex-Presidente da Urbs, que afirmou não haver irregularidades em não licitar o lote nº. 04:

O SR. VALDEMIR SOARES:- O Tribunal apontou também irregularidade na licitação de um dos lotes da questão metropolitana. Houve essa irregularidade?

O SR. MARCOS ISFER:- Não senhor. Eu me permito ler aqui umas contra razões apresentadas ao juiz de direito da 3ª Vara da Fazenda Pública, Falência e Recuperação de Empresas, onde corria um processo de ação popular. Permito-me ler um trecho.

O SR. VALDEMIR SOARES:- É sobre o lote 4?

O SR. MARCOS ISFER:- Sobre o lote 4, é específico. Só um minutinho, vereador.

(...)

O SR. VALDEMIR SOARES:- Falaram que esse lote não foi licitado, será que é por isso que você não acha aí?

O SR. MARCOS ISFER:- Naturalmente que ele não está aqui, só quero lhe mostrar a resposta que foi dada em ação judicial. Só um minutinho, por favor.

O SR. VALDEMIR SOARES:- A informação que tenho é que esse lote não foi licitado e é o lote que mais ganha.

O SR. MARCOS ISFER:- Não foi porque ele é um lote metropolitano. Na verdade o direito de concessão dessas linhas é do Governo do Estado. Em momento algum isso poderia ser licitado pelo município de Curitiba.

O SR. VALDEMIR SOARES:- Então, deve ser efetivada uma nova licitação urgente, como recomenda o Tribunal.

O SR. MARCOS ISFER:- Mas isso, desde o primeiro momento, a Urbs tem este entendimento e repassou isso a COMEC e estudos estão sendo feitos pela Urbs e pela COMEC desde o tempo em que eu lá estava.

O SR. VALDEMIR SOARES:- Mas essa é uma irregularidade que está sendo atribuída e não a COMEC.

O SR. MARCOS ISFER:- Não é uma atribuição da Urbs, é um atribuição do Governo do Estado e quem faz essa licitação é a COMEC. É isso que quero achar para o senhor.

O SR. VALDEMIR SOARES:- E o Tribunal de Contas não conseguiu achar essa informação também para levantar isso e trazer tão explicitamente? Não tem advogados, não tem pessoas capacitadas para ...

O SR. MARCOS ISFER:- Vereador, volto a repetir, eu não vou me manifestar sobre esse assunto, não posso me manifestar.

O SR. VALDEMIR SOARES:- O senhor estava dentro do processo licitatório e não quer se manifestar em relação a um lote...

O SR. MARCOS ISFER:- Mas eu vou ler para o senhor aqui, se V.Exa....

O SR. VALDEMIR SOARES:- Então, se manifeste. O senhor está dizendo que não vai se manifestar. Estou aguardando, estou esperando.

O SR. MARCOS ISFER:- Não vou me manifestar sobre o relatório do Tribunal de Contas uma vez que, como já lhe disse, este relatório ainda não pode ser contraditado. Agora, aqui: (Lê: Relatório do Tribunal de Contas). O que me parece, o que é dito agora por V.Exa. é que o relatório do Tribunal exigia que fosse licitado o lote quatro. Ora, o lote quatro é um lote metropolitano, portanto, não estando sujeito a concessão da Urbs e sim sujeito a concessão da COMEC e do Governo do Estado. Por este motivo que esse não foi licitado. E da mesma forma, Nobre Vereador, como lhe disse, que alguns itens desses a gente tem que responder ao pé da letra, ao pé do jurídico é que não quero entrar no mérito deste relatório do Tribunal. Aqui está amplamente demonstrado como foi feito, por que foi feito e de que forma foi feita. Diga-se de passagem, assinado pelo jurídico da Urbs, tanto quem ajudou e quem fez o edital (P) quem fez o edital, como quem também defendeu o edital em ação popular. E dizer também que isso já foi objeto do Judiciário, tanto em primeira quanto em segunda instância, como frisei logo no início das minhas explicações. Essa questão do lote quatro, como eu lhe disse, tecnicamente tem uma resposta e uma resposta que é verdadeira, que é adequada e que é legal. Agora, tem que ser respondido tecnicamente. Não seria eu aqui em alguns segundos que ousaria definir isso.

Na reunião foi ouvido o advogado, Dr. Marlus Arns, que acompanhava o Sr. Marcos Isfer, o qual ressaltou existir decisão passada em julgado sobre o assunto:

O SR. MARLUS ARNS:- Então, Sr. Presidente, fazendo a saudação a V.Exa. que bem conhece a lei e sabe que aqui fiz o juramento para facilitar os trabalhos, esclarecer ao nobre Vereador que a minuta que foi lida pelo Dr. Marcos Isfer não é de forma nenhuma maquiagem jurídica da Urbs, pois ela consta do Processo 00110546382010 08160004 que tramitou na 3ª Vara da Fazenda Pública, é uma petição que foi assinada por dois advogados da Urbs, Cláudia Prado Marcon e Rodrigo Binotto Grevetti e que foi aceita na sua íntegra pelo Tribunal de Justiça do Estado do Paraná, que lavrou acórdão condenando

por litigância de má-fé aos autores da ação e dando total procedência a esses argumentos da Urbs. Então, é preciso tomar, faço esse alerta, um pouco de cuidado por causa da responsabilidade que temos perante a sociedade. Isso aqui está tramitado, transitado em julgado favorável a Urbs. Então, aqui não se trata de nenhuma, em absoluta, nenhuma maquiagem jurídica. Este é um ponto importante a ficar ressaltado. O segundo ponto, esclarecer também aos Vereadores, a boa-fé e a conduta do Dr. Marcos Isfer que está respondendo perguntas sobre um relatório que não está publicado, que não foi nos dado vistas e que não tivemos acesso de maneira formal. Com o intuito de facilitar os trabalhos da Comissão, ele tem evidentemente respondido, mas este relatório ainda não está formalmente validado. Era isto que eu tinha, Sr. Presidente, com a maior tranquilidade. Muito obrigado.

Todavia, é preciso lembrar que o lote 04, em que pesem as alegações trazidas a esta CPI pelo ex-presidente da URBS de que o **“lote quatro é um lote metropolitano, portanto, não estando sujeito a concessão da Urbs e sim sujeito a concessão da COMEC e do Governo do Estado. Por este motivo que esse não foi lícitado”** e que esse assunto já foi decidido pelo Judiciário, tem seus custos incluídos aos custos da tarifa.

O relatório do Tribunal de Contas do Estado do Paraná constatou esse indício de irregularidade, qual seja, a falta de licitação do lote de nº. 04, o qual não foi objeto da Concorrência nº. 005/2009 que licitou somente os lotes 01, 02 e 03.

Porém, se o lote não podia ter sido licitado pela URBS, igualmente não poderia integrar a rede de transporte e, conseqüentemente fazer parte da planilha de custos, a qual envolve recursos públicos (custos e lucro).

Outro aspecto a ser observado, é que embora o ex-presidente da URBS tenha afirmado que o lote 4 é metropolitano, deve haver um estudo sobre origem/destino dos passageiros que utilizam e quantos são os usuários desse lote.

4.2. DO RECOLHIMENTO DO ISSQN DAS EMPRESAS

4.2.1 - Ausência de fiscalização.

Conforme Diligência da Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo, realizada na Secretaria Municipal de Finanças em data de **09/08/2013 (3ª reunião Extraordinária)**, onde foi ouvida a Senhora Eleonora Bonato Fruet, Secretária de Finanças do Município de Curitiba e o Diretor, Sr. Daniel Maurício foi ressaltado que de acordo com auditoria realizada recentemente, ficou demonstrado que houve incorreções na base de cálculo para tributação do ISS de uma das empresas de transporte coletivo, conforme trecho abaixo destacado:

*(...) Objetivamente, do ponto de vista da ação da Secretaria Municipal de Finanças em relação aos aspectos tributários em que a Prefeitura obviamente tem a sua intervenção principalmente em relação ao ISS, que é o imposto devido por essas empresas quando atuam na sua atividade dessa avaliação, o que aconteceu foi em abril. Iniciamos um processo de revisão em uma das empresas de transporte coletivo e naquele momento foi constatado que a base do ISS que decorrentemente iria ser utilizada, e isso fazendo uma referência dos cinco anos anteriores, a partir de 2008, esta base nos mostrava nessa primeira avaliação dessa empresa que essa base estava incorreta. A base deveria levar em consideração, além dos itens de toda a questão que envolve essa incidência do ISS, o PIS e o Cofins. E esses dois itens não foram levados em consideração. Quando foi levantado isso por uma equipe de auditores em uma dessas empresas, levou-se a avaliação de que esse movimento, essa forma de tributação do ISS poderia estar acontecendo também nas outras empresas. Então, hoje foram intimadas as doze empresas que ao longo dos últimos cinco anos fizeram parte das ações do processo coletivo na cidade. Uma delas hoje não faz mais parte **(E)** dos consórcios, dos três consórcios que fazem parte desse contrato, atual. Mas todas elas já foram intimadas. Uma delas hoje nós já temos, já foi lançado o auto de receita, já foi autuada em relação a isso. As outras estão em processo de análise. Então, algumas referências dos relatórios que estão sendo feitos: não concluímos o levantamento fiscal de todas as empresas. Não é possível afirmar nesse momento que a diferença de recolhimento vão ocorrer em todas, e pelos mesmos motivos. Mas aparentemente isso vai acontecer porque a forma de cobrança desse imposto era feito diretamente pela Urbs, sendo esta que fazia a retenção sem considerar, estava subtraindo os valores do PIS e COFINS. Houve uma discussão em relação a isso, e mesmo que a Urbs ao longo do tempo tenha tido esse mecanismo de reter, isso não tenha sido feito diretamente pelas empresas, a responsabilidade do ponto de vista fiscal sempre será da empresa que presta esse serviço.(...) (grifou-se)*

Todavia, em outro trecho do depoimento colhido na diligência da Comissão Parlamentar de Inquérito é possível constatar que nunca houve fiscalização das empresas do transporte coletivo no que se refere ao recolhimento do ISS pelas

gestões anteriores:

O SR. PRESIDENTE:- Uma outra pergunta, talvez a senhora, que está a pouco mais de seis meses, não tenha condições de responder, **(M)** mas quem sabe o nosso diretor, que é funcionário de carreira, possa responder: quando foi o último trabalho de auditoria efetuado pelo setor do ISS nas empresas de transporte coletivo de Curitiba? **É uma prática frequente examinar os livros das empresas ou nunca foi feito esse trabalho?**

O SR. DANIEL MAURÍCIO:- No caso, é uma prática normal da fiscalização fazer a revisão de todas as empresas prestadoras de serviços. Tendo em vista a quantidade pequena de funcionários, de auditores para fazer a fiscalização, é lógico que, ao longo do tempo, são eleitas algumas empresas que ou de fato percebemos que está havendo uma diminuição grande de recolhimento, ou indícios fortes de sonegação. Então, nós direcionamos mais a fiscalização para essas empresas. **No caso do transporte coletivo, tendo em vista que a Urbs fazia a retenção e estavam recolhendo regularmente o imposto, nunca foi feita a revisão fiscal dessas empresas. Então, este ano, quando entramos na diretoria, na metade do mês de fevereiro, conversei com os auditores e falei para começarmos, darmos início no procedimento da fiscalização também das empresas. Tanto é que, no mês de abril, começamos a fazer o levantamento das empresas já muito antes de ter acontecido toda essa repercussão.**

O SR. PRESIDENTE:- Então o senhor confirma que nunca, em tempo algum, na história de Curitiba, as empresas que compõem o sistema de transporte coletivo sofreram qualquer tipo de visita dos fiscais para ver se estavam recolhendo corretamente o ISS. Nunca?

O SR. DANIEL MAURÍCIO:- **Nunca.** (destacou-se)

A informação foi confirmada pelo Sr. Mario Nakatani Júnior ouvido na 8ª reunião Ordinária da Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba realizada em data 05/09/2013, conforme trechos abaixo destacados:

O SR. MÁRIO NAKATANI JÚNIOR:- Cumprimento a todos que estão participando desta reunião. Eu assumi a Diretoria do departamento de Rendas Mobiliárias e aqui cabe um concerto, porque a Diretoria de Rendas Imobiliárias trata do IPTU e ITBI, do Município de Curitiba. Então, apenas retificando. Assumimos a Diretoria do Departamento em junho de 2008, tendo como atribuições fazer a gestão do setor de ISS, ou seja da fiscalização do imposto de serviço e também da expedição do alvará comercial do Município de Curitiba. Então, são as duas grandes atribuições do departamento, poder efetuar a expedição do alvará e fiscalização do ISS em si.

O SR. PRESIDENTE:- Consulto o nosso relator se tem perguntas a fazer. Como o relator abre mão, esta Presidência começará a fazer as perguntas. Eu gostaria que o senhor nos expusesse como é feito o recolhimento do ISS em Curitiba, qual o procedimento de recolhimento. Como as empresas procedem para recolher o ISS.

O SR. MÁRIO NAKATANI JÚNIOR:- Sr. Presidente, as empresas prestadoras de serviço no município de Curitiba, fazem o recolhimento do imposto através de recolhimento municipal com apuração de serviços prestados mensalmente. Ou seja, a modalidade do imposto é de alto lançamento. A empresa identifica o que prestou de serviços isso, gera uma base de cálculo em cima dessa base de cálculo é aplicado uma alíquota de ISS, determinada por lei e tem o ISS devido a pagar. Isso ocorre todos os dias 20 de cada mês em função do que foi apresentado de prestação de serviços do mês antecedente.

O SR. PRESIDENTE:- Gostaria que o senhor explicasse como é feito o recolhimento do ISS pelas empresas de transporte coletivo de Curitiba.

O SR. MÁRIO NAKATANI JÚNIOR:- Um pouco diferente acontece, esse recolhimento do imposto, porque ele traz uma modalidade diferente que a gente chama de retenção na fonte. A Urbs tem como prática de fazer a retenção do ISS a pagar, utilizando o mesmo mecanismo de uma empresa normal. Então, apura-se a receita de serviços prestados, a alíquota e faz o pagamento do imposto. Como a modalidade de retenção na fonte antes de se efetuar o pagamento, fazer o repasse do que as empresas do transporte coletivo tem direito, você já segura a parte relativa ao ISS. (A). Então, você aproveita e já guarda isso e faz nessa modalidade a retenção. Este é o funcionamento que, historicamente nós não temos data de como acontece esse procedimento, mas que funciona bem até hoje.

O SR. PRESIDENTE:- Existe alguma normativa, alguma legislação que dá essa competência a Urbs de fazer a retenção do ISS na Fonte?

O SR. MÁRIO NAKATANI JÚNIOR:- Não, Sr. Presidente, não existe isso de modo expresso. Nós temos como prática reiterada essa retenção na Fonte, até isso é amparado no Código Tributário Nacional no seu Artigo 100. E também da mesma maneira não temos nada que impeça, nada que seja ilegal à ocorrência por parte da Urbs de fazer a retenção dos serviços prestados pelas empresas de transporte coletivo.

O SR. PRESIDENTE:- Gostaria que o senhor repetisse o período em que o senhor assumiu como Diretor de Vendas Mobiliárias da Prefeitura de Curitiba.

O SR. MÁRIO NAKATANI JÚNIOR:- Foi em junho de 2008 que assumi a diretoria e permaneci até meados de fevereiro deste ano.

O SR. PRESIDENTE:- Neste período que o senhor participou, qual foi o diretor de rendas mobiliárias? Alguma vez o senhor determinou a fiscalização das empresas que operam o

transporte coletivo de Curitiba?

O SR. MÁRIO NAKATANI JÚNIOR:- Não. Não determinei porque não tínhamos nenhuma necessidade de fazer essa fiscalização em função de nenhum tipo de denúncia, e desconhecimento de alguma prática inadequada relativamente ao recolhimento do imposto, alguma diferença ou algo que o valha. Então, não tínhamos no nosso planejamento fiscal a necessidade de fazer a fiscalização dessas empresas do transporte coletivo.

O SR. PRESIDENTE:- Quem determinava o planejamento fiscal, as empresas que deveriam ser fiscalizadas pelo corpo de fiscais da Prefeitura? Era o senhor?

O SR. MÁRIO NAKATANI JÚNIOR:- Sim, era o diretor do departamento que dentro do planejamento fiscal elenca as empresas que são de interesse de fiscalização do município.

(...)

O SR. PRESIDENTE:- O Sr. Daniel Maurício na audiência que tivemos na própria Prefeitura quando fizemos uma diligência para investigar possíveis recolhimentos a menos das empresas de transporte coletivo ele nos disse que uma das empresas, já temos os dados aqui na CPI, ela passou a ser auditada a partir de fevereiro ou março deste ano e ela deixou de recolher durante o período de 2008, 2009 e até 2010 aproximadamente, meses de 2008 e de 2010 cerca de quatrocentos e oitenta mil reais (R\$). O senhor tem conhecimento desse fato?

O SR. MÁRIO NAKATANI JÚNIOR:- Depois de divulgado pela imprensa e pela própria CPI é que tomamos conhecimento dessa diferença.

(...)

O SR. PRESIDENTE:- No seu ponto de vista, anteriormente ao período em que o senhor ^é O senhor trabalha na Prefeitura desde que ano, Dr. Mário?

O SR. MÁRIO NAKATANI JÚNIOR:- Sr. Presidente, eu ingressei na Prefeitura no ano de 1994.

O SR. PRESIDENTE:- Nesse período todo em que o senhor trabalha na Prefeitura, soube de alguma vez em que houve fiscalização nas empresas de transporte coletivo?

O SR. MÁRIO NAKATANI JÚNIOR:- (L) Eu não tenho conhecimento de nenhuma empresa ter sido fiscalizada. (destacou-se)

Na mesma reunião Ordinária da Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba realizada em data 05/09/2013 foi ouvido o Sr. Oldinir Furman que igualmente confirmou a ausência de fiscalização nas gestões anteriores, conforme trechos abaixo colacionados:

O SR. PRESIDENTE:- Quais são as atribuições de um chefe de divisão?

O SR. OLDINIR FURMAN:- Apoiar as inspetorias na fiscalização, assessorar a diretoria quando solicitado.

O SR. PRESIDENTE:- Gostaria que o senhor explicasse quantas inspetorias tem o departamento de rendas imobiliárias e quais são as atribuições dessas inspetorias?

O SR. OLDINIR FURMAN:- São cinco inspetorias, entre outros setores, e a atribuição é a fiscalização do ISS.

O SR. PRESIDENTE:- E essas inspetorias são divididas por áreas de atuação?

O SR. OLDINIR FURMAN:- Por áreas de atuação.

O SR. PRESIDENTE:- E as empresas de transporte coletivo estavam vinculadas a que área de atuação? A qual inspetoria, Sr. Oldinir?

O SR. OLDINIR FURMAN:- À inspetoria 4.

O SR. PRESIDENTE:- E o que essa inspetoria 4 abrangia?

*O SR. OLDINIR FURMAN:- Empresas de turismo, hotéis, **transporte em geral**, entre outras, que eu não lembro assim de momento.*

O SR. PRESIDENTE:- Certo. E quem era o chefe, o gerente, o diretor, a pessoa responsável dessa inspetoria 4?

O SR. OLDINIR FURMAN:- Era o Sr. Adair.

O SR. PRESIDENTE:- *Ele é um auditor fiscal?*

O SR. OLDINIR FURMAN:- *Um auditor fiscal.*

O SR. PRESIDENTE:- *Quem determinava as empresas que deveriam ser fiscalizadas? Era o senhor ou o seu diretor imediato, o Sr. Mário Nakatani Júnior?*

O SR. OLDINIR FURMAN:- *Normalmente era através de planejamento, e no caso de denúncia era repassado para a minha inspetoria, que repassava para as demais inspetorias para a fiscalização.*

O SR. PRESIDENTE:- *O senhor confirma a informação que essa CPI tem de que nunca as empresas de transporte coletivo de Curitiba foram fiscalizadas pelo município?*

O SR. OLDINIR FURMAN:- *Sim, eu confirmo, eu não lembro de ter havido fiscalização.*

Dos trechos dos depoimentos supramencionados se vislumbra, que houve descaso e irresponsabilidade no trato com o dinheiro público, visto que a arrecadação de Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza do setor de transporte coletivo representa uma enorme fatia da receita do município de Curitiba e, não há justificativa para que **nunca** se tivesse procedido a fiscalização sobre o correto recolhimento do imposto.

Somente na presente gestão é que houve a fiscalização das empresas de transporte coletivo, sendo descoberto que o recolhimento de uma das empresas não estava correto.

Segundo informações da Secretaria de Finanças, Senhora Eleonora Bonato Fruet, uma das empresas já foi autuada e tudo indica que o mesmo vai ocorrer com as demais, visto que o recolhimento se deu da mesma forma que a autuada.

É preciso destacar que, embora as empresas não recolhessem diretamente o imposto, a responsabilidade final pelo adequado recolhimento, recai sempre sobre o sujeito passivo da obrigação, conforme prevê o Código Tributário Nacional, o que não as isenta de posterior correção.

Por tal motivo, qual seja, falta de fiscalização do setor competente às empresas que operavam o transporte coletivo, deve haver a

responsabilização dos diretores à época por omissão.

4.3. DA PLANILHA DE CÁLCULO TARIFARIO E O LUCRO EXCESSIVO.

4.3.1 Reduções propostas na Tarifa

4.3.1.1 Custos dependentes

4.3.1.1.1 Combustível

O Edital analisado pela procuradoria jurídica da URBS previa que o valor do combustível seria calculado pelo preço mínimo, porém o edital publicado em definitivo— sem o parecer jurídico — previu o que o preço do combustível utilizado seria o preço médio.

O consumo de combustível aproximado na Rede de Integrada de Transporte é de aproximadamente 6,5 milhões de litros por mês. Com essa informação, para a toda a rede integrada o consumo médio é de $12.536.713,68 / 6.500.00 = 1,9287$ km / litro. O custo apresentado médio na planilha é de R\$0,9955 / km.

Os consórcios demonstram que gastaram R\$ 54,615 milhões em combustível nos 6 primeiros meses nos lotes I, II e III. A quilometragem prevista percorrida nos mesmos lotes no primeiro semestre foi de $(8.771.705,26 \text{ km/mês} \times 6 \text{ meses}) = 52.630.231,56$ km. Logo tem se que o custo efetivo médio apresentado foi de R\$ 1,0377 / km. Há então, uma diferença de 4,24%.

O cálculo acima vai de encontro com a declaração do representante técnico das empresas, Sr. Vellozo, que disse:

“Compramos o diesel a um preço que hoje a tarifa de Curitiba não nos remunera. E fica aqui um desafio. Hoje eu compro seis milhões e meio de litros de diesel por mês. Eu assino um pedido com qualquer companhia que aceite pagar o preço da tarifa técnica. Eu fecho um pedido por um ano”¹¹.

Entretanto, há que se considerar que o fato de as empresas consumirem grande quantidade de combustível, aproximadamente 6,5 milhões de litros por mês, elas poderiam obter vantagens comerciais devido a alta escala.

Abaixo segue tabela de consumo segundo as empresas:

¹¹ ATA DA COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO DO TRANSPORTE COLETIVO DE CURITIBA, REALIZADA NO DIA 18 DE JULHO DE 2013

Tipo de Veículo	LOTE 01 - PONTUAL			LOTE 02 - TRANSBUS			LOTE 03 - PIONEIRO			SISTEMA METROPOLITANO		
	Parâmetro Proposto Licitação	Litro / Km Dados da Empresa	Variação %	Parâmetro Proposto Licitação	Litro / Km Dados da Empresa	Variação %	Parâmetro Proposto Licitação	Litro / Km Dados da Empresa	Variação %	Parâmetro Aplicado Lote 01	Litro / Km Dados da Empresa	Variação %
Micro	0,23065772	0,25212073	9,31%	0,23065772	0,28072017	21,70%	0,23067154	0,23172269	0,46%	0,23065772	0,21624539	-6,23%
Micro-Especial	0,31243440	0,33690913	7,83%	0,31256250	0,32351779	3,50%	0,31245315	0,30475774	-2,46%	0,31243440	0,32746813	4,81%
Comum	0,36000386	0,39791037	10,53%	0,36003628	0,39470937	9,63%	0,36002546	0,37602552	4,44%	0,36000386	0,39961489	11,00%
Semi Padron	0,51439055	0,49617519	-3,54%	0,51443689	0,47414993	-7,83%	0,51442144	0,47038746	-8,56%	0,51439055	0,45599708	-11,35%
Padron	0,54092663	0,49287782	-8,88%	0,54097536	0,49256220	-8,95%	0,54095910	0,48833084	-9,73%	0,54092663	0,46276453	-14,43%
Articulado	0,75324985	0,78877623	4,72%	0,76861076	0,74628177	-2,91%	0,76545122	0,77868983	1,73%	0,75324985	0,66129552	-12,21%
Biarticulado	0,88589741	0,98455857	11,14%	0,91263979	0,98830156	8,29%	0,92798456	0,92307850	-0,53%	0,88589741	0,91577418	3,37%
TOTAL	0,48271950	0,49298459	2,12%	0,50657180	0,50157413	-0,99%	0,52592460	0,51716419	-1,67%	0,48271950	0,45531768	-5,68%

OBS.: Não há cruzamento com compras x balanço ou balancete.

 Ação Judicial

Os dados acima demonstram que o fato da URBS ter colocado em Edital valores idênticos para os 3 lotes licitados, utilizando como base “valores históricos praticados pela URBS” mostram-se apenas 3 anos com muita diferença do real.

Há casos como uma diferença de 11,1% acima de consumo no Biarticulado do Lote 1 e 21% acima do edital no Micro no lote 2. Há também valores inferiores ao publicado no Edital, como no Semi Padron e no Padron nos 3 lotes.

Segundo as empresas, ao consolidar os dados as diferenças ficam em 2,12% no Lote 1, -0,99% no Lote 2 e -1,67% no lote 3. Interessante verificar que no Lote 4 (metropolitano não licitado) a redução de consumo consolidado é de -5,68%, pois as velocidades médias dos veículos é maior.

Segundo a URBS no Lote 1 são percorridos 2.953.210,390 km, no Lote 2 são percorridos 2.715.100,840 km e no Lote 3 são percorridos 3.103.394,230 km ao mês.

Segundo a ANP (Agência Nacional de Petróleo) entre janeiro e junho de 2013, o preço médio do Diesel é de R\$ 1,9538 e o preço médio mínimo é R\$ 1,8455.

Como não há controle da quantidade de diesel S10 que é consumido no sistema, assume-se primeiramente uma hipotética situação em que apenas diesel comum está sendo consumido.

Abaixo calcular-se-á o custo de combustível com o preço médio e o preço mínimo, pois com o preço mínimo força-se a modicidade tarifária.

Logo, praticando o preço médio entre janeiro e junho, as

empresas tiveram um custo de R\$ 51.845.307,77 e se o valor de compra desse combustível tivesse sido o mínimo, haveria um gasto de R\$ 48.970.663,90. Assim, é possível dizer que se o preço mínimo fosse praticado pelas empresas, haveria uma economia de R\$ 2.874.643,87, ou seja, de 5,54%.

	R\$ médio	R\$ mínimo
jan/13	1,870	1,769
fev/13	1,905	1,759
mar/13	1,975	1,875
abr/13	2,001	1,900
mai/13	1,980	1,930
jun/13	1,992	1,840
fonte: ANP	R\$ 1,9538	R\$ 1,8455

A diferença entre os valores anunciados nos balanços consolidados dos Consórcios de R\$54 milhões e o calculado acima de R\$51,845 milhões é possível devido a necessidade das empresas abastecerem os veículos com biodiesel e com diesel S10, ambos mais caros que o Diesel comum.

De toda forma, a quantidade de cada combustível consumida deve ser controlada e divulgada, ou seja, o consumo necessita de uma auditoria verificando os dados de compra e os dados apresentados nos balanços das empresas.

Também é necessário uma investigação das empresas que fornecem o combustível, principalmente se há alguma participação societária dos sócios das empresas de transporte com as empresas de distribuição de combustível.

Outro fator é a falta de um controle da URBS sobre o consumo real atualizado, visto que o Edital levou em consideração "VALORES HISTÓRICOS PRATICADOS PELA EMPRESA" para chegar a conclusão dos valores de consumo.

Notadamente os motores mais modernos são mais econômicos, porém o trânsito congestionado e a constante redução da velocidade média dos ônibus aumentam o consumo de combustível, causando ineficiência e elevando o custo da tarifa.

Deve-se levar em consideração que a modificação no Edital, no sentido de substituir preço médio por preço mínimo, ficam indícios de que os dados poderiam ter sido alterados visando atender práticas que ocorriam com as empresas permissionárias indo em direção contrária ao interesse público.

Nesse caso o mais indicado é a verificação se os valores considerados pelas empresas em relação ao consumo estão corretos, e aplicar o valor referente ao preço mínimo pois eventuais ganhos decorrentes do uso do preço médio

podem ser considerados excessivos, pois há uma remuneração justa do serviço prestado.

Vale ressaltar que o item preço médio não consta no Decreto Municipal nº. 1356/08. O Edital é a lei do processo licitatório, porém ele não pode inovar a ordem jurídica, sem o ato Legislativo. A inserção do item preço médio é uma ilegalidade e ainda é contra a modicidade da tarifa.

“ Outra ilegalidade relevante é que o “preço médio” não consta do Decreto Municipal nº 1.356/08, mas tão somente na metodologia do Edital da Licitação que por sua vez não poderia inovar a ordem jurídica, sem o ato legislativo. Isto é, um edital não pode inovar matéria contida em Decreto Legislativo. E no caso, com a inserção do “preço médio,” este fato ocorreu. E mesmo se constasse no Decreto Municipal o item “preço médio” este tópico seria altamente questionável sob o ponto de vista técnico e econômico.”

Vale também ressaltar que há alguns meses a população de Curitiba espera pela desoneração do ICMS do combustível, fato que vai reduzir o impacto desse item na planilha.

4.3.1.1.2 Lubrificantes

O edital prevê que o custo dos lubrificantes é vinculado ao custo de combustíveis. Esse fato é duplamente prejudicial ao custo da tarifa, pois o custo do combustível é calculado em relação ao preço médio e não ao preço mínimo.

Como o custo é vinculado, estaria aí o primeiro fato prejudicial, pois se o repasse para o combustível está considerando ao custo do sistema um valor superior ao que poderia ser aplicado se fosse considerado o valor mínimo praticado no preço do combustível, conseqüentemente o valor repassado ao item lubrificante é superior ao que poderia ser utilizado numa hipotética situação de que o valor de 4% é real.

Ocorre que no Demonstrativo Financeiro consolidado dos consórcios, apresentado à essa CPI demonstram claramente que os valores das empresas em relação a esse item são inferiores ao previsto no Edital e atualmente utilizados na Planilha de Cálculo da Tarifa.

As empresas alegam que as despesas delas em Lubrificantes é de 2,24% em relação ao custo de combustível. Logo esse item deve ser revisado.

No documento “Consolidado dos Consórcios” é onde calculou-

se que o custo do Lubrificante em relação ao de Combustível é de $(R\$1.225/54.615) = 2,24\%$.

Esses valores são considerados apenas para o uso urbano, porém, admite-se uma extrapolação para o uso metropolitano, a fim de estipular o valor possível da RIT.

Deve -se levar em consideração que a vinculação desse custo pode representar ganhos de escala ao Concessionário, permitindo a ele uma rentabilidade superior ao que é previsto no item rentabilidade justa.

É preciso ressaltar que já existe projeto que inclui o Biodiesel no Transporte na rede integrada de transporte. Esse combustível renovável e ambientalmente correto permite a redução significativa de poluentes na atmosfera, porém quando utilizado puro, ou seja em B100, o lubrificante deve ser trocado na metade do prazo previsto inicialmente. Por questões legais, o Brasil tem 5% de biodiesel misturado ao diesel em todo o combustível diesel distribuído no Brasil.

Logo, um ônibus movido a 100% biodiesel deverá consumir o dobro de lubrificantes que um ônibus movido a diesel B5 somente. E isso não está previsto na planilha.

Até onde consta, esse eventual prejuízo das concessionárias não causou questionamento por parte delas, visto que as empresas provavelmente estão tendo ganho em escala com a vinculação do custo em 4%.

Se consideramos que efetivamente são gastos em lubrificantes 2,24 % em relação aos gastos com combustíveis o custo efetivo por km rodado deveria ser de $(R\$0,9955 * 2,24\%)$ ou seja R\$ 0,0223 / km . Se dividimos o custo ao longo dos 6 meses pela quilometragem percorrida nos 6 meses, o valor deveria ser o mesmo de R\$0,0232 / km.

O valor atual é de R\$0,0401/km.

Logo, pode se ter uma redução de 41,96% a até 44,39% se considerarmos os valores provisionados na tarifa.

4.3.1.1.3 Rodagem

Na formalização do Edital o item Rodagem é descrito como um custo dependente. A URBS define rodagem como :

“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 são obtidas através de consultas junto aos fornecedores para grandes consumidores.”

Os ônibus em Curitiba rodam cerca de 200 km por dia o que gera ao final de um ano a quilometragem média aproximada de 70.000 km.

Para elaboração do Edital a Urbs não considerou possíveis diferenças nas características de cada lote, sendo que os valores praticados são os mesmos nos 3 lotes licitados.

Dessa forma os valores previstos de consumo em cada tipo de ônibus foi estipulado em pneu por veículo por quilômetro. Esse consumo deve levar em consideração a quantidade de pneus que cada veículo e uma hipotética situação de desgaste igualitário entre cada um dos pneus, para que seja calculado qual o valor considerado pela URBS como o limite que um pneu tem de vida útil no sistema gerenciado por ela.

Logo, se um microônibus tem um consumo de 0,0000843 pneu por veículo por km e esse veículo tem 6 pneus, chega-se a conclusão que a vida útil dos pneus do micro ônibus é de 71.174,38 km e dessa forma segue-se para os outros tipos de veículos conforme tabela abaixo:

Tipo de veículo	Pneu radial tipo	Quantidade de Pneus por veículo	Parâmetro Edital	Duração Máxima do Pneu (em km, conforme edital)
MICRO	750 x 16	6	0.0000843	71.174,38
MICRO ESPECIAL	1000 x 20	6	0.0000611	98.199,67
COMUM	1000 x 20	6	0.0000795	75.471,70
SEMI PADRON	1000 x 20	6	0.0000795	75.471,70
PADRON	1100 x 22	6	0.0000769	78.023,41
ARTICULADO 18m	1100 x 22	10	0.0000913	109.529,03
ARTICULADO 20m	1100 x 22	10	0.0000913	109.529,03
BIARTICULADO	1100 x 22	14	0.0001078	129.870,13

Para efeitos de cálculo que o valor mensal é a multiplicação da quilometragem percorrida por cada tipo de ônibus pelo parâmetro de consumo. O produto é a quantidade de pneus consumida no mês para cada tipo de ônibus. Dessa forma, segue tabela com a quantidade teórica de pneus calculada consumida e também o preço

calculado do pneu com base no repasse da planilha.

	pneus consumidos mês	valor unitário pago a cada pneu	total Rede Integrada
MICRO	5,2	R\$ 665,48	R\$ 3.448,00
MICRO ESPECIAL	68,9	R\$ 1.350,25	R\$ 93.040,05
COMUM	395,9	R\$ 1.349,69	R\$ 534.373,53
SEMI PADRON	45,5	R\$ 1.349,69	R\$ 61.457,89
PADRON	203,8	R\$ 1.625,49	R\$ 331.232,35
PADRON HIBRIDO	16,6	R\$ 1.625,49	R\$ 27.060,99
ARTICULADO 18m	168,8	R\$ 1.626,51	R\$ 274.530,17
ARTICULADO 20m	16,9	R\$ 1.626,51	R\$ 27.522,64
BIARTICULADO	96,4	R\$ 1.626,16	R\$ 156.748,44
TOTAL			R\$ 1.509.414,06

urbano	R\$ 1.056.108,93
metropolitano	R\$ 453.305,13

Segundo a URBS, em seu site, o preço do pneu do Micro é R\$665,13. O valor unitário dos pneus dos ônibus Micro Especial, Comum e Semi Padron é de R\$1.349,22. Para os ônibus Padron, Padron Híbrido, Articulados e Biarticulados o valor unitário de cada pneu, segundo a URBS, é de R\$1.627,42. Logo, as diferenças dos valores se restringem aos centavos, dando credibilidade aos cálculos realizados.

O que se conclui é que para cada quilometragem máxima percorrida prevista no item anterior deverá ser pago as empresas o valor referente a um pneu novo, sem levar em consideração a possibilidade das empresas estarem fazendo as reformas nos mesmos, pois há tecnologia existente permitindo sucessivas reformas sem a perda da qualidade de a rodagem.

O relatório da comissão de análise da Tarifa do TCE cita a associação brasileira de reforma de pneus:

“Sobre as novas tecnologias de recapagem de pneus, contata-se que em 2007, a Associação Brasileira do Segmento de Reforma de Pneus (ABR) afirmava:

“Nossa média de quilometragem é igual para os pneus novos e reformados, em torno de 60 mil quilômetros no transporte urbano, que tem mais desgaste devido ao calor”(…) Todos esses cuidados aumentam a número de vezes que um pneu pode ser reformado. “Conseguimos recapar um mesmo pneu nove vezes”, conta orgulhoso o encarregado da Translitoral.” “Ele atingiu 577.896 quilômetros(…) (grifamos) (Anexo nº 25).

A afirmativa deve ser levada em consideração apesar de se tratar de um caso específico que não foi em Curitiba, porém as empresas realizam recapagens nos pneus e o GEIPOT cita em seu manual que os parâmetros de consumo de pneus radiais no limite mínimos são de 85000 km com até 2 recapagens.

Não há um controle efetivo do que os consórcios e as respectivas empresas gastam em pneus, pois pode haver uma eventual ganho de escala proporcionado por essa diferença entre o que é provisionado na tarifa e repassado às e o que realmente pode ser percorrido pelo pneu novo e as reformas que são feitas na mesma carcaça.

A URBS apresenta uma tabela onde mostra os custos referentes aos Lotes I, II e III urbanos e ao Lote IV metropolitano conforme segue:

Nota-se que a quilometragem percorrida no ambiente urbano é de 8.771.705 km, ou seja 69,97 % de toda a quilometragem percorrida é feita pelos consórcios Transbus, Pioneiro e Pontual, segundo a URBS.

RESUMO DO CUSTO / km				VALOR A PARTIR DE			01/06/2013	
COMPONENTES	LOTE 1 - U CUSTO / km médio	LOTE 2 - U CUSTO / km médio	LOTE 3 - U CUSTO / km médio	URBANO CUSTO / km médio	LOTE 4 - M CUSTO / km médio	GERAL CUSTO / km médio	PESO %	TARIFA RATEIO
Diesel / Lubrificante	0,9368	1,0459	1,0903	1,0424	1,0189	1,0366	17,1754%	0,5152
Rodagem	0,1171	0,1212	0,1236	0,1207	0,1198	0,1204	1,9968%	0,0599
Pessoal Operacional e Administrativo	1,6050	1,6581	1,6635	1,6421	1,4735	1,5915	26,3048%	0,7917
Encargos Sociais - 42,3893%	0,6903	0,7023	0,7051	0,6961	0,6246	0,6746	11,1985%	0,3358
Cesta básica	0,3151	0,3341	0,3359	0,3297	0,2836	0,3158	5,2382%	0,1571
Plano de Saúde	0,0433	0,0454	0,0457	0,0448	0,0396	0,0429	0,7117%	0,0213
Seguro de Vida	0,0045	0,0047	0,0048	0,0047	0,0040	0,0045	0,0744%	0,0022
Atividade Complementar	0,0173	0,0092	0,0078	0,0114	0,0000	0,0080	0,1326%	0,0040
Fundo Assistencial	0,0323	0,0334	0,0336	0,0331	0,0297	0,0321	0,5319%	0,0160
Pegás e Acessórios, Amortização e Baterias	0,8182	0,8533	0,8683	0,8458	0,7352	0,8133	12,4862%	0,4046
Rentabilidade e Custos Administrativos	1,04381180	1,06824480	1,06574330	1,07593630	0,8191	0,9986	16,5800%	0,4967
TOTAL	5,6697	5,8964	5,9742	5,8476	5,1470	5,6372	93,4927%	2,8043
DEDUÇÃO	0,0634	0,0759	0,0706	0,0698	0,0000	0,0486	0,8095%	0,0243
Impostos federais	0,1168	0,1213	0,1230	0,1204	0,1050	0,1158	1,9200%	0,0576
Impostos municipais	0,1168	0,1213	0,1230	0,1204	0,0000	0,0842	1,3968%	0,0419
Taxa Gerenciamento F.U.C	0,2433	0,2526	0,2562	0,2568	0,2188	0,2412	4,0000%	0,1200
TOTAL GERAL	6,0833	6,3157	6,4059	6,2694	5,4709	6,0296	100,0000%	2,9994
0,0000								
QUILOMETRAGEM	2.969.210,39	3.716.100,64	3.123.394,23	8.771.705,26	3.766.005,42	12.598.713,88		
CUSTO MÉDIO MENSAL	17.965.130,70	17.147.781,70	19.882.042,12	54.992.960,52	20.597.871,39	75.580.931,91		
PASSEGEIROS				19.998.673	5.202.979	25.201.652		
IPK				2,2799	1,3819	2,0102		
TARIFA				2,7498	3,9589	2,9994		
PESO DOS SISTEMAS	32,8851%	31,1816%	36,1502%	100,0000%	100,0000%			
PESO TOTAL	23,7963%	22,6850%	26,2995%	72,7507%	27,2493%	100,0000%		

Como o custo médio mensal do item Rodagem para os lotes urbanos é de R\$0,1207/km e são percorridos 8.771.705,26 km médios por mês, tem se um custo financeiro de R\$ R\$ 1.058.744,82¹² médio ao mês, ou seja R\$ 6.352.468,95 por semestre ou R\$ 12.704.937,90 por ano.

Analisando os dados financeiros apresentados à essa CPI

¹² Há uma pequena diferença de 0,25% entre os valores calculados por base no número de pneus consumidos pelo custo médio mensal previsto na planilha devido as aproximações utilizados no cálculo.

pelos Consórcios nota-se que para o ano de 2013, entre 1º de janeiro e 30 de junho, o consolidado dos consórcios apresenta um custo de R\$ 3.796.000,00 e fazendo uma simulação matemática com os mesmos padrões visando uma previsão anual de custos com rodagem, tem-se que o custo efetivo simulado será de R\$ 7.592.000,00, ou seja, R\$ 5.112.937,90 inferior ao que será repassado para as empresas pela Tarifa¹³.

Tem-se aí uma evidência que pode haver uma redução do valor provisionado na tarifa referente a esse item até que uma análise seja realizada a fim de identificar os custos reais de rodagem.

Como se trata de um item de Custos Dependentes, eventuais ganhos financeiros nesse item representam um excesso de rentabilidade pois há a previsão de rentabilidade justa pelo serviço prestado.

Logo, tem-se que o custo médio / km desse item deveria ser de R\$ 0,0721/km, uma redução de 40,24%.

Nesse caso cabe ressaltar o que prevê o item 14.5 do edital.

O Edital, em seu item 14, prevê que o índices de Variação para efeitos de repactuação dos custos são Diesel, Rodagem, Acordo Coletivo, Ônibus e Índice inflacionário do Governo Federal¹⁴.

Segue o item que prevê a repactuação:

A Concedente revisará as planilhas apresentadas na Proposta Comercial das Concessionárias de acordo com os procedimentos estabelecidos no ANEXO III, em cada repactuação da Tarifa Técnica. De acordo com a necessidade, sempre que se observar uma interferência das participações dos itens no custo/km médio final, superiores a 5% (cinco por cento), as participações de que trata o item 14.2.2 e o custo quilômetro por tipo de ônibus poderão ser readequados de acordo com as modificações referidas neste item.

4.3.1.1.4 Peças acessórios e serviços de terceiros relativos a manutenção

Esse item é um dos maiores custos sem qualquer tipo de controle que existe na planilha do Transporte Coletivo. Para efeitos de cálculo de provisionamento de recursos às empresas, a URBS considera o custo de R\$0,3414 / km; ou seja, se consideramos o montante de quilometragem mensal nos 4 lotes o custo total desse item é de $(0,3414 \times 12.536.713,68) = \text{R\$ } 4.280.034,05$.

¹³ Valores estimados tomando como base os valores da planilha divulgada no site da URBS e levando em consideração que os valores de rodagem não sofreram alterações com as modificações que foram feitas na planilha com a redução e extinção de impostos.

¹⁴ Item 14.2 do Edital 005/2009.

Para os 3 lotes consorciados, que representam 69,97 % da quilometragem percorrida o custo mensal estimado é de R\$ 2.994.660,09.

A metodologia que estipula esse item é controversa pois, segundo o anexo III do Edital, esse item será calculado da forma que segue:

“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. Não havendo aquisição de um determinado tipo de veículo no período poderá ser utilizado a variação de preço dos veículos de outros tipos adquiridos.”¹⁵

Os valores utilizados para cálculo atualmente são, com exceção do biarticulado, comparativamente maiores que da época da licitação (Anexo III) , conforme segue:

Tipo de ônibus	Anexo III	Planilha jun/ 2013	Variação
MICRO	R\$ 0,1476	R\$ 0,1693	14,70%
MICRO ESPECIAL	R\$ 0,1909	R\$ 0,2216	16,08%
COMUM	R\$ 0,2107	R\$ 0,2298	9,07%
SEMI PADRON	R\$ 0,2267	R\$ 0,2660	16,89%
PADRON	R\$ 0,2660	R\$ 0,2931	14,94%
PADRON HIBRIDO		R\$ 0,5736	
ARTICULADO 18m	R\$ 0,4369	R\$ 0,4995	14,33%
ARTICULADO 20m	R\$ 0,4893	R\$ 0,5602	14,49%
BIARTICULADO	R\$ 0,9873	R\$ 0,8888	-9,98%
TOTAL	R\$ 0,2836	R\$ 0,3414	20,42%

Novamente, a utilização de “custos atuais praticados” sem a efetiva comprovação desses custos representam uma falta de controle na metodologia, podendo os consórcios e empresas terem ganho de escala.

A Comissão de Auditoria do TCE – PR mostra em seu relatório que na época da elaboração do edital a URBS não respeitou os valores previstos por ela mesma, ou seja o limite de 8% do valor do veículo sem os custos referentes aos Pneus.

¹⁵ Anexo III do Edital de Licitação.

Tipo de veículo	Percentual do custo com manutenção em relação ao valor do veículo – valores do edital		
	Lote 1	Lote 2	Lote 3
MICRO	3,72%	-	3,45%
MICRO ESPECIAL	8,11%	7,38%	8,60%
COMUM	6,16%	7,09%	6,71%
SEMI PADRON	7,59%	6,81%	12,65%
PADRON	6,17%	5,55%	6,72%
ARTICULADO 18m	5,62%	5,64%	6,00%
ARTICULADO 20m	-	6,49%	5,61%
BIARTICULADO	6,37%	6,12%	6,66%

Consta que o critério estipulado pelo próprio órgão não foi obedecido na elaboração do edital, o que por si só já configura irregularidade do instrumento convocatório.¹⁶

Tendo como base a mesma quantidade de ônibus nos lotes urbanos conforme previsto no Anexo III do Edital temos uma frota urbana composta por 1522 ônibus, sendo 1399 operantes e 123 reservas dentro da vida útil. Há, em anexo, uma cópia relatório da Frota Veículos em Operação solicitado por essa Comissão Parlamentar de Inquérito através do requerimento 410.00039.2013. Porém, esse relatório é uma imagem de um arquivo impresso. Foi solicitado uma cópia eletrônica com a finalidade de filtrar dados relativos somente a quantidade de veículos, porém segundo a URBS, esses dados são apenas impressos não sendo possível disponibilização em formato eletrônico. Sendo assim, por se tratar de um documento com 98 páginas e muitas informações além da quantidade de ônibus, fica perfeitamente aceitável a utilização da quantidade de ônibus prevista no Anexo III, visto que não há informações sobre qualquer alteração no modo de cálculo do item, valendo ainda as mesmas informações de quantidade de veículos da época da licitação.

Dessa forma, podemos, através da mesma metodologia utilizada pelos técnicos do TCE-PR, calcular que atualmente os valores percentuais de peças e acessórios e serviços relativos à manutenção de uma frota ideal retirando os custos referentes a Rodagem é da forma que segue:

¹⁶ Relatório Comissão Tarifa TCE, Página 153

Tipo de ônibus	Percentual do custo de manutenção em relação ao valor da frota vida útil - Planilha URBS
MICRO	4,88%
MICRO ESPECIAL	4,87%
COMUM	6,88%
SEMI PADRON	11,20%
PADRON	5,92%
PADRON HÍBRIDO	5,63%
ARTICULADO 18m	6,65%
ARTICULADO 20m	3,37%
BIARTICULADO	5,76%

Notemos que os valores percentuais dos veículos Semi Padron estão acima dos valores máximos estimados pelo Edital cujo limite previsto era 8%.

Dessa forma, deve haver imediata redução desse item para os valores máximos previstos no Edital. Para atender os limites máximos o custo por quilômetro deve ser reduzido em 28,60% e passar a vigorar com o valor de R\$0,1862 / km.

A regularização com os valores máximos proporcionaria uma redução no custo de R\$30.373,32 por mês, ou R\$ 364.479,80 ao ano.

Outro ponto que chama a atenção é a manutenção do ônibus híbrido, que é um ônibus do tipo padron. Apesar de percentualmente o valor de manutenção ser equivalente ao do ônibus padron comum, cabe ressaltar que o valor de nota fiscal do ônibus híbrido é 2,15 vezes superior ao do ônibus comum, porém a quilometragem percorrida é 12,24 vezes inferior.

Quando comparamos, por exemplo, a quilometragem percorrida pelos micro ônibus, tanto o comum quanto o especial, vemos que a diferença de custo por quilômetro é proporcional, pois apesar do custo de manutenção do micro especial ser 1,3 vez superior ao do micro comum, a quilometragem percorrida pelo especial é 18,34 vezes superior.

Nesse ponto nos chama a atenção o custo de manutenção por quilômetro do Híbrido ser 95% superior ao custo do padron comum, mesmo com uma quantidade muito inferior de quilômetros percorridos.

Vale aqui uma avaliação, pois o tipo do ônibus continua sendo o mesmo, apenas tem uma característica diferente de tração que envolve um motor a combustão e motores elétricos somados a baterias.

Sabe-se que esse veículo é abastecido com biodiesel B100, e

que isso impacta num consumo maior de lubrificantes, porém esse custo deve ser repassado ao seu item específico.

Ainda, vale ressaltar que esse ônibus é novo, logo sua manutenção é baixa, quando não realizada em garantia de fábrica.

O único fato que justificaria um valor maior de custo de manutenção é a mão-de-obra do serviço, pois trata-se de uma nova tecnologia aqui no Brasil. Entretanto, esse eventual valor superior da mão-de-obra não deveria causar um impacto que justifique um valor 95% superior ao do ônibus padron comum.

Outro ponto que chama a atenção são os valores estimados de manutenção para o ônibus biarticulado, estimado em R\$0,8888 /km, ou seja 4 vezes superior ao custo do micro ônibus especial por exemplo. Ressalvada as proporções, esse custo deve ser avaliado.

O balanço consolidado dos consórcios apresenta um custo no 1º semestre de 2013 um valor de R\$19.816.000,00, ou uma média mensal de R\$ 3.302.666,67.

Analisando a planilha, são provisionados R\$0,3414/km. Como são estimados 12.536.713,68 km ao mês, logo o custo estimado é de R\$ 4.280.034,05. No semestre esse custo foi de R\$ 25.680.204,30.

Dessa forma, os 4 lotes receberam R\$ 25.680.204,30.

Como estamos analisando os gastos dos consórcios, os 3 lotes demonstram gastos de R\$19.816.000,00 em 6 meses, e receberam 69,97% do valor repassado no semestre, ou seja R\$ 17.967.961,05. Essa diferença seria equivalente a uma diferença semestral de R\$1.848.038,95 em prejuízo dos consórcios, uma diferença de R\$308.006,49 em relação ao que a planilha paga.

Considerando que há uma discrepância nos valores provisionados para os ônibus Semi Padron, que estão recebendo valores de manutenção acima do previsto no edital no valor de R\$30.373,32.

Dessa forma, a diferença é de R\$277.633,17 em prejuízo dos Consórcios.

Analisando os demonstrativos de anos anteriores, para o ano de 2012 o custo de manutenção foi de R\$ 36.894.000. Para o ano de 2011, o custo foi de R\$34.387.000,00 . Logo o incremento de 2011 para 2012 foi de 6,8%.

Para o ano de 2013, a previsão estimada pelo 1º semestre é de R\$ 39.632.000,00, porém a planilha, que foi acordada entre a URBS e as empresas prevê um repasse aos 3 lotes a quantia de R\$ 35.935.922,11, ou seja uma redução 2,67% no

valor praticado pelos consórcios em 2012.

Essa estimativa de recursos foi aprovada pelos consórcios, e provavelmente devido a renovação da frota é inferior ao praticado pelas empresas no exercício anterior.

Dessa forma, deve haver um controle por parte da URBS e dos Consórcios, visando equiparar esse custo.

Vale ressaltar que o custo da quilometragem do veículo Semi Padron deve ser reduzida de R\$0,2650/ km para R\$0,1892 /km.

4.3.1.2 CUSTOS DE PESSOAL DE OPERAÇÃO E DE ADMINISTRAÇÃO, ENCARGOS E BENEFÍCIOS

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

Segundo o Anexo III do Edital 005/2009 da Licitação do Transporte Coletivo, nesse item são descritos 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.

A descrição contém uma informação que chama a atenção. Essa afirmação é “salários médios”.

Segundo a Comissão de Auditoria do Tribunal de Contas, essa opção pelo “salário médio” e não o piso salarial acordado em convenção coletiva pode significar um direcionamento em favor das empresas que já operavam no transporte.

Essa afirmação deve ser levada em consideração, pois as empresas praticavam antes da licitação e praticam atualmente um salário acima do piso acordado em convenção coletiva para a maioria dos seus funcionários, afinal, deve existir dentro de cada empresa uma espécie de carreira para cada profissão, com previsão no acordo coletivo:

“CLÁUSULA DÉCIMA - ADICIONAL POR TEMPO DE SERVIÇO

As empresas pagarão a todos os empregados motoristas e cobradores, um

adicional por tempo de serviço de 2% (dois por cento) por ano de serviço trabalhado na mesma empresa.”¹⁷

O representante do SETRANSP, Antônio José Vellozzo, na 3ª reunião ordinária ao falar sobre as ações judiciais que as empresas tem impetradas na Justiça para repactuação da quantificação de funcionários por função:

“Então, apesar de um turn over muito alto, porque cobrador, principalmente, tem empresa que reforma o seu quadro a cada dois anos, mesmo assim a nossa média é mais de oito anos. Então, não é um lugar desagradável(P) para trabalhar, porque se fosse teríamos médias muito baixas¹⁸.”

A afirmativa se somada à convenção coletiva leva a conclusão que os salários são pagos acima do piso.

De maneira analógica não podemos diferenciar um motorista de outro. Para o poder concedente, estipula-se que todos estão aptos a desempenhar as funções pela qual foi contratado de maneira isonômica. Logo, o que deveria constar no edital seria o piso salarial acordado em convenção coletiva. Valores acima do piso podem ser pagos pelas empresas, porém esse adicional sobre o piso acordado deve ser retirado do lucro a qual as empresas tem direito. Não deve fazer parte do custo do sistema.

Entretanto, o artigo 38 da lei 12597/2008 que “Dispõe sobre a organização do sistema de transporte coletivo da cidade de Curitiba, autoriza o poder público a delegar a sua execução, e dá outras providências” concreta:

“Art. 38- O edital de licitação estabelecerá que as novas empresas contratadas deverão manter no seu quadro funcional todos os trabalhadores já vinculados ao Sistema de Transporte Coletivo, preservando os direitos adquiridos que integram o patrimônio jurídico trabalhista dos mesmos.”

Logo, através dessa previsão legal, as empresas dos consórcios vencedores da licitação teriam que obrigatoriamente contratar os funcionários que já estavam trabalhando no sistema.

Entende-se que se uma empresa que operava na condição de permissionária, caso não vencedora da licitação teria então que demitir seus funcionários e pagar as indenizações necessárias e esse mesmo funcionário deveria ser contratado por uma nova empresa que também deveria, obrigatoriamente, contratar o mesmo

¹⁷ CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO 2013/2014 - REGISTRO NO MTE: PR001779/2013

¹⁸ Notas taquigráficas 3ª sessão ordinária da CPI do Transporte Coletivo

funcionário e pagar a ele o mesmo salário e benefícios que tinha quando trabalhava na empresa permissionária.

Para tal a URBS estipulou como valor de Outorga os custos de indenização e desmobilização num total de R\$39.155.495,50.

Como as mesmas empresas permissionárias, com exceção da Viação Água Verde, são agora integrantes dos consórcios, não há registros de demissões de funcionários.

Por fim, entende-se que a Lei 12597/2008 permitiu que a prática de salários acima do piso fosse considerada na formulação do Edital em detrimento do interesse público da modicidade tarifária.

Há também que se levar em consideração as afirmações por parte do Setransp, onde há a afirmação que faltam 12% de funcionários, calculado através de uma consultoria feita pela USP utilizando métodos computacionais.

Para Antônio Vellozzo:

“Mas lá, para efeito daquilo lá, chegamos a essa conclusão. Lá existe uma defasagem em número de pessoas da ordem de 12%, então é um número. Quanto representa isso em dinheiro? Eu teria que quantificar.”¹⁹

Por outro lado, o Sindimoc afirma que uma média de 15% dos profissionais estão afastados por questões de saúde.

Apenas 3 anos após o processo licitatório, essa ação judicial que busca o reequilíbrio econômico mostra que os ajustes devem ser feitos, para mais e para menos tanto para o concedente quanto para o concessionário.

A planilha de junho de 2013, estima que o custo do item 5 é de R\$2,6694 /km, ou seja 44,27% do custo da passagem são relacionados ao pessoal e e aos encargos.

Vale ressaltar que boa parte desse custo é relacionada aos encargos sociais. Nota-se que desde o ano 2010 houve uma redução do peso dos encargos no custo da tarifa. Antes o peso dos encargos era de 66,63% do custo do item 5, hoje, devido a desoneração da folha, o peso ainda significativo de 42,39% ou seja 10,97% do custo da tarifa.

Além do salário e dos encargos há também o provisionamento de despesas referentes aos itens 5.3 – Benefícios , 5.4 – Atividade complementar, 5.5 –

¹⁹ Notas taquigráficas 3ª sessão ordinária da CPI do Transporte Coletivo

Fundo Assistencial e 5.6- Pessoal de Administração e encargos sociais.

4.3.1.2.2 Benefícios

O Anexo III trata que os benefícios são estabelecidos em acordo coletivo. Os benefícios são Cesta Básica, Plano de Saúde e Seguro de Vida.

4.3.1.2.2.1 Cesta Básica

A convenção coletiva traz um valor de R\$300,00.

“CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA - CARTÃO ALIMENTAÇÃO

Fica contratado o fornecimento, pelas Empresas, a seus empregados, de um cartão alimentação padrão para todos os empregados do sistema com crédito mensal no valor correspondente a R\$ 300,00(trezentos reais) a partir de 01/02/2013 e com término em 31/01/2014.”²⁰

Na planilha do transporte o custo desse item é de R\$ 0,3158 / km. Se multiplicarmos esse valor pela quantidade de 12.536.712,68 km, o custo mensal estimado é de R\$3.959.093,86 .

Se dividirmos o total mensal estimado pelo repasse unitário temos que a quantidade de beneficiários é de 13196,97 funcionários em todo a Rede Integrada.

Apenas para os lotes urbanos, seriam 9233,68 funcionários.

4.3.1.2.2.2 Plano de Saúde

Os valores referentes aos plano de saúde é também decidido em convenção coletiva.

Segundo a Convenção Coletiva:

“CLÁUSULA DÉCIMA QUARTA - ASSISTÊNCIA MÉDICA

Fica contratado o pagamento, pelas Empresas, na forma do inciso IV, § 2º, art.

²⁰ CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO 2013/2014 - REGISTRO NO MTE: PR001779/2013

458, da CLT, de uma assistência médica ambulatorial individual em favor dos empregados, com custo total mensal no valor de R\$44,20(quarenta e quatro reais e vinte centavos) por empregado.”²¹

O valor provisionado na planilha é de R\$0,0429 /km que multiplicado por 12.536.712,68 km é igual ao custo mensal de R\$ 537.824,97.

Se dividirmos o total mensal estimado pelo repasse unitário temos que a quantidade de beneficiários é de 12167,98 funcionários.

Apenas para os lotes urbanos seriam 8513,71 funcionários.

4.3.1.2.2.3 Seguro de Vida

Os valores referentes ao Seguro de Vida é decidido em convenção coletiva.

Segundo a Convenção Coletiva:

“As empresas representadas pelo Sindicato Patronal comprometem-se a efetivar apólice de seguro de vida em grupo para seus empregados com idade máxima de 65(sesenta e cinco) anos, abrangidos por esta Convenção Coletiva, para vigência a partir de fevereiro/2013, desde a data da assinatura da(s) respectiva(s) apólice(s), da seguinte forma:

Prêmio por motorista: R\$ 4,62 (quatro reais e sessenta e dois centavos);

Prêmio por cobrador: R\$ 4,62 (quatro reais e sessenta e dois centavos).”²²

Na planilha do transporte o custo desse item é de R\$ 0,3158 / km. Se multiplicarmos esse valor pela quantidade de 12.536.712,68 km, o custo mensal estimado é de R\$ 56.415,21.

Se dividirmos o total mensal estimado pelo repasse unitário temos que a quantidade de beneficiários é de 12211,08 funcionários (motoristas e cobradores).

Apenas para os lotes urbanos seriam 8543,87 funcionários.

²¹ CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO 2013/2014 - REGISTRO NO MTE: PR001779/2013

²² CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO 2013/2014 - REGISTRO NO MTE: PR001779/2013

4.3.1.2.3 Atividade complementar

Na atividade complementar é pago um adicional de 10% aos motoristas dos micro ônibus, considerando a carga horária mensal de 180 horas.

Esse custo na planilha é de R\$ 100.293,70.

Há uma lei municipal que fala sobre o fim da dupla função dos motoristas. A Lei 14.150/2012 proíbe que o motorista exerça simultaneamente a atividade de motorista e de cobrador, conforme segue:

“Art. 1º É proibido às empresas concessionárias de serviços de transporte coletivo em Curitiba incumbir aos motoristas a atribuição simultânea de condução do veículo e cobrança de passagens.”²³

Apesar de a Lei estar em vigor, até hoje os motoristas continuam exercendo a função de cobrador nos Micro ônibus, conforme previsto pela Lei 10.333/2001 na maneira que segue:

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 microônibus²⁴

Dessa forma há um conflito jurídico, pois ambas as Leis estão em vigor.

Segundo a URBS, o custo da adaptação e contratação de novos 500 funcionários para desempenhar a função custaria ao sistema no primeiro ano a quantia de R\$15.000.000,00, impactando em R\$0,05 na tarifa técnica.

Sempre lembrar que devemos priorizar a criação de empregos, porém em um momento cuja economia de Curitiba vive uma condição de pleno emprego, onerar a tarifa do transporte em R\$0,05 não parece ser a solução mais adequada, ainda mais em uma função cuja rotatividade é alta devido ao baixo salário e as condições de trabalho.

Se a adoção do cartão transporte como única acesso aos Micro ônibus poderia haver uma economia do valor pago em Atividade complementar. Essa economia poderia ser de até R\$ 1.203.524,42 no ano se levarmos em consideração os valores de 2013.

²³ Lei Municipal 14.150/2012.

²⁴ Lei Municipal 10.333/2001.

4.3.1.2.4 Fundo Assistencial

No Anexo III do Edital 005/2009, para cálculo do Fundo Assistencial, considerou-se:

“Para os quantitativos de pessoal indicados no item 5.1, considerando como custos os atuais praticados na RIT (Rede Integrada do Transporte), temos os seguintes custos/km máximos.”²⁵

A Lei Municipal 12.597/2008 em seu artigo 28 não prevê de forma clara a existência do fundo assistencial, cabendo ao edital a elaboração da planilha:

“Art. 28. A planilha de custos utilizada para remuneração das contratadas, será estabelecida em edital licitatório, cuja estrutura paramétrica deverá considerar no mínimo os seguintes itens:

I - custos dependentes: custos decorrentes da movimentação dos ônibus com combustível, lubrificantes, rodagem, peças, acessórios e serviços de terceiros relativos à manutenção;

II - custos de pessoal de operação: motoristas, cobradores, porteiros, vigilantes, controladores de tráfego, pessoal de manutenção, pessoal de limpeza e auxiliares de operação e demais funções pertinentes, bem como encargos sociais, benefícios e uniformes;

III - custos de administração: despesas administrativas e o pessoal administrativo;

IV - custos de depreciação: ônibus, instalações e equipamentos;

V - rentabilidade justa do serviço prestado;

VI - custos tributários.”²⁶

Observando o Decreto Municipal 1356/2008 em seu artigo 59:

“Art. 59- Consideram-se custos de pessoal de operação: motoristas, cobradores, porteiros e/ou controladores dos terminais, controladores das estações tubo, zeladores das estações tubo e terminais, controladores de tráfego, pessoal de manutenção e limpeza dos veículos, terminais e demais equipamentos urbanos e auxiliares de operação, bem como encargos sociais, benefícios e uniformes.”²⁷

Também não há menção ao Fundo Assistencial.

Dessa forma, como prevê a Lei 12.597/2008 o Edital ao

²⁵ Anexo III do Edital 005/2009.

²⁶ Lei 12.597/2008.

²⁷ Decreto Municipal 1356/2008.

estabelecer a planilha de custos trouxe o item 5.1- Fundo Assistencial, na maneira descrita acima, de forma vaga.

Para saber o que é o Fundo Assistencial pesquisou-se na Convenção Coletiva do Sindicato da categoria:

“CLÁUSULA TRIGÉSIMA OITAVA - FUNDO ASSISTENCIAL

Durante a vigência da presente convenção coletiva de trabalho as empresas contribuirão, mensalmente, em favor do Sindicato Profissional com o equivalente a 03% (três por cento) do piso salarial vigente em 01 de fevereiro de 2012, de todos os motoristas e cobradores das empresas componentes da Rede Integrada de Transporte-RIT, gerenciada pela Urbs-Urbanização de Curitiba S.A., excluídas, portanto, todas e quaisquer outras parcelas componentes da contraprestação dos empregados.

Parágrafo Primeiro:

O Sindicato Profissional encaminhará com a necessária antecedência a guia ao recolhimento aqui especificado, cabendo à empresa proceder o recolhimento devido até o dia 15(quinze) do mês subsequente, fornecendo ao Sindicato Profissional beneficiário uma relação com a nominata dos empregados e os respectivos pisos salariais acompanhada da guia quitada.

Parágrafo Segundo:

O recolhimento do Fundo Assistencial fica condicionado ao provisionamento do respectivo valor na tarifa do transporte coletivo da RIT - Rede Integrada de Transporte, pela Urbs-Urbanização de Curitiba S.A.

Parágrafo Terceiro:

A manutenção da cláusula aqui tratada após o término do prazo previsto no caput só será consentida se resultar de concorrência da vontade das partes e do provisionamento tarifário.”²⁸

Esse item se encontra na convenção coletiva classificado como “Contribuições Sindicais”.

Há que se ressaltar que a Lei Federal 6386/76 determina:

“Art 1º -A Consolidação das Leis do Trabalho passa a dispor, nos seus Artigos 549 a 551 e 580 a 592: (...)

Art. 580 A contribuição sindical será recolhida, de uma só vez, anualmente, e consistirá:

I - Na importância correspondente à remuneração de um dia de trabalho, para os empregados, qualquer que seja a forma da referida remuneração;

(...)

II - Para os empregadores, numa importância proporcional ao capital social da firma ou empresa, registrado nas respectivas Juntas Comerciais ou órgãos equivalentes, mediante a aplicação de alíquotas, conforme a seguinte tabela progressiva...”

²⁸ CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO 2013/2014 - REGISTRO NO MTE: PR001779/2013.

Entende-se então que já há dispositivo legal que prevê obtenção de recursos aos Sindicatos, todavia, o objetivo do presente relatório não é discutir o mérito do pagamento do fundo assistencial ao Sindicato, o que se discute é quem deve pagar.

A inclusão do fundo assistencial onera a tarifa visto que os usuários ficam responsáveis em repassar o valor aos sindicatos, conforme prevê o parágrafo segundo da Cláusula 38ª da Convenção Coletiva: *“O recolhimento do Fundo Assistencial fica condicionado ao provisionamento do respectivo valor na tarifa do transporte coletivo da RIT - Rede Integrada de Transporte, pela Urbs-Urbanização de Curitiba S.A.”*

A Convenção Coletiva condiciona o repasse ao Sindicato do fundo, com o provisionamento dos valores na tarifa.

Nesse sentido não se é contra o repasse de valores ao Sindicato, mas sim por quem é pago, ou seja, a relação tratada é de empregador-empregado, sendo portanto, de responsabilidade das empresas de transporte o pagamentos dos valores referentes ao fundo assistencial.

Por fim, entende-se que o fundo assistencial deve ser mantido, porém deve-se analisar a legalidade do §2º e §3º da Cláusula 38ª da Convenção Coletiva, sendo que os repasses devem ser feitos pelas empresas, sem o devido provisionamento na tarifa, pois da forma como se encontra, as empresas estão transferindo ao usuário do transporte coletivo de Curitiba um ônus que deveria ser seu.

4.3.1.2.5 Pessoal de Administração

De acordo com o Anexo III esse custo é considerado da seguinte forma:

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. A nova base resultou nos seguintes custos/km máximos.

Analisando a justificativa para o limite de custos, observa-se

que não houve interesse em estabelecer um parâmetro claro para onde e para que são pagos os recursos provisionados para esse item.

A única justificativa seria novamente o Artigo 38 da Lei 12.597/2008 que obriga o Edital de Licitação a manutenção dos trabalhadores vinculados ao Sistema de Transporte Coletivo.

O item 17.9 do Edital prevê que as concessionárias deverão priorizar a contratação de funcionários vinculados ao sistema.

Pode-se até verificar indícios de direcionamento para as empresas que já operavam no sistema como permissionárias, pois elas já detinham o conhecimento necessário para saber quais as funções administrativas são necessárias e quantas pessoas são necessárias para desempenhar essas funções.

Se esse item contivesse elementos que provocassem alterações nas necessidades de pessoal administrativo as empresas poderiam ter que demitir funcionários e arcar com indenizações trabalhistas.

Como não houve a discriminação das funções no Edital, tudo continuou como antes do processo licitatório.

Por outro lado, para o pessoal operacional O Anexo III do Edital 005/2009 demonstra de maneira transparente o necessário para desempenhar as funções, assim como uma previsão de salário de acordo com os dispositivos da Lei Municipal 12.597/2008. Há também, uma tabela com a Base de cálculo para pessoal de operação.

Para esclarecimentos foi aprovado pela Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo (049.00003.2013), o requerimento 410.00017.2013 solicitando as seguintes informações:

- 3. As categorias profissionais e funções exercidas relacionadas ao Pessoal de Administração;*
- 4. A quantidade de pessoas exercendo cada uma das funções;*
- 5. O salário pago, preservando a identidade do empregado da empresa.²⁹*

Esse requerimento não foi respondido por parte dos consórcios e das empresas.

Por outro lado, ao ser perguntado quem são as pessoas referente ao item 5.6 da planilha, Sr. Antônio Vellozo, representante das empresas, em

²⁹ Requerimento 410.00017.2013.

depoimento diz:

6. “ - Para a execução dos serviços a de se ter controles, gestões sobre todos eles. Então, você tem um departamento de recursos humanos, envolvem todos aqueles envolvidos, um departamento que faz a coleta ou a recepção dos numerários que os cobradores cobram na rua, é a nossa chamada arrecadação. As empresas tem um serviço interno de vigilâncias, seguranças, secretaria, você tem que ter toda uma estrutura para o atendimento disso aí e manutenção predial, a manutenção da limpeza desses próprios municipais, copa, cozinha, fornecemos refeição dentro das empresas para os funcionários, tem toda uma infraestrutura de apoio às pessoas que estão ligadas ao trabalho junto ao ônibus. Então, você tem que ter lá um departamento que tem uma psicóloga, uma assistente social, tem um médico do trabalho, tem técnicos de segurança do trabalho, você tem toda a infraestrutura, uma parte é obrigatória por lei, que seriam esses casos de serviço de medicina e segurança do trabalho, aí tem a enfermeira do trabalho, tem alguns serviços que as empresas disponibilizam como grupos de apoio, que são pessoas voltadas a acompanhar o desempenho dos motoristas. Então, existe dentro de uma empresa de ônibus um universo de atividades que servem de apoio àqueles que estão dentro do ônibus”³⁰

Dessa forma é explicado quem são as pessoas que desempenham as funções administrativas, porém não há um número mínimo para cada uma das profissões nem um limite máximo de salário que será pago pela tarifa.

O que se pretende é estabelecer uma regra transparente e com limites, dando condições mínimas para que as empresas dos consórcios consigam desempenhar a sua atividade.

Dessa forma deve haver uma tabela com as funções administrativas e a sua necessidade de acordo com a quantidade de pessoas trabalhando na empresa ou relacionada a frota operante.

Algumas profissões como Médicos do Trabalho e Assistentes Sociais tem legislação específica delimitando o mínimo necessário.

Da mesma forma, os valores máximos de salários devem ter limite aos valores praticados no mercado em Curitiba para cada profissão, de acordo com a convenção coletiva de cada profissão ou a legislação vigente, quando houver.

Como não se sabe exatamente quem são as pessoas que compõe o custo 5.6 – Pessoal administrativo, sugerimos que, caso houver Diretores das empresas, o limite máximo pago pela planilha deverá ser equivalente ao salário de um Secretários Municipal, sendo que cada empresa pode ter apenas 2 diretorias. A Diretoria

³⁰ ATA DA QUARTA REUNIÃO ORDINÁRIA DA COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO DO TRANSPORTE COLETIVO DE CURITIBA

Administrativa e a Diretoria Operacional. Se as empresas tiverem interesse em pagar a mais para seus funcionários, os valores devem sair do lucro.

Segundo a URBS, este custo se vinculando ao custo mensal de pessoal de operação com encargos, para avaliação futura, o percentual base esta calculado em 7,71%. ³¹

Analisando a planilha o custo por quilômetro é de R\$0,1135 /km e os encargos são 42,3893% desse valor, ou seja, R\$0,0481 / km que totaliza R\$ 0,1616 /km

O Custo médio mensal para todo o sistema são $R\$(0,1616 \times 12.536.712,68) = R\$2.025.932,77$

Somente nos Consórcios Urbanos são 69,97% do total, ou seja, R\$ 1.417.507,57. Sendo assim, no 1º semestre de 2013 foram repassados R\$ 8.505.045,42 aos Consórcios.

Analisando os demonstrativos financeiros das empresas, tem-se para o 1º semestre de 2013 um custo de R\$5.571.000, 00. Uma diferença de 52,67%.

Logo, há uma diferença média mensal em favor das empresas R\$ 489.007,57.

Se analisarmos esse custo atual ,em comparação ao custo de pessoal de operação, temos uma relação de 3,97%. Muito diferente do percentual utilizado pela URBS de 7,71%

Expandido os anos de análise para verificarmos de que forma esse custo se comportou para as empresas ao longo dos anos, temos que a relação pessoal operacional/pessoal de administração deu-se da seguinte forma:

1. Edital: 7,71%³²
2. 2010 – 7,68% (2 meses de operação)
2. 2011 – 6,02%
3. 2012 – 4,16 %
4. 2013 – 3,97% (1º semestre)
5. 2013 (planilha da tarifa) – 7,68%

Sendo assim, com uma redução significativa, esse item deve

³¹ http://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/images/provisional/downloads/4_metodologia_de_calculo_da_tarifa_tecnica.pdf

³² Anexo III Edital 005/2009 item 10. ORÇAMENTO MÁXIMO PREVISTO.

ser revisto na planilha, pois os consórcios estão recebendo muito mais do que os mesmos afirmam estarem gastando.

Utilizando como base os valores pago pelos consórcios, o custo médio mensal por quilômetro com pessoal de administração e encargos sociais deve ser reduzido de R\$0,1616/km para R\$ 0,0838/km.

Redução de 48,12%.

4.3.1.3 CUSTOS DE ADMINISTRAÇÃO

4.3.1.3.1 Despesas Administrativas

Segundo o Anexo III, do Edital 005/2009 as despesas administrativas são consideradas da seguinte forma:

“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”³³

Os itens que envolvem a composição desse custo são muitos e colocados de forma pouco transparente – não há uma planilha estipulando o que são e quanto custam — e pode haver uma sobreposição de custos, pois os materiais de limpeza das estações tubo estão previstos no item 6.1.2- Outros custos administrativos de ordem operacional.

Vamos, a seguir comparar os itens:

a) 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,

³³ Anexo III Edital 005/2009 Item 6.1 – DESPESAS ADMINISTRATIVAS.

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.

b) Outros custos 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.³⁴

Em resposta a um ofício da Auditoria do Tribunal de Contas a URBS relata:

“A base de Despesas Administrativas não foi detalhada por insumo. Manteve-se o valor percentual incluso na taxa de administração da planilha anterior quando se realizava o pagamento por quilômetro rodado. Na planilha anterior, o item taxa de administração era composto por pessoal administrativo, despesas administrativas, instalações e almoxarifado e todo esse montante era calculado sobre a base de 12% dos custos operacionais com as devidas participações. A ideia da descrição de forma bem ampla é que tudo que não estivesse detalhado em outros custos pudessem ser enquadrados neste item de valor global. Citamos como exemplo a segurança do patrimônio que não está incluída no item vigilância que é exclusiva dos terminais. Um contrato de manutenção de toda rede lógica das empresas também é outro exemplo do que pode ser enquadrado neste item.”³⁵

Note que a URBS fez questão de deixar esse item amplo para englobar diversos custos, pois ela afirma ser um “item de valor global”.

Não há a previsão de um controle efetivo dessas despesas administrativas e inclusive, fica claro conforme relatado acima que pode haver sobreposição.

Analisando a planilha, vemos que os consórcios recebem R\$ 0,1454/km o que totaliza nem todo o sistema a quantia de R\$ 1.822.838,17. Para os consórcios, a quantia é de R\$1.275.405,94.

Os demonstrativos financeiros dos consórcios contém um item chamado de “Despesas Administrativas”, porém há também um item chamado de “outros

³⁴ Anexo III do Edital 005/2009.

³⁵ Relatório de Auditoria designada pela Portaria nº 704/13, página 180.

Custos operacionais” e ambos não são claros quanto as despesas referentes aos itens 6.1 da planilha.

No documento, há a referência ao item 40 como “Despesas Administrativas”. Analisando a referência 40 no Demonstrativo Financeiro, há menção a despesas relacionadas a: Honorários Profissionais, energia elétrica, Materiais de expediente administrativo, água, Segurança e Vigilância, Telefone, Seguros gerais, Confraternização, Processamento de dados, Auditoria e Consultoria, Sinistros e Indenizações de Trânsito, Aluguel de imóveis, Refeitório, Honorários pessoa física, Manutenção de Bens e instalações, Despesas judiciais e Legais, PAT- Programa de Auxílio ao Trabalhador, Despesas com exames e farmácias, Locação de Equipamentos, Projeto Escola, Materiais de Higiene, Limpeza e Copa, Material de Expediente, Serviços Pessoa Jurídica, Combustível e Lubrificantes, Congraçamento com funcionários, Viagens e estadias, Material de Consumo, Contribuição Sindical Patronal, entre outros.

Dessa forma, com essa quantidade de itens a despesa alegada pelos consórcios é de R\$20.616.000,00.

O item é tão amplo e tantas são as despesas lançadas que fica impraticável a comparação entre o que a planilha paga aos Consórcios ao que os Consórcios gastam. Pode-se até concluir que as despesas relacionadas ao item 6.1.2.

c) Outras custos administrativos de ordem operacional

Conforme relatado anteriormente, no Edital a URBS considera o item 6.1.2 da seguinte forma:

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.

Nesse item há a discriminação do que está contemplado com essa despesa, ou seja, sabe-se o que o usuário está pagando quando paga tarifa, e dessa forma a avaliação desse item é mais precisa.

COMPOSIÇÃO DE OUTRAS DESPESAS ADMINISTRATIVAS	
COMPONENTES	PESO
* ATENDE	9,30%
* Vigilância (1)	23,03%
Seguro (1)	22,32%
Uniforme	6,54%
* Atendimento médico SITES (1)	0,12%
Material de limpeza de estação tubo	0,83%
* Material de limpeza de terminais	1,05%
* Material de limpeza do patrimônio nos terminais	1,35%
Serviço e manutenção do SBE e dos equipamentos (Calçacas / Senotron / Informações aos usuários) (1)	35,47%
TOTAL	100,00%

* NÃO REMUNERADO NO LOTE METROPOLITANO.

(1) - Contratos terceirizados (considerado na licitação).

Limpeza terceirizado por opção dos contratados.

Figura 1: Apresentação Comissão Tarifária 25-03-2013

Nesse item há várias observações que devem ser feitas sobre a necessidade da existência deles na composição da Tarifa.

Os itens que compõe são: Atende, vigilância, Seguro, Uniforme, Atendimento médico Sites, Material de limpeza estação tubo, material de limpeza terminais e Serviço de manutenção da Bilhetagem Eletrônica.

Vamos discorrer sobre cada um dos itens.

c.1) ATENDE /ACESSO

A CPI enviou ofício a URBS para ter mais informações referentes ao serviço atende, através do requerimento 410.00037.2013 na data de 07/08/2013, porém não obteve resposta.

Os Serviços Atende ou Acesso é um serviço porta a porta para pessoas com deficiência. A sua existência é fundamental para uma cidade que valoriza as suas pessoas e permite a acessibilidade plena a todos, dando condições para que as pessoas com deficiência possam se locomover pela cidade.

Entretanto, a existência desse item na planilha é oneroso ao usuário do transporte coletivo, visto que apenas quem paga a passagem é quem irá custear um serviço que deveria ser custeado por toda a coletividade inclusive por aqueles que não utilizam o transporte coletivo, ou seja, deveria ser custeado pelo Estado (Gov. Federal/ Estadual / Município) através dos recursos oriundos dos tributos.

Deve haver um convênio do município através de sua administração direta ou indireta com URBS para que seja subsidiado esse item a fim de não onerar a tarifa.

Analisando a planilha, esse item tem um custo de 9,3 % de R\$0,1512, ou seja, custa R\$ 0,0141/km que totaliza R\$ 176.303,06 ao mês.

Sugere-se a retirada desse item da planilha para que o município financie.

É uma terceirização do serviço público, transferido para a iniciativa privada, financiado pelos pagantes da Tarifa.

c.2) VIGILÂNCIA

Para ter conhecimento desse custo no sistema foi enviado à URBS ofício referente ao requerimento 410.00068.2013 em 17/09/2013. Foi respondido pela URBS em 09/10/2013.

A URBS respondeu apenas que são 25 terminais atendidos por vigilantes durante 24 horas todos os dias do mês, o custo e o impacto na tarifa.

O custo por quilômetro é de R\$0,0345 que resulta em R\$432.381,91.

Segundo a planilha esse custo representa 23,03% de R\$0,1512 ou seja, R\$0,0348/km que totaliza R\$ 436.587,05 por mês.

A diferença é pequena.

Analisando os dados divulgados no site da URBS, pode-se ver que vigilância dos Terminais foi contratada através do Edital 003/2008, cuja vencedora foi a empresa Metropolitana.

No 7º aditamento, ocorreu o seguinte:

CLÁUSULA QUINTA

*Ficam **excluídos** ao objeto inicial do contrato n.º 012/2009, os postos de vigilância ostensiva e eletrônica, **junto aos Terminais de Transporte Coletivo de Curitiba**, a partir do dia 01 de janeiro de 2011, no valor de R\$ 242.239,47 (duzentos e quarenta e dois mil, duzentos e trinta e nove reais e quarenta e sete centavos).³⁶*

Nota-se que esse custo foi retirado do objeto do contrato 012/2009 e repassado aos consórcios. Atualmente a empresa que faz a vigilância dos

³⁶ Termo aditivo ao contrato de prestação de serviços de vigilância que entre si celebram urbs - urbanização de curitiba S.A. E metropolitana - vigilância comercial e industrial s.a - <http://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/PORTAL/licitacoes/documentos/12-2009%20TA%2007.pdf> – Assinado em 29 de Dezembro de 2010

terminais é a empresa Veper.

Em apenas 2 anos o valor referente a vigilância nos Terminais passou de R\$242.239,47 para R\$432.381,91, ou seja 78,9% de aumento. O INPC³⁷, índice utilizado no contrato para reequilíbrio econômico teve uma evolução de 14,28%³⁸ desde a retirada desse custo da URBS.

Utilizando apenas a correção inflacionária, se esse custo estivesse dentro de contrato 012/2009 o valor mensal seria de R\$ 276.836,10, ou seja, houve acréscimo de R\$155.545,81 por mês, se comparado ao serviço executado pela URBS ate 2010.

A que se considerar que o objeto do contrato previa vigilância todos os dias do mês 24 horas em 16 terminais, porém no 7º aditamento, exatamente 1 ano após o edital de licitação, ou seja 29/12/2010, não é citado quantos terminais deixaram de ter vigilância ostensiva 24 horas todos os dias do mês.

O contrato mostra que os recursos destinados a vigilância nos terminais é por recursos próprios da URBS ³⁹.

Dessa forma deve haver uma verificação das razões que levaram a URBS a excluir do contrato 12/2009 que tem prazo final em 31 de janeiro de 2014, a vigilância dos terminais.

Da mesma forma, a URBS deve assumir a vigilância dos terminais e custear a vigilância com recursos próprios, afinal ela cobra uma taxa para gerenciar o sistema. Os custos de vigilância devem ser pagos por essa taxa de gerenciamento.

c.3) SEGURO – SegBus.

A Lei 12.597/08 normatiza a obrigação dos contratados, concessionários e permissionários :

Art. 13- Constitui obrigação dos contratados, concessionários e permissionários, prestar o serviço delegado de forma adequada à plena satisfação dos usuários, conforme disposições estabelecidas em lei, nos regulamentos, editais e contratos, e em especial:

(...)

VII - garantir a segurança e a integridade física dos usuários e trabalhadores do Sistema de Transporte Público de Curitiba, instituindo mecanismos de

³⁷ INPC – índice Nacional de Preços ao Consumidor – Fonte IBGE.

³⁸ Variação INPC entre jan/2011 e fev/2013.

³⁹ Extrato do contrato n.º 012/2009 -

<http://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/PORTAL/licitacoes/documentos/012%20Metropolitana%20CC%20003-08.pdf>

monitoramento, controle, cumprimento das determinações da URBS, vigilância, logística, tecnologia e cobertura de acidentes pessoais adequados aos custos tarifários;

Dessa forma, a cobertura de acidentes pessoais ocorridos devido a prestação do serviço são responsabilidades dos concessionários.

Repassar o valor integral a Tarifa elimina qualquer risco por parte do concessionário.

O seguro vigente no transporte tem apólice 4805-7, onde de um lado está como ESTIPULANTE o SETRANSP, do outro lado como CORRETORA, a Ecoverde Corretora e de outro lado como SEGURADORA, o HSBC Seguros (Brasil) S/A.

Importante lembrar que o HSBC Seguros (Brasil) é sócio da URBS com participação de 0,0196664%⁴⁰

Essa apólice considera como SEGURADO, o proponente usuário do transporte coletivo urbano da cidade de Curitiba e das linhas metropolitanas integradas, pertencentes a denominada RIT.

No item 12 do contrato há as seguintes condições:

A forma do custeio do seguro será não contributária, ou seja, é de responsabilidade do Estipulante da apólice arcar com o ônus total do seguro sem qualquer participação do Segurado.⁴¹ (grifamos)

12) CUSTEIO DO SEGURO
A forma de custeio do seguro será não-contributária, ou seja, é de responsabilidade do Estipulante da apólice arcar com o ônus total do seguro sem qualquer participação do Segurado.

Atualmente o custo do seguro é de R\$0,01325 por transporte realizado.

O Ofício 726/2013 da URBS em resposta ao requerimento 410.00070.2013 afirma que o impacto é de 0,57% de R\$2,9994 e desde o início das operações dos concessionários 1747 usuários foram atendidas.

Segundo a URBS, o provisionamento mensal está em R\$431.967,49 para os 4 lotes. Somente para o transporte urbano são R\$ 302.239,61.

Logo, há uma inconformidade com o previsto no item 12, visto que o fato de estar provisionado na tarifa transfere todo o custo ao usuário que é

⁴⁰ Quadro de Acionistas URBS – <http://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/institucional/acionistas>.

⁴¹ Condições Gerais nº201204 – Seguro de Acidentes Pessoais Coletivo – Modalidade Convencional – Página 16.

Segurado.

O provisionamento desse item na tarifa deve ser retirado da tarifa.

c.4) UNIFORMES

Segundo a URBS, o item uniformes tem um peso de 6,54% no item 6.1.2, ou seja, R\$0,0099/km . São R\$ 123.980,86 na RIT e R\$ 86.747,10 por mês nos lotes urbanos.

A lei municipal 12.597/2008 prevê que os custos de uniformes serão provisionados na planilha na forma que segue:

Art. 28- A planilha de custos utilizada para remuneração das contratadas, será estabelecida em edital licitatório, cuja estrutura paramétrica deverá considerar no mínimo os seguintes itens:

(...)

II - custos de pessoal de operação: motoristas, cobradores, porteiros, vigilantes, controladores de tráfego, pessoal de manutenção, pessoal de limpeza e auxiliares de operação e demais funções pertinentes, bem como encargos sociais, benefícios e uniformes;

Apesar do custo alto, de R\$ 1.487.770,36 ao ano na RIT, existe a previsão legal.

Salienta-se que esse custo deve ser avaliado para verificar a realidade verificando as notas fiscais de compra.

c.5) Atendimento médico SITES.

Primeiramente o SITES- Sistema Integrado de Transporte para o Ensino Especial foi criado com o objetivo de prestar serviço de transporte a estudantes com deficiência, moradores do Município de Curitiba e matriculados nas Escolas Especiais Municipais, Estaduais ou conveniadas, situadas no limite urbano na cidade. Foi instituído pelo Decreto 232/1998, sendo implantado um terminal exclusivo , denominado Terminal Ângelo Antônio Dallegrave, situado na Av. Visconde de Guarapuava.

O Decreto 1813/2011 define as responsabilidades da Secretaria de Educação e da URBS.

Art. 5º -Compete a Secretaria de Educação:

I - subsidiar o transporte dos alunos de acordo com a planilha elaborada pela URBS - Urbanização de Curitiba S.A. e aprovada pela Secretaria Municipal da Educação, cujos valores devem corresponder ao valor pago aos transportadores. Os valores deverão ser repassados ao Fundo de Urbanização de Curitiba mensalmente;

Logo, a existência do custo “atendimento médico SITES” deve ser financiado pelo Município de Curitiba, com recursos de toda a coletividade, através de convênios.

Ainda, o usuário do transporte é onerado, inclusive os usuários da Região Metropolitana Integrada, visto que estão custeando um benefício exclusivo a moradores de Curitiba.

O custo para todo o sistema é R\$0,0002/km, ou seja, R\$ 2.274,88 ao mês.

C.6) Material de limpeza estações tubo, terminais e patrimônio nos terminais

Esse custos chamam a atenção pois pode haver a duplicidade dos mesmos em relação ao item 6.1, conforme relatado anteriormente.

Para limpeza de estações tubo, o custo é de R\$0,0013/km, ou seja, R\$ 15.734,57.

Para limpeza de Terminais o custo é de R\$0,0016/km, ou seja, R\$ 19.905,18.

Para limpeza do patrimônio dos Terminais o custo é de R\$ 0,0020/ km, ou seja, R\$25.592,38.

A somatória de todos esses custos provisionados para limpeza é de R\$0,0049/km ou R\$61.232,14 ao mês.

Como não está claro se esses custos são mantidos pelo item 6.1.1, optou-se por retirá-los na planilha.

c.7)Serviço de manutenção no SBE e dos equipamentos

Esse é um dos itens que mais demandaram esforços da CPI do Transporte Coletivo.

O SBE é o cérebro de toda a Rede Integrada de Transporte,

pois além de controlar a Bilhetagem Eletrônica, também controla o posicionamento dos veículos, através da sua coordenada GPS, entre outras funções muito importantes.

De acordo com os contratos da Concessão, a URBS terceirizou uma atribuição dela.

A terceirização do sistema que está instalado é fruto de um Contrato de Gestão entre o ICI e a URBS.

Com prazo de execução de 48 meses, o contrato previa o aluguel dos equipamentos de hardware e de software com a opção de compra ao final do contrato.

Esse contrato foi assinado em 2009, logo após o distrato de outro contrato de Gestão entre o ICI e a URBS assinado em 2006.

Esse contrato de 2006 previa a aquisição da propriedade intelectual do software. O contrato de 2009 não previa a aquisição da Propriedade Intelectual.

Ocorre que o ICI repassou grande parte do trabalho do desenvolvimento do software para a empresa DATAPROM. Foi uma quarteirização.

A URBS pagou aproximadamente R\$32 milhões para o ICI que repassou R\$29 milhões à DATAPROM.

Essa foi uma das maiores polêmicas da CPI, pois, sem a Propriedade Intelectual do Software, não é possível ter acesso ao código fonte. Entretanto, sem o código fonte a URBS não pode fazer a manutenção do sistema com uma empresa que não seja a dona do Software.

A DATAPROM é a dona do código fonte.

A planilha provisiona às empresas para a manutenção do SBE, 35,47% do item 6.1.2, ou seja R\$0,0536/km. São R\$ 672.416,09 para manutenção.

Ao longo da CPI surgiram informações sobre a empresa Enterhelp que prestou esse serviço de manutenção por um período, cobrando R\$240.000,00 ao mês. Uma diferença significativa.

Como o contrato de locação estava vigente, os equipamentos pertenciam a Dataprom, logo até para a troca de uma bateria, os equipamentos eram encaminhados, pela Enterhelp para a Dataprom, para fazer a manutenção.

Havia demora significativa na devolução dos equipamentos e os concessionários se viram prejudicados na arrecadação da venda de passagens, pois quando um equipamento falhava, não eram registrados os passageiros. Como a remuneração das empresas é por tarifa técnica, quando o usuário não é registrado, a

empresa perde receita.

Dessa forma, as empresas voltaram a contratar a Dataprom para fazer o serviço de manutenção nos seus próprios equipamentos alugados.

Com os R\$32 milhões do contrato de aluguel, somado aos serviços de manutenção, estimados em média de R\$500 mil ao mês, podemos estimar que ao longo dos três anos de prestação de serviços de manutenção nas empresas consorciadas, referentes aos equipamentos do contrato, a empresa DATAPROM pode ter recebido receitas superiores a quantia de R\$50 milhões.

Toda essa quantia foi feita sem licitação, visto que o contrato da URBS é com o ICI, que é uma Organização Social. As Organizações Sociais são dispensadas de licitação.

Uma das conquistas dessa CPI é o fato de que a empresa Dataprom irá fornecer o código fonte para a cidade de Curitiba. Dessa forma, será possível fazer um novo contrato de manutenção que pode ter um valor consideravelmente menor que o atual.

Da mesma forma, com a posse do código fonte, será possível realizar uma auditoria independente no software a fim de encontrar eventuais falhas e até propor melhorias de segurança, devido as falhas apontadas pela consultoria da empresa MSDEVELOP.

Dessa forma, sugerimos a redução para um preço possível de ser aplicado que é estimado em R\$240 mil mensais , ou R\$ 0,0191/ km

c.8- Conclusão item 6.1.2.

Com todas as considerações acima, sugere-se a retirada total dos custos referentes ao Serviço Atende, a vigilância, ao Seguro e atendimento médico Sites, assim como a consideração de um novo preço para a manutenção da Bilhetagem Eletrônica estimada em R\$240 mil mensal.

Mantêm-se apenas os custos de uniforme e material de limpeza, com as devidas ressalvas.

Dessa forma, o custo/km do item 6.1.2 passa de R\$0,1512 para R\$0,0339, ou seja uma redução de 77,57%.

4.3.1.4 TAXA DE RISCO

Esse item é aplicado apenas ao ônibus híbrido, também chamado de Hibribus.

Para muitas pessoas o ônibus híbrido é um dos vilões da tarifa, mas isso não é verdade.

O grande problema do ônibus é o alto custo de aquisição, pois se trata de uma nova tecnologia no mercado. Da forma como ele foi inserido no sistema de Curitiba, seu custo fica mais caro se comparado com ônibus similares, devido o contrato estabelecido entre a URBS e a Volvo. Desde setembro do ano de 2012, 30 hibribus circulam na cidade.

O contrato prevê, a amortização do passivo gerado pela substituição dos ônibus, uma taxa de risco operacional por se tratar de uma nova tecnologia. Juntos, estes dois itens equivalem a custos de quase R\$ 135 mil ao mês ou mais de R\$ 1,6 milhão ao ano.

De acordo com o relatório final da Comissão de Análise da Tarifa do Executivo Municipal, os ônibus desativados estão em plena vida útil, dessa forma eles poderiam ter sido vendidos ou estarem em uso por outras linhas.

O que não poderia ocorrer é os ônibus ficarem parados e continuarem sendo remunerados e amortizados como se estivessem sendo utilizados.

Com relação à taxa de risco, não há justificativa para esta cobrança, pois a tecnologia utilizada nos ônibus híbridos já está consolidada por seu uso em larga escala, há vários anos, em outros países. O argumento de que esta tecnologia poderia trazer riscos não é válida.

Apesar dos críticos devido ao alto custo de aquisição, a economia de combustível e o ganho ambiental não foram contabilizados na planilha. De acordo com dados divulgados pela Volvo, o sistema híbrido proporciona uma redução no consumo de combustível de até 35%. Já a diminuição das emissões de poluentes pode chegar a 90% na comparação com motores a diesel convencionais.

Cada hibribus deixa de emitir cerca de 30 toneladas de gases poluentes ao ano, o que representa quase 1 milhão de toneladas se somados os 30 ônibus que estão em operação.

Em curto prazo isso pode não significar muito, mas para a Curitiba que queremos para o futuro simboliza uma mudança de paradigma, do veículo de transporte coletivo movido a combustível fóssil por um veículo movido a combustível

limpo, e representar economia no tratamento de saúde da população.

Dados da Organização Mundial da Saúde (OMS) apontam que 3,3 milhões de pessoas morrem ao ano em decorrência da poluição do ar nas ruas.

Dessa forma sugere-se que a taxa de risco seja eliminada da Tarifa e eventuais riscos devem ser assumidos pelo concedente ou pelo contratado, não ao usuário do serviço público.

4.3.1.5 AMORTIZAÇÃO

O item amortização é a quitação de uma dívida através de pagamentos periódicos, que são realizados em função de um planejamento.

São os custos de reposição dos valores investidos na frota.

A planilha contém a amortização de veículos – item 7.1 – e a amortização de instalações, edificações e equipamentos – item 7.2.

4.3.1.6 Amortização de veículos.

A primeira vista temos o fato de que a Lei 12.597/2008 e o Decreto 1.356/08 preveem a “Depreciação” e o Edital 005/09 prevê a “Amortização”.

Uma controvérsia que pode ser gerada é a existência de uma metodologia prevista no GEIPOT que faz um cálculo de depreciação de veículos através do método de Cole, caracterizada por uma perda acentuada de valor no início de sua utilização e que se atenua com o passar dos anos.

A URBS adota uma metodologia diferente, a qual ela chama de amortização dependente da quilometragem percorrida e quando inserida na tarifa passa a depender da quantidade de passageiros.

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

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

O custo por quilômetro da amortização é calculado para cada tipo de veículo da seguinte forma: o valor do veículo sem rodagem menos o valor residual,

multiplicado pela frota total da categoria.

Para o GEIPOT a depreciação é um custo fixo, e na metodologia adota pela URBS, a amortização é variável.

O fato de a amortização ser variável, pode implicar em um valor diferente do previsto, para mais ou para menos, dependendo da quantidade de passageiros pagantes.

Sendo variável e dependente da quantidade de passageiros, torna-se um risco.

Logo, se esse valor for superior, esse item gerará receitas indevidamente, além da rentabilidade justa prevista.

Segundo a Receita Federal, a diferença entre “depreciação” e “amortização” é a seguinte:

A principal distinção entre esses dois encargos é que, enquanto a depreciação incide sobre os bens físicos de propriedade do próprio contribuinte, a amortização se relaciona com a diminuição de valor de bens que, nos termos da lei ou contrato que regule a concessão de serviço público, devem reverter ao poder concedente ao fim do prazo da concessão, sem indenização; ou que, locados ou arrendados, ou em bens de terceiros, quando não houver direito ao recebimento de seu valor; ou dos direitos (ou despesas diferidas) com prazo limitado (legal ou contratualmente).⁴²

Dessa forma, entende-se que o termo amortização é correto.

Nota-se que:

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. Não havendo aquisição de um determinado tipo de veículo no período poderá ser utilizado a variação de preço dos veículos de outros tipos adquiridos.

Dessa forma, entende-se que o cálculo da amortização será feito utilizando como base o valor de compra de um veículo novo sem os custos referentes a rodagem, multiplicado pela frota real, dividido o valor residual em 120 meses e por fim dividido pela quilometragem mensal percorrida por aquele tipo de ônibus.

Ocorre que, se for essa a interpretação, quando o preço de um veículo tem uma variação para cima, conseqüentemente os veículos adquiridos com um preço inferior passam receber uma quantia maior que a prevista para amortizar o valor pago no ato da compra do veículo.

⁴² <http://www.receita.fazenda.gov.br/pessoajuridica/dipj/2005/pergresp2005/pr381a388.htm>.

Por outro lado, se um veículo tiver redução do preço, consequentemente o Consórcio receberá menos ao longo dos anos de amortização.

A Sugestão é que seja realizada uma reavaliação da maneira utilizada para amortizar os veículos, pois o que deveria ser um valor fixo relacionado ao preço pago no veículo dividido ao longo da vida útil, acaba-se tornando-se variável, dependente da quantidade de passageiros pagantes e do preço de compra de um veículo novo.

Na planilha, o custo de amortização é de R\$0,4444/ km, que totaliza na RIT a quantia de R\$ 5.571.315,56 mensal. Para os consórcios urbanos são R\$ 3.898.145,82 ao mês.

Durante o 1º semestre de 2013, os consórcios receberam R\$ 23.388.874,91 e os demonstrativos financeiros demonstram a quantia de R\$26.958.000,00.

Essa diferença pode ser explicada pela metodologia de cálculo.

Cabe também ressaltar que a amortização consiste na recuperação contábil do capital aplicado na aquisição de bens.

Dessa forma, pode-se considerar que valores superiores de amortização aos provisionados pela tarifa, significam uma redução na possibilidade de auferir lucro contábil ou lucro tributável, pois os valores de amortizações são deduzidos do resultado operacional.

Ocorre que as empresas recebem uma provisão de impostos exclusivos, cuja legalidade ainda será abordada nesse relatório, baseada em uma rentabilidade justa. Entretanto, se os valores referentes às amortizações forem maiores que os efetivamente pagos, ocorre uma redução da rentabilidade contábil, logo uma redução na quantidade de imposto a ser paga. Logo, se há uma redução da rentabilidade contábil ou lucro contábil, uma quantia inferior de imposto será paga ou ainda, se houver prejuízo contábil, não haverá pagamento de imposto, ainda que tenha sido repassado às empresas.

Como as empresas relatam prejuízos contábeis, todo provisionamento de impostos foi absorvido como excesso de rentabilidade.

4.3.1.7 Amortização de instalações, edificações e equipamentos

Segundo a Lei Municipal 12.597/2008 em seu artigo 28:

Art. 28- A planilha de custos utilizada para remuneração das contratadas, será estabelecida em edital licitatório, cuja estrutura paramétrica deverá considerar no mínimo os seguintes itens:

(...)

*IV - custos de depreciação: ônibus, instalações e equipamentos(**grifou-se**)*

O Decreto 1.356/08, por sua vez, em seu artigo 57:

Art. 57- A planilha de custos para cálculo do custo quilômetro, utilizada para remuneração das contratadas, será estabelecida no edital licitatório e deverá considerar os seguintes itens:

(...)

IV - custos de depreciação de veículos, instalações e equipamentos;

Apesar de a Lei municipal prever “no mínimo” o decreto municipal não acrescenta, no inciso IV, a opção de depreciação de instalações, edificações e equipamentos.

O Edital 005/2009, então prevê a fixação da amortização das instalações, edificações e equipamentos em seu Anexo III, na forma que segue:

“Custo vinculado, representando 6,33% da amortização dos veículos da frota de modelos ideais, conforme custos atuais praticados da RIT (Rede Integrada de Transporte).”⁴³

A vinculação desse custo por si já pode representar um ponto de análise, pois se as amortizações estão sendo feitas em edificações, equipamentos ou instalações, o correto seria amortizar os investimentos que foram feitos, ao invés de vincular a amortização variável de veículos. Isso torna custos que metodologicamente deveriam ser fixos em variáveis.

Analisando o método GEIPOT:

“A depreciação mensal relativa a máquinas, instalações e equipamentos, correspondente a um veículo, é obtida multiplicando-se o preço do veículo leve novo completo pelo fator 0,0001. Esse fator foi obtido por meio de levantamentos realizados em diversas cidades, por ocasião da elaboração das Instruções Práticas para o Cálculo da Tarifa de Ônibus Urbano, editadas pelo GEIPOT em 1982. Ressalte-se que o fator de depreciação refere-se ao preço do veículo leve, independente da composição da frota.”

Não há clareza em depreciação de edificações nessa metodologia do GEIPOT.

⁴³ Item 7.3 – Edital 005/2009, Anexo III

Sobre instalações, o edital no item 6.1.6 alínea “j” prevê que os Consórcios deverão:

6.16 -j) Declaração formal de disponibilidade de instalações em área adequada à atividade, de acordo com a legislação aplicável em matéria urbanística e ambiental;

A auditoria do TCE- PR encontrou instalações que são utilizados em 2 lotes distintos o que pode impactar em amortização em duplicidade, o que não é permitido pela Lei 12.597/2008.

Art. 11. A contratada deverá operar com imóveis, equipamentos, máquinas, veículos, peças, acessórios, móveis, garagem e demais instalações, manutenção e pessoal vinculado ao serviço objeto do contrato, com exclusividade.⁴⁴

E, segundo o Decreto 1.356/08, pode acarretar em Multa.

GRUPO VII - VALOR EQUIVALENTE A 1.000 KM

(...)

11) deixar a contratada de operar com imóveis, vinculado ao serviço objeto do contrato, com exclusividade;⁴⁵

Há também terrenos que quando não estão vazios, são instalações de concessionárias e até bancos, ou seja, não há qualquer ligação com o Objeto do Contrato.

Isso é pode ser uma falta ao Edital e ao Contrato.

13.16 A CONCESSIONÁRIA, além das penalidades anteriormente previstas e das constantes no Capítulo IV, Seção II, da Lei n.º 8.666/93, estará sujeita, ainda, às seguintes sanções:

13.16.1 Perda do valor integral da garantia na hipótese da licitante não disponibilizar a frota e as instalações devidamente adequadas à operação dos serviços e formalmente autorizadas a funcionar pela municipalidade por meio dos competentes alvarás, no prazo de até 90 (noventa) dias (item 8.2 do Termo de Referência – ANEXO I), salvo motivo de caso fortuito ou força maior,

⁴⁴ Lei Municipal 12.597/2008 – Artigo 11.

⁴⁵ Decreto Municipal 1.356/2008 Anexo II – Relação de multas.

devidamente comprovado perante a CONCEDENTE.

Cabe ressaltar que a norma tributária brasileira não permite a depreciação de terrenos, logo a inclusão de terrenos sem uso onera a tarifa.

Segundo a Receita Federal:

Salientando-se que somente os edifícios e construções alugados ou utilizados pelo proprietário na produção dos seus rendimentos podem ser objeto de depreciação, quando o valor do terreno não estiver separado do valor da edificação que sobre ele existir deve ser providenciado o respectivo destaque para que seja admitida dedução da depreciação do valor da construção ou edifício. Para isso, o contribuinte poderá servir-se de laudo pericial para determinar que parcela do valor contabilizado corresponde ao valor do edifício ou construção, aplicando, sobre este, o coeficiente de depreciação efetivamente suportado, limitado, para efeito tributário, ao admitido para essa espécie de bem (PN CST nº 14/72)⁴⁶.

Outro ponto é a inclusão no edital desse item sem condicionar às empresas que já estavam operando em Curitiba a necessidade da realização dessa amortização, pois o edital é claro ao afirmar que as empresas permissionárias já recebiam a amortização de instalações, edificações e equipamentos, pois usa do termo “conforme custos atuais praticados na RIT (Rede Integrada de Transporte)”.

A URBS afirmou que manutenção da amortização foi no sentido de que não se conhecia quem venceria o certame.

Fato é que as empresas vencedoras estão há anos operando o sistema e as edificações em uso podem ter sido totalmente depreciadas.

A sugestão é que se verifique esse item da planilha de custos para que sejam esclarecidos a inclusão de terrenos que não estão vinculados ao objeto do contrato, visto que pode haver indícios de irregularidades, pois a norma contábil brasileira não permite a amortização e a depreciação de terrenos e alguns terrenos não estão vinculados ao contrato.

4.3.1.8 RENTABILIDADE JUSTA DO SERVIÇO PRESTADO

A concessão de um serviço público prevê que o ente privado tenha uma rentabilidade que lhe permita auferir ganhos financeiros. Logo a existência da rentabilidade justa, como o próprio nome diz é justa.

⁴⁶ <http://www.receita.fazenda.gov.br/pessoajuridica/dipj/2002/pergresp2002/pr357a370.htm>

A Lei municipal 12.597/08 , em seu artigo 28 normatiza:

Art. 28. A planilha de custos utilizada para remuneração das contratadas, será estabelecida em edital licitatório, cuja estrutura paramétrica deverá considerar no mínimo os seguintes itens:

(...)

V - rentabilidade justa do serviço prestado;

O Decreto Municipal, por sua vez, em seus artigos 57 e 63 regulamenta:

Art. 57 A planilha de custos para cálculo do custo quilômetro, utilizada para remuneração das contratadas, será estabelecida no edital licitatório e deverá considerar os seguintes itens:

(...)

V - rentabilidade justa do serviço prestado;

Art. 63 Considera-se rentabilidade justa do serviço prestado, o ganho gerado na operação do sistema de transporte coletivo, considerando os investimentos realizados pelas contratadas em veículos, instalações, equipamentos e almoxarifado para operacionalizar os serviços do referido sistema.

Por fim, o Edital 005/2009 justifica a rentabilidade justa como:

*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.** (**grifou-se**)*

Nota-se duas inclusões.

A primeira é o item “Edificações” e a segunda é a provisão de recursos para pagamento de impostos de ordem exclusiva, como o imposto de renda e a contribuição social sobre o lucro líquido (CSLL).

Primeiramente analisou-se a rentabilidade justa dos veículos através de uma metodologia apresentada pela URBS nas apresentações da Comissão Executiva da Tarifa a URBS apresentou a seguinte expressão para cálculo da rentabilidade justa custo /km= [0,5 (5 anos) x 1% valor da frota ideal] / quilometragem⁴⁷ e verificou-se que a expressão acima foi a utilizada para a composição da tabela divulgada no edital, conforme segue:

⁴⁷ Folha 66 – Apresentação Comissão tarifária 25/03/2013.

Tipo de veículo	km	Frota total na vida útil	Preço base sem rodagem	Valor da frota com vida útil R\$	Rentabilidade 1%	Rentabilidade 1% custo/km	Rentabilidade justa custo/km	Rentabilidade justa mensal R\$
MICRO	8 876,07	3	156.582,00	234 843,00	3,349,43	0,2378	0,3634	3.589,87
MICRO ESPECIAL	774 352,75	109	200.840,00	10.934 890,00	106,349,80	0,1412	0,2317	179.397,71
COMUM	968 016,53	179	223.590,00	16.810 510,00	128.105,10	0,2051	0,3188	207.225,39
SEMI PADRON	189 126,83	29	241.870,00	3.387 590,00	53 875,80	0,1791	0,2834	59.591,29
PADRON	637 664,94	109	299.924,00	15.900 255,00	158.009,59	0,2478	0,3771	240.402,19
ARTICULADO 18 metros	365 820,33	62	604.850,00	16.069 372,00	150.083,73	0,4469	0,6485	217.794,00
ARTICULADO 20 metros	0,00	0	619.950,00	0,00	0,00	0,0000	0,0000	0,00
BIARTICULADO	171 887,07	32	698.150,00	16.970 400,00	159.704,00	0,9303	1,3077	234.482,89
ÍNDICE MÉDIO	3.084.428,12	521		81.147.443,00	811.474,43	0,2631	0,3979	1.227.192,03

Dessa forma, utilizando a expressão acima e considerando a mesma metodologia de cálculo apresentada no Anexo III. Chegou-se aos seguintes dados:

OBS.: Na apresentação à comissão de auditoria da planilha a URBS cita que o custo de frota ideal é o veículo 0km sem rodagem.

Logo, para o ano de 2013 temos o seguinte:

Tipo de veículo	valor ônibus 0km sem rodagem	frota 0km	planilha	diferença
MICRO	R\$ 179.105,00	R\$ 0,2082	R\$ 0,2979	43,05%
MICRO ESPECIAL	R\$ 234.230,45	R\$ 0,2731	R\$ 0,1714	-37,24%
COMUM	R\$ 240.277,63	R\$ 0,2003	R\$ 0,2294	14,52%
SEMI PADRON	R\$ 277.414,36	R\$ 0,1419	R\$ 0,1839	29,59%
PADRON	R\$ 331.884,06	R\$ 0,2971	R\$ 0,2865	-3,58%
PADRON HÍBRIDO	R\$ 617.426,37	R\$ 0,6114	R\$ 0,4652	-23,92%
ARTICULADO 18m	R\$ 577.456,80	R\$ 0,4509	R\$ 0,5478	21,49%
ARTICULADO 20m	R\$ 601.483,72	R\$ 0,9972	R\$ 0,5829	-41,55%
BIARTICULADO	R\$ 897.528,87	R\$ 0,9253	R\$ 1,0804	16,76%
TOTAL		R\$ 2.914.321,72	R\$ 3.082.863,4132	5,78%

Nota-se que alguns valores apresentam grandes diferenças entre si para o mesmo tipo de ônibus, ainda que utilizando exatamente a mesma metodologia de cálculo.

Dessa forma pode-se concluir que para efeitos de cálculo não são utilizados os valores referentes aos veículos 0 km.

De qualquer forma a metodologia de cálculo da rentabilidade

justa deve ser mais clara e transparente para permitir a fiscalização dos valores.

Cabe ainda notar que a planilha remunera com valores acima do que se for considerada a metodologia apresentada pela URBS, por isso deve ser revisada.

Há uma diferença de R\$ 168.541,70.

Sobre esses valores é vinculado uma rentabilidade aos equipamentos, instalações, edificações no percentual de 30,72%. Não foram apresentados os cálculos que demonstram de onde essa relação foi originada, pois a URBS novamente afirmou ser um valor praticado na RIT.

Essa relação de 30,72% em tese significa que para cada R\$1,00 investido em veículos, R\$ 0,3072 são instalações, edificações, equipamentos e almoxarifado para operacionalizar os serviços do referido sistema.

A título de comparação, o método GEIPOT, não considera edificações e adota um cálculo diferente. A remuneração do capital imobilizado em máquinas, instalações e equipamentos corresponde a 4% (quatro por cento) do preço de um veículo leve novo completo, para cada veículo da frota. Com relação à remuneração do Almoxarifado, o modelo admite que o valor anual do capital imobilizado em almoxarifado corresponde a 3% do preço de um veículo novo completo, para cada veículo da frota.

Cabe aqui mais uma vez acrescentar que foram declarados imobilização de capital em terrenos que não são utilizados no sistema.

Por fim, há a inclusão de impostos e contribuição social de ordem exclusiva.

Essa inclusão no edital não possui embasamento legal, visto que os impostos exclusivos, segundo a Súmula 254/2010 do TCU:

“O IRPJ – Imposto de Renda Pessoa Jurídica – e a CSLL – Contribuição Social sobre o Lucro Líquido – não se consubstanciam em despesa indireta passível de inclusão na taxa de Bonificações e Despesas Indiretas – BDI do orçamento-base da licitação, haja vista a natureza direta e personalística desses tributos, que oneram pessoalmente o contratado.”

Tanto o Imposto de Renda quanto a Contribuição Social sobre o Lucro Líquido – somente podem ser calculados ao fim do exercício financeiro, com

exceção das empresas que fazem opção pelo lucro presumido.

Dessa forma, não há a possibilidade de prever, antes do fim do exercício financeiro, qual a quantia de impostos que será necessária pagar, ou ainda em ocorrendo prejuízo contábil, não será necessário pagar o Imposto de Renda e a CSLL.

Estes ônus tributários fazem parte da individualidade e da personalidade jurídica tributária intrínseca do prestador do serviço, não podendo, portanto, ser repassados ao usuário ou à Administração Pública.

O provisionamento direto às empresas pode representar um enriquecimento ilícito, pois não há previsão legal e ainda, quando há prejuízo contábil, tudo aquilo que foi recebido permanece nos cofres da empresa.

Somente os impostos exclusivos representam um aumento de aproximadamente 50% do custo/ km da rentabilidade de veículos e de equipamentos, instalações e almoxarifado.

O provisionamento é de R\$0,2313/km, o que representa na RIT, por mês, o total de R\$ 2.899.741,87 . Somente para os consórcios urbanos, são R\$ 2.028.895,43.

Nos primeiros 6 meses do ano, foram pagos sem a devida previsão legal, R\$ 17.398.451,25 na RIT e para os lotes urbanos R\$ 12.173.372,56.

Dessa forma, podemos estimar que, apenas nos Consórcios Transbus, Pioneiro e Pontual, são estimados R\$ 24.346.745,12 em impostos que serão provisionados.

Entretanto, como as empresas demonstram estar operando com prejuízo contábil, nem 1 centavo será pago em Imposto de Renda e CSLL.

Extrapolando os valores provisionados em anos anteriores, desde o início do contrato de concessão, estima-se que, somente nos Lotes Urbanos foram provisionados uma quantia superior a R\$54.000.000,00 em 36 meses de operação.

De acordo com os demonstrativos dos consórcios, apenas R\$614.000,00 foram pagos em impostos exclusivos. Representa um saldo de R\$53,4 milhões.

Sugere-se a imediata retirada desses itens da tarifa, o que representa a quantia de R\$0,2313/km ou R\$0,1150 na tarifa.

4.3.1.9 IMPOSTOS E TAXAS

4.3.1.9.1 Impostos Federais

A desoneração do Governo Federal do PIS e COFINS deve ser expandida para o IPI dos veículos, pois isso afeta o valor de compra dos veículos, o que de fato onera a tarifa duplamente, pois os veículos são os principais investimentos que são feitos pelas empresas.

Dessa forma, se o IPI zerado em um veículo reduzir em 5% o preço, isso reduzirá em 5% os valores de amortização e em 5% a rentabilidade das empresas, e de fato, irá reduzir a tarifa.

Os encargos sociais representam aproximadamente 40% dos custos de salários, e pesam na tarifa, apesar de recentemente uma desoneração de encargos, por parte do Governo Federal, ter reduzido o custo em encargos, ele ainda é alto.

4.3.1.9.2 Impostos Estaduais.

O ICMS do combustível, após o anúncio da desoneração no início do ano, apenas se concretizou no fim de Outubro, retroativo ao início de Outubro.

Considerando o valor do diesel utilizado para a formação da planilha vigente de R\$ 1,9680 e considerando que o ICMS sobre combustíveis é de 12%, desde a sanção da Lei 17557, publicada em 6 de maio de 2013, o novo preço do diesel, ainda que o médio, deve ser de R\$1,7318.

O impacto na tarifa deve ser uma redução próxima a R\$0,06.

4.3.1.9.3 Impostos Municipais

O ISS em Curitiba é de 2%, que é o mínimo previsto pela Emenda Constitucional 37/2002, em seu artigo 3º, que incluiu o artigo 88 ao Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, fixando a alíquota mínima do ISS em 2% (dois por cento), a partir da data da publicação da Emenda (13.06.2002).

Nota-se que o caput do artigo 88 diz que:

“Art. 88. Enquanto lei complementar não disciplinar o disposto nos incisos I e III

do § 3º do art 156”

Existe a Lei complementar 156 que “Dispõe sobre o Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza, de competência dos Municípios e do Distrito Federal, e dá outras providências.”

Logo, entende-se que ela disciplina o inciso III que está previsto no artigo 88 do Ato das disposições constitucionais transitórias.

Na Lei Complementar 156, não há qualquer menção a alíquotas mínimas, somente a alíquota máxima de 5%. Logo, entende-se que ela pode ser reduzida para valores mínimos.

A Lei Complementar 101/2000 em seu artigo 11 normatiza:

Art. 11. Constituem requisitos essenciais da responsabilidade na gestão fiscal a instituição, previsão e efetiva arrecadação de todos os tributos da competência constitucional do ente da Federação.

Logo, o ISS deve ser cobrado, porém entende-se que a atual alíquota de 2% pode ser revista, pois a Prefeitura afirma que os valores arrecadados com o ISS são, atualmente, repassados novamente ao transporte coletivo como subsídio.

Atualmente representa aproximadamente R\$0,04 na tarifa e é variável de acordo com o preço da passagem.

4.3.1.9.4 Taxa de administração da URBS

A existência de uma taxa de 4%, prevista em Lei, é um contraditório devido a URBS ser uma empresa de Economia Mista, que por ser uma empresa ter por finalidade o Lucro.

A controvérsia se dá no sentido de que todas as vezes que a tarifa aumenta, consequentemente a remuneração da URBS também aumenta.

Simplemente retirar da tarifa esse item, implica automaticamente na institucionalização do subsídio. O subsídio é um recurso que poderia ser utilizado, por exemplo, em saúde e educação.

A criação de uma Secretaria Municipal não significa que o problema do financiamento será resolvido, pois essa Secretaria teria que ser custeada

com recursos do tesouro municipal, assim como o subsídio e fazer um concurso público para a contratação de funcionários, que teriam caráter estatutário, com um regime trabalhista do diferenciado em relação da CLT.

A modicidade tarifária também é desejável.

A sugestão é a mudança do cálculo de remuneração da URBS de taxa, que é contraditório a sua natureza jurídica, para um orçamento anual fixo. Dessa forma, o custo URBS passa a ser variável para um custo fixo.

Sugerimos que a Prefeitura Municipal estude a criação de uma Agência Reguladora de Serviços Públicos ou de uma Secretaria, para assumir o papel de fiscalização hoje executada pela URBS.

Dessa forma a URBS seria a responsável apenas pelo gerenciamento, visto que a fiscalização exige poder de polícia para aplicar eventuais multas por descumprimento do contrato. A natureza jurídica da URBS como uma empresa de Economia Mista faz com que seja questionável a aplicação de multas.

Atualmente representa R\$0,12 na tarifa e é variável.

5. CONCLUSÃO

Em exaustivo exame do acervo indiciário colacionado nas reuniões da CPI, que de forma isenta e transparente promoveu investigações sobre as denúncias de irregularidades no processo licitatório do Sistema de Transporte Coletivo de Curitiba e Região Metropolitana, que tem como representante o SETRANSP – SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE URBANO E METROPOLITANO DE CURITIBA E REGIÃO METROPOLITANA, tendo em vista os pareceres e os testigos colhidos pela comissão, e sobretudo à vista das auditorias realizadas pela Prefeitura de Curitiba, Tribunal de Contas e dos Sindicatos, a Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo conclui, salvo melhor juízo, que, em tese, os agentes políticos, funcionários e empresários envolvidos no certame contratual, praticaram atos ditos contrários aos princípios que regem a administração pública, que pelo conteúdo lesivo causado ao erário merecem censura e sanções administrativas, cíveis e penais.

O injusto contra a administração pública vem explicitado nos depoimentos dos agentes políticos e funcionários envolvidos e ouvidos pela comissão parlamentar de inquérito e também no relatório do Tribunal de Contas do Estado (TCE) do Paraná, que aponta 40 (quarenta) irregularidades na licitação do Transporte Público de Curitiba, e recomenda a anulação dos contratos e a realização de nova licitação e determina ainda que os contratos sejam submetidos ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), ao Ministério Público do Paraná (MP-PR) e Federal (MPF) para a investigação sobre a formação de oligopólio.

A CPI e a auditoria do TCE detectaram sinais de cartelização do transporte público. Entre os indícios estão a prática de descontos irrisórios e a presença de um mesmo sobrenome, “Gulin”, entre os acionistas da maioria das empresas que prestam o serviço.

A Edilidade que vem investigando o contrato de concessão do serviço público de transporte constatou que em alguns lotes, a presença de sócios de empresas que possuem o mesmo sobrenome e com grande participação no contrato, a exemplo do de número “1” (um), que compreende ao Norte da Cidade, o controle das pessoas com sobrenome “Gulin” chega a 87% do respectivo lote. No Lote de número “2”(dois), correspondente ao Sudoeste, o controle das pessoas com sobrenome “Gulin” chega a 58,21% do respectivo lote. No Lote de número “3”(três), correspondente ao Sudeste, o controle de pessoas com sobrenome “Gulin” chega a 40,96% do lote.

Outro item que chamou a atenção dos Vereadores e também dos auditores do TCE foi quanto à fragilidade da fiscalização do Sistema de Bilhetagem Eletrônica, que afere a quantidade de passageiros transportados diariamente. O controle deste número não fica claro, visto que não há controle permanente e aleatório e ainda em havendo a possibilidade de acesso remoto aos dados, pode dar ensejo à adulteração de dados.

A CPI também constatou que houve a compra de veículos novos, em grande quantidade, do mesmo fabricante do chassi Volvo e do mesmo fabricante de carroceria NEOBUS, muito provavelmente vendidos pela mesma concessionária. São mais de 400 veículos desde o início da concessão. Segundo relatos na CPI, a NEOBUS nunca havia produzido um ônibus para a Rede Integrada de Transporte. E ainda houve a antecipação do uso de alguns ônibus, conforme relato do Ex-Diretor da URBS, Lubomir Ficinski.

O SR. BRUNO PESSUTI:- O senhor disse que não estava presente na Urbs quando foi introduzido o Megabus BRT; o senhor estava presente quando...

O SR. LUBOMIR FICINSKI:- Quando introduziram o?

O SR. BRUNO PESSUTI:- O Megabus de vinte e oito metros.

O SR. LUBOMIR FICINSKI:- O ligeirão?

O SR. BRUNO PESSUTI:- É.

O SR. LUBOMIR FICINSKI:- Estava. Isso já foi e eu inclusive, na minha carta, acertei problemas de curvas para que ele pudesse andar.

O SR. BRUNO PESSUTI:- Mas não foi uma solicitação sua a introdução?

O SR. LUBOMIR FICINSKI:- Não. A encomenda desses ônibus antecedeu, foi de 2010.

O SR. BRUNO PESSUTI:- E o senhor disse que foi antecipada a entrega desses ônibus?

O SR. LUBOMIR FICINSKI:- Eles anteciparam não só esses, como a entrega de outros ônibus, eles anteciparam para o primeiro ano.

A CPI também apurou que a Urbanização de Curitiba S/A – URBS, empresa de economia mista que gere o sistema, teve responsabilidade pelo desequilíbrio econômico e financeiro do contrato de licitação, vez que o Edital de Concorrência nº 005/2009, que outorgou a concessão para prestação e exploração dos serviços de transporte coletivo público urbano de passageiros no Município de Curitiba sofreu modificação de “última hora” em desatenção ao parecer DJU/1401/2009 da própria Diretoria Jurídica da URBS, o que leva a crer que a licitação não se pautou nos princípios

da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência (artigo 37 da Constituição Federal), que estabelecem deveres e condutas do administrador público.

A CPI apurou fortes indícios de que os agentes políticos, funcionários e empresários envolvidos no processo de licitação que estão enquadrados, em tese, nos artigos 9º, 10 e 11 da Lei 8.429/92, que tipificam em três blocos condutas que importam em enriquecimento ilícito, aqueles que causam prejuízo ao erário e aqueles que atentam contra os princípios da administração pública.

Para que uma licitação seja considerada lícita, além das formalidades legais é necessário que, na essência, o certame permita a celebração do contrato mais vantajoso possível à Administração Pública mediante a concorrência do maior número possível de interessados.

Em face do exposto, reputa-se configurado grave e imotivado favorecimento de determinadas concorrentes a tornar as antigas operadoras do sistema concorrentes imbatíveis no certame licitatório, o que evidentemente teve o condão de frustrar o caráter competitivo da licitação, o que caracteriza Fraude à Licitação.

Neste aspecto, pontuam-se os fatos típicos que, ao final dos trabalhos, emergiram das investigações desta Comissão Parlamentar de Inquérito, cujos agentes envolvidos, pelos fortes indícios de fraude à licitação e improbidade administrativa e outros crimes, sugere-se o indiciamento dos mesmos nos termos a seguir:

FATO UM – LICITAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO

1º. Presidente da Comissão de Licitação

A Comissão Parlamentar de Inquérito entende que o Sr. Fernando Eugenio Ghignone, Ex-Diretor de Transporte da URBS, participante do processo de Licitação do Transporte Coletivo, tem responsabilidade, civil, administrativa e penal no processo licitação eivado de vícios, pelo que em tese está incurso no disposto no Art. 90 da Lei de Licitações, 8666/93. Infra transcrito:

Art. 90. Frustrar ou fraudar, mediante ajuste, combinação ou qualquer outro expediente, o caráter competitivo do procedimento licitatório, com o intuito de obter, para si ou para outrem, vantagem decorrente da adjudicação do objeto da licitação: Pena- detenção, de 2 (dois) a 4 (quatro) anos, e multa.

A conduta eleita pelo administrador também conduz ao entendimento de que a ação e omissão perpetrada pelo Sr. Fernando Eugenio Ghignone, Ex-Diretor de Transporte da URBS, tem moldura tipificada no Art. 10, inciso VIII da Lei de Improbidade Administrativa, Lei nº 8429/92, que assim dispõe:

Art. 10 Constitui ato de improbidade administrativa que causa lesão ao erário qualquer ação ou omissão, dolosa ou culposa, que enseje perda patrimonial, desvio, apropriação, malbaratamento ou dilapidação dos bens ou haveres das entidades referidas no art. 1º desta lei, e notadamente:

VIII – frustrar a licitude de processo licitatório ou dispensá-lo indevidamente;

A conclusão e o indiciamento têm respaldo no seu depoimento prestado à CPI em 20/09/2013, verbis:

Perguntou “A responsabilidade total na elaboração da licitação do transporte coletivo foi da URBS e das pessoas nominadas da Comissão Especial de Recebimento, Análise e Julgamento de Licitação e da comissão técnica incumbida na promoção de estudos voltados a subsidiar a atuação da Comissão Especial de Licitação? É correto? Respondeu: Sim. Perguntou: Porque motivo a comissão não obedeceu a determinação do parecer jurídico da URBS, quando analisou a minuta do edital de licitação, assinado pelo advogado Rodrigo Binotto Grevetti e com o aval da Diretora Jurídica da URBS, Senhora Marilena Indira Winter que, nas conclusões, afirmou “até que sejam sanadas as inconformidades manifestadas no presente parecer o presente feito não com letra maiúscula poderá lograr prosseguimento?” Porque este edital foi publicado no dia 29 de dezembro de 2009 sem o parecer final do Departamento Jurídico da URBS? Respondeu: Porque nós entendemos que os ajustes sanavam todas as ditas inconformidades e davam um aspecto jurídico perfeito aquela peça digital. Perguntou: Houve a participação de alguém estranho, como por exemplo, o advogado do Setransp, o Senhor Sacha Reck, com sugestões? Respondeu: Não. Perguntou: Outra pessoa, ou entidade, participou neste processo de alteração do edital analisado? Respondeu: Nós não entendemos como alteração, mas sim como ajustes. Ninguém participou, além dos participantes e dos funcionários da casa.

2º. Presidente da URBS S/A

A Comissão Parlamentar de Inquérito entende que o **Sr. Marcos Valente Isfer**, então Presidente da URBS, ao tempo do processo licitatório, responsável pela palavra final no processo de Licitação do Transporte Coletivo, processo nº 100/2009, tem responsabilidade civil, administrativa e penal no certame, pelo que, em tese, incorreu no disposto no **Art. 90 da Lei de Licitações, 8666/93**. Conforme disposto anteriormente.

A conduta eleita pelo administrador também conduz ao entendimento de que a ação e omissão perpetrada pelo Sr. Marcos Valente Isfer, então Presidente da URBS, tem moldura tipificada no **Art. 10, inciso VIII da Lei de Improbidade Administrativa, Lei nº 8429/92**, como disposto alhures.

A conclusão e o indiciamento do Marcos Valente Isfer têm respaldo no seu depoimento prestado à CPI em 19/09/13, *verbis*:

Perguntou: A responsabilidade total na formulação do edital era da URBS é portanto do Senhor? Respondeu: A responsabilidade é minha, de todas as Diretorias e do corpo técnico da URBS. Perguntou: O Senhor confirma que é responsável pelo edital e o processo acompanhado de a comissão de licitação? Respondeu: Naturalmente.

3º. Membros da Comissão Especial de Licitação

A Comissão Parlamentar de Inquérito entende que os membros da Comissão Especial de recebimento, análise e julgamento da Licitação em comento, também são responsáveis pelos atos eivados de vícios no processo de Licitação do Transporte Coletivo, pelo que, em tese, incorreram nas sanções previstas no **Art. 90 da Lei de Licitações, 8666/93**. A conduta conduz ao entendimento de que a ação e omissão perpetrada pelos membros da Comissão Especial de Recebimento, Análise e Julgamento da Licitação, também se amolda no **Art. 10, inciso VIII da Lei de Improbidade Administrativa, Lei nº 8429/92**.

Tal Comissão é composta pelos seguintes membros:

- Fernando Eugenio Ghignone, mat. 00029;
- Luiz Filla, mat. 80865;
- Celso Bernardo, mat. 80137;
- Cássia Ricardo de Aragão, mat. 80658;
- Carlos Eduardo Manika, mat. 83454;
- André Gustavo Reis Fialho, mat. 80236;
- Saulo de Oliveira Miranda, mat. 914833.

4º. Membros da Comissão Técnica

A Comissão Parlamentar de Inquérito entende que os membros da Comissão Técnica incumbida da promoção de estudos voltados a subsidiar a atuação da Comissão Especial de Licitação, também são responsáveis, pelos atos eivados de vícios no processo de Licitação do Transporte Coletivo, pelo que, em tese, incorreram nas sanções previstas, no **Art. 90 da Lei de Licitações, 8666/93**.

Tal conduta também conduz ao entendimento de que a ação e omissão perpetrada pelos mesmos membros da Comissão Técnica incumbida da promoção de estudos voltados a subsidiar a atuação da Comissão Especial de Licitação, tem moldura tipificada no **Art. 10, inciso VIII da Lei de Improbidade Administrativa, Lei nº 8429/92**.

A referida Comissão é formada pelos seguinte membros:

- Marilena Indira Winter, mat. 70522-3 – PMC;
- Rodrigo Binotto Grevetti, mat. 85408;
- Ismael Bagatin Franga, mat. 81676;
- Elcío Luiz Karas, mat. 80868;
- Edson Luiz Berleze, mat. 80863;
- José Adir Zen, mat. 80862;
- José Alvaro Twardowski, mat. 80864 – IPPUC;
- Alfredo Vicente de Castro Trindade, mat. 85192 — SMMA;
- Edgar Lopes Júnior, mat. 84073 – SMF.

Assim, o conteúdo dos depoimentos, transcritos em parte, mais a farta documentação acostada, impõem a abertura de procedimento investigatório

sobre todos os membros da Comissão referida, assim como da Comissão Técnica incumbida da promoção de estudos voltados a subsidiar a atuação da Comissão especial de Licitação, igualmente, sobre aqueles que se beneficiaram com o resultado da licitação. Cada um na medida de sua participação.

FATO DOIS - Sonegação Fiscal

1º. ISS (Imposto sobre Serviço)

O aprofundamento das investigações levadas a cabo pela Comissão Parlamentar de Inquérito logrou êxito em vislumbrar a real possibilidade de **ocorrência de sonegação fiscal relativamente ao correto recolhimento de ISS, IRPJ e CSLL** por parte das empresas permissionárias. O que pode servir de base para abertura de procedimento, também, para apuração e processamento destes fatos delituosos.

Como parte dos trabalhos, em 09/08/2013 os vereadores membros da Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba se deslocaram até a Secretaria Municipal de Finanças para obter informações referentes ao recolhimento do Imposto Sobre Serviço, sendo recebidos pela Secretaria Municipal de Finanças, Senhora Eleonora Fruet. O Vereador Jorge Bernardi passou às perguntas:

Perguntou: Qual o valor da autuação, após esta primeira empresa ter sido investigada? Respondeu: Neste primeiro momento, considerando multas e juros, no período passível de investigação, o valor é em torno de R\$480.000,00. Perguntou: Quando estará concluída esta auditoria nas 12 empresas? Respondeu: Não temos uma estrutura grande para este tipo de auditoria. A revisão não é simples e a tendência é que leve em torno de três meses. Perguntou: Nesta primeira empresa autuada houve sonegação de impostos ou um erro na base de cálculo? Respondeu: Foi pago um valor diferente da base de cálculo. Quando houver a autuação, haverá a possibilidade de defesa no processo administrativo, que poderá virar um processo judicial e, somente no andamento deste processo, que poderemos verificar o que realmente ocorreu. Hoje seria prematuro afirmar o que aconteceu. Perguntou: É a Urbs que calcula o imposto? O Senhor Daniel Maurício respondeu: Sim, ela que faz todos os cálculos e a retenção dos impostos. Perguntou: A Secretaria é que deveria fiscalizar isso e nunca foi

feito? O Senhor Daniel Maurício respondeu: Correto. A Senhora Secretária Municipal de Finanças, Eleonora Fruet, complementou: Entre os anos 2008 e 2010 nós percebemos esta diferença na base de cálculo, que posteriormente foi corrigida.

O Vereador Valdemir Soares passou às perguntas:

Perguntou: Quanto cada empresa deve em vencimentos do ISS? Estas empresas pagam o ISS por empresa ou por consórcio? Há recolhimento para os consórcios? A Senhora Secretária Municipal de Finanças, Eleonora Fruet, passou a responder. Respondeu: O consórcio não é responsável. As empresas são responsáveis individualmente. Ainda não temos os valores das demais empresas pois estamos analisando. Todas as empresas já foram intimadas e os auditores já estão levantando informações. Uma empresa já está com o processo quase finalizado, uma está com os auditores e, somente ao final dos próximos três meses, teremos todos os valores calculados e todos os processos administrativos em virtude deste problema.

O Vereador Geovane Fernandes passou às perguntas.

Perguntou: Havia um conluio entre a prefeitura e a Urbs para não recolhimento do ISS? A Senhora Secretária Municipal de Finanças, Eleonora Fruet, respondeu: Precisamos verificar o que houve realmente, hoje não podemos afirmar o que ocorreu.

Na mesma esteira, depôs também o Auditor-fiscal de Tributos Municipais Sr. Mário Nakatani Júnior, em 05/09/2013, que assim se manifestou:

Perguntou: É correto afirmar que o erro da retenção do ISS é da URBS?

Respondeu: Diante das informações que temos, acredito que sim. Perguntou:

O senhor é do ISS e não sabe, tem dúvida? É ou não é? Respondeu: A gente precisa averiguar o procedimento fiscal para checar e poder determinar se foi erro ou não. Eu não estou fazendo a fiscalização da URBS para isso. Se detenho as informações e conheço a legislação, então aconteceu de forma indevida o recolhimento do imposto, pela subtração do PIS e COFINS

Perguntou: O trabalho de vocês é extremamente ineficaz? Respondeu: Por

falta de aparato, sim. Perguntou: Não há estrutura para a fiscalização? Respondeu: Não para suprir toda esta demanda. Mas isso não é exclusivo de Curitiba. Outros órgãos tem o esmo problema. Perguntou: A URBS era a parceira que não se fiscalizava por se acreditar que ela estava fazendo um bom trabalho? Respondeu: Exatamente, pois ela mesma fazia a fiscalização de todo o transporte coletivo. Não só da questão operacional, mas também da questão administrativa. Perguntou: Essa diminuição de valores que houve não foi perceptível na Secretaria de Finanças? O Senhor ficou sabendo através das denúncias da CPI? Respondeu: Sim. Perguntou: Há uma falha da Secretaria de Finanças e uma falha da URBS neste caso? Há falha da Secretaria por não fiscalizar e da URBS, por ter feito esse ato de diminuição de arrecadação de impostos? Respondeu: A gente vê com clareza a questão de a URBS deter toda a informação fisco-contábil e, por algum motivo, procedeu ao recolhimento inadequado. Já a Secretaria de Finanças fazia o acompanhamento, mas não percebia nenhuma situação em função dos valores na sua totalidade do ISS não serem significativos. Não havia informações de denúncias com problemas de recolhimento.

2º. IRPJ (Imposto de Renda Pessoa Jurídica)

CSLL (Contribuição Social sobre Lucro Líquido)

Para além de eventual crime de sonegação de ISS, verifica-se, no mesmo depoimento, a possibilidade da ocorrência de sonegação de Imposto de Renda. Veja-se:

O Vereador Jorge Bernardi Perguntou: Sobre o imposto de renda. As empresas dos consórcios. O valor do imposto de renda, 15%, já está calculado na composição tarifária. O Senhor tem informações de quanto essas empresas recolheram de imposto de renda em 2011 e 2012? Respondeu: Não sei precisar, mas o imposto é calculado de acordo com o lucro. Perguntou: Mas elas recolheram imposto de renda? Respondeu: Não sei precisar se algumas recolheram tributo ou não. Perguntou: O Senhor pode afirmar que o imposto de renda está calculado na estrutura da tarifa? Respondeu: Sim, toda a receita gera um resultado, sobre o qual há pagamento de imposto, mas se houve

prejuízo não há nada a ser recolhido.

O Vereador Bruno Pessuti passou às perguntas:

Perguntou: Se as empresas têm prejuízo, elas não pagam impostos inclusivos, que são o imposto de renda e a contribuição social do lucro líquido? O Senhor Poderia explicar? Respondeu: São duas coisas diferentes. A questão tarifária e a questão contábil. O que posso afirmar é sobre questão contábil. Se as empresas têm prejuízo não há porque recolher tributos. Perguntou: Na planilha apresentada pela Urbs no item 8.1 e no item 8.2 a rentabilidade justa vem abaixo de impostos exclusivos. Para o item 8.1 que é aplicado sobre veículo é 17,74 centavos por quilômetro e vinculado ao lucro por veículos vem os impostos sobre instalações, edificações e etc que é 0,0539 reais por quilômetro, que chega a um total de vinte e três centavos por quilômetro, que dividido pelo IPK dá aproximadamente onze centavos por quilômetro. Isso vira uma receita para a empresa no sistema? Respondeu: Toda receita que vem do cálculo da planilha tarifária é registrada na empresa. A planilha tarifária é um orçamento. Como sabemos o orçamento não necessariamente ser realiza, isso é planilha. E as empresas ao demonstrar a sua realidade demonstram prejuízo, há um evidente desequilíbrio. O que posso afirmar é que na contabilidade as empresas têm prejuízo e tendo prejuízo não são obrigadas a pagar imposto de renda.

Ante os depoimentos transcritos, mais a farta documentação acostada ao presente relatório, forçoso recomendar a abertura de procedimento, também, para a **averiguação de crime contra a ordem tributária, positivado na Lei 8.137/1990**, relativamente à sonegação de impostos, tanto de Imposto sobre Serviço, municipal portanto, quanto de imposto sobre a renda, igualmente, em relação à sonegação da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido.

Nesta mesma seara observa-se a ocorrência de outro fato típico positivado na mesma Lei, em seu **art. 2º da Lei 8.137/1990**, que trata da “maquiagem contábil”, é dizer, a aplicação de técnica espúria para fazer emergir prejuízo contábil das atividades exercidas pelas empresas, com vistas, especificamente, à sonegação fiscal. Veja-se o dispositivo legal:

Art. 1º Constitui crime contra a ordem tributária suprimir ou reduzir tributo, ou contribuição social e qualquer acessório, mediante as seguintes condutas:

- I - omitir informação, ou prestar declaração falsa às autoridades fazendárias;*
- II - fraudar a fiscalização tributária, inserindo elementos inexatos, ou omitindo operação de qualquer natureza, em documento ou livro exigido pela lei fiscal;*
- III - falsificar ou alterar nota fiscal, fatura, duplicata, nota de venda, ou qualquer outro documento relativo à operação tributável;*
- IV - elaborar, distribuir, fornecer, emitir ou utilizar documento que saiba ou deva saber falso ou inexato;*
- V - negar ou deixar de fornecer, quando obrigatório, nota fiscal ou documento equivalente, relativa a venda de mercadoria ou prestação de serviço, efetivamente realizada, ou fornecê-la em desacordo com a legislação.*

Pena - reclusão de 2 (dois) a 5 (cinco) anos, e multa.

Parágrafo único. A falta de atendimento da exigência da autoridade, no prazo de 10 (dez) dias, que poderá ser convertido em horas em razão da maior ou menor complexidade da matéria ou da dificuldade quanto ao atendimento da exigência, caracteriza a infração prevista no inciso V.

Art. 2º Constitui crime da mesma natureza:

- I - fazer declaração falsa ou omitir declaração sobre rendas, bens ou fatos, ou empregar outra fraude, para eximir-se, total ou parcialmente, de pagamento de tributo;*
- II - deixar de recolher, no prazo legal, valor de tributo ou de contribuição social, descontado ou cobrado, na qualidade de sujeito passivo de obrigação e que deveria recolher aos cofres públicos;*
- III - exigir, pagar ou receber, para si ou para o contribuinte beneficiário, qualquer percentagem sobre a parcela dedutível ou deduzida de imposto ou de contribuição como incentivo fiscal;*
- IV - deixar de aplicar, ou aplicar em desacordo com o estatuído, incentivo fiscal ou parcelas de imposto liberadas por órgão ou entidade de desenvolvimento;*
- V - utilizar ou divulgar programa de processamento de dados que permita ao sujeito passivo da obrigação tributária possuir informação contábil diversa daquela que é, por lei, fornecida à Fazenda Pública.*

Pena - detenção, de 6 (seis) meses a 2 (dois) anos, e multa.

Assim a Edilidade entende necessário abrir procedimento administrativo fiscal para apurar possível evasão de tributos em face das pessoas jurídicas que compõem os consórcios concorrentes e dos sócios administradores. Segue infra os Consórcios e as empresas que formam cada um deles, assim como a composição atual do quadro social de cada uma, a saber:

PONTUAL

172

EMPRESAS QUE CONSTITUEM O CONSÓRCIO	EMPRESAS SÓCIAS	SÓCIOS DAS EMPRESAS SÓCIAS	EMPRESAS SÓCIAS	CNPJ	SÓCIOS ADMINISTRADORES
AUTO VIAÇÃO SANTO ANTÔNIO LTDA	STABILE - CNPJ: 03.987.564/0001-56	VIVELO - CNPJ: 10.913.951/0001-05	Tanapam Part. Ltda	10.927.444/0001-20	Beatriz Do Rocio Golm Guarnello
			Farfalla Part. Ltda	10.954.037/0001-02	Ana Iria Golm Vianna
			San Martin Part. Ltda	00.263.184/0001-82	Eurico Gomes de Macedo
			Kyra Part.	10.954.126/0001-59	Verônica Luiz Macedo
			Shaika Part. Ltda	02.518.149/0001-92	Graciela Aparecida Golm
			Viceroy Part. Ltda	11.049.365/0001-27	Orlando Melhem
			Marezi's Part. Ltda	10.956.580/0001-49	Dione Maria Golm Melhem
	VIVELO - CNPJ: 10.913.951/0001-05	INGEGNO PARTICIPAÇÕES LTDA - CNPJ: 02.825.065/0001-89	Raluma Part. Ltda	10.951.890/0001-46	Alfredo Golm Filho
			Tanapam Part. Ltda - CNPJ: 10.927.444/0001-20		José Carlos Golm
			Farfalla Part. Ltda - CNPJ: 10.954.037/0001-02		Beatriz Do Rocio Golm Guarnello
			San Martin Part. Ltda - CNPJ: 00.263.184/0001-82		Ana Iria Golm Vianna
			Kyra Part. - CNPJ: 10.954.126/0001-59		Eurico Gomes de Macedo
			Shaika Part. Ltda CNPJ: 02.518.149/0001-92		Verônica Luiz Macedo
			Viceroy Part. Ltda CNPJ: 11.049.365/0001-27		Graciela Aparecida Golm
TRANSPORTE COLETIVO GLÓRIA LTDA	RESISTER PARTICIPAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO S/A - CNPJ: 02.328.846/0001-80	Benny Mac Part. Societ S/A			Orlando Melhem
	YBACOBY PARTICIPAÇÕES E ADMINISTRAÇÃO S/A - CNPJ: 03.571.558/0001-15				Dione Maria Golm Melhem
	GLÓRIA PARTICIPAÇÕES - CNPJ: 79.549.424/0001-60	RESISTER PARTICIPAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO S/A - CNPJ: 02.328.846/0001-80	Benny Mac Part. Societ S/A		Alfredo Golm Filho
		YBACOBY PARTICIPAÇÕES E ADMINISTRAÇÃO S/A - CNPJ: 03.571.558/0001-15			José Carlos Golm
	MURALHA PARTICIPAÇÕES S/A - CNPJ: 04.075.689/0001-74				Wilson Luiz Golm
					Darci Golm
	PRÓ-DOMINI PARTICIPAÇÕES LTDA - CNPJ: 07.936.238/0001-72	YBACOBY PARTICIPAÇÕES E ADMINISTRAÇÃO S/A - CNPJ: 03.571.558/0001-15			Delfo Jose Golm
		RESISTER PARTICIPAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO S/A - CNPJ: 02.328.846/0001-80	Benny Mac Part. Societ S/A		Dalto Golm
	PRÓ-DAVINT PARTICIPAÇÕES LTDA - CNPJ: 07.941.136/0001-45	GLÓRIA PARTICIPAÇÕES - CNPJ: 79.549.424/0001-60		02.328.846/0001-80	Waldemar Geronasso
		YBACOBY PARTICIPAÇÕES E ADMINISTRAÇÃO S/A - CNPJ: 03.571.558/0001-15		03.571.558/0001-15	Dante José Golm
		GLÓRIA PARTICIPAÇÕES - CNPJ: 79.549.424/0001-60		02.328.846/0001-80	Marco Antonio Golm
		YBACOBY PARTICIPAÇÕES E ADMINISTRAÇÃO S/A - CNPJ: 03.571.558/0001-15		03.571.558/0001-15	Diatheke Participações S/A
AUTO VIAÇÃO MARECHAL LTDA	RESISTER PARTICIPAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO S/A - CNPJ: 02.328.846/0001-80	Benny Mac Part. Societ S/A			Mari Nely Golm de C. e Silva
	YBACOBY PARTICIPAÇÕES E ADMINISTRAÇÃO S/A - CNPJ: 03.571.558/0001-15				Maria Celi Golm
	GLÓRIA PARTICIPAÇÕES - CNPJ: 79.549.424/0001-60	RESISTER PARTICIPAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO S/A - CNPJ: 02.328.846/0001-80	Benny Mac Part. Societ S/A		Lucien Araujo Ribas
		YBACOBY PARTICIPAÇÕES E ADMINISTRAÇÃO S/A - CNPJ: 03.571.558/0001-15			Darci Golm
	MURALHA PARTICIPAÇÕES S/A - CNPJ: 04.075.689/0001-74				Delfo Jose Golm
					Dalto Golm
					Waldemar Geronasso
					Dante José Golm
					Marco Antonio Golm
					Diatheke Participações S/A
					Mari Nely Golm de C. e Silva
					Maria Celi Golm
					Lucien Araujo Ribas
					Darci Golm
ORLANDO BERTOLDI & CIA LTDA	Edison Bertoldi				Delfo Jose Golm
	Orlando Bertoldi Jr				Dalto Golm
	Mariene Pinheiro Bertoldi				Waldemar Geronasso
	Esposito de Thetralda Bertoldi				Dante José Golm

TRANSPBUS					
EMPRESA SEM CONTRIBUIÇÃO COMERCIAL	EMPRESA BÔNUS	BÔNUS DAS EMPRESAS BÔNUS	EMPRESA BÔNUS	CNPJ	BÔNUS REMISSORES
ARAUCÁRIA TRANSPORTE COLETIVO LTDA	SBV - CNPJ: 03.426.457/0001-50				- Helton Luiz Romari Carmen Camella Giovenardi Romari Lusene Romari Bagagoto Pires Carolina Romari Pires Gabriel Romari Pires Murilo Romari Fogaça de Souza Luiza Romari Fogaça de Souza
	Helton Luiz Romari				Helton Luiz Romari
AUTO VIAÇÃO REDENTOR LTDA	VIDAJALE PARTICIPAÇÕES S/A - CNPJ: 08.434.889/0001-66				Adriano Gulin Alessandra Gulin Daniel Gulin Janice Gulin Barbosa Daniel Gulin Luisa Mari Gulin Teixeira de Faria Samir Carlos Teixeira de Faria Arlindo Gulin Arlete Gulin Calabrese Luisa Mari Gulin Teixeira de Faria Vera Lucia Gulin Cury Rosa Rosi Gulin Tolentino Kalinka Gryzinski Gulin Salomão Ricardo Gryzinski Gulin
	MARS S/A Participações - CNPJ: 08.853.697/0001-55				Arlete Gulin Calabrese Tuzi das Graças Calabrese Acir Antônio Gulin
	JG PARTICIPAÇÕES LTDA - CNPJ: 10.663.884/0001-18				José Gulin
	ANDI PARTICIPAÇÕES S/A - CNPJ: 10.352.450/0001-48				Jefferson Rozental Gomes
	LIBRIZZE PARTICIPAÇÕES LTDA - CNPJ: 09.442.516/0001-80				Adriana Lucchin de Campos Costa
	JAMAG ADMINISTRAÇÃO E PARTICIPAÇÃO S/A - CNPJ: 06.058.844/0001-70				Angelo Gulin Neto
	TRIPLO J&M ADMINISTRAÇÃO E PARTICIPAÇÃO S/A - CNPJ: 06.171.865/0001-05				José Gulin
	CONSTRUTORA RIZENTAL LTDA - CNPJ: 77.187.187/0001-47				Jefferson Rozental Gomes
	MONTE BIANCO PARTICIPAÇÕES S/A - CNPJ: 07.889.969/0001-04				Adriana Lucchin de Campos Costa
	CONTROLE PARTICIPAÇÕES E EMPREENDIMENTOS IMOBILIÁRIOS LTDA - CNPJ: 82.320.060/0001-56				Angelo Gulin Neto
	EMPRESA NOVA UNIÃO DE PARTICIPAÇÕES S/A - CNPJ: 07.696.262/0001-81				Gilberto Crivellaro Alexandre Radtke Adair Inez Gulin Radtke Charise Gulin Radtke Alessandra Gulin Radtke
		TRIPLO J&M ADMINISTRAÇÃO E PARTICIPAÇÃO S/A - CNPJ: 06.171.865/0001-05			José Gulin
		CONTROLE PARTICIPAÇÕES E EMPREENDIMENTOS IMOBILIÁRIOS LTDA - CNPJ: 82.320.060/0001-56			Angelo Gulin Neto
		CRIVELLARO PARTICIPAÇÕES S/A - CNPJ: 07.717.475/0001-42			Gilberto Crivellaro
		EMPRESA NOVA UNIÃO DE PARTICIPAÇÕES S/A - CNPJ: 06.058.844/0001-70			Acir Antônio Gulin
		JAMAG ADMINISTRAÇÃO E PARTICIPAÇÃO S/A - CNPJ: 06.058.844/0001-70			Jefferson Rozental Gomes
		CONSTRUTORA RIZENTAL LTDA - CNPJ: 77.187.187/0001-47			Adriana Lucchin de Campos Costa
		MONTE BIANCO PARTICIPAÇÕES S/A - CNPJ: 07.889.969/0001-04			André Augusto Gulin Salomão Kalinka Gryzinski Gulin Salomão Ricardo Gryzinski Gulin Vera Lucia Gulin Cury Arlindo Gulin Arlete Gulin Calabrese Luisa Mari Gulin Teixeira de Faria Vera Lucia Gulin Cury Rosa Rosi Gulin Tolentino Kalinka Gryzinski Gulin Salomão André Augusto Gulin Ricardo Gryzinski Gulin Arlindo Gulin Calabrese Tuzi das Graças Calabrese Adriano Gulin Alessandra Gulin Janice Gulin Barbosa Daniel Gulin
		JG PARTICIPAÇÕES LTDA - CNPJ: 10.663.884/0001-18			Luisa Mari Gulin Teixeira de Faria Samir Carlos Teixeira de Faria
		LIBRIZZE PARTICIPAÇÕES LTDA - CNPJ: 09.442.516/0001-80			José Gulin
		VIDAJALE PARTICIPAÇÕES S/A - CNPJ: 08.434.889/0001-66			Angelo Gulin Neto
		MARS S/A Participações - CNPJ: 08.853.697/0001-55			Gilberto Crivellaro
		ANDI PARTICIPAÇÕES S/A - CNPJ: 10.352.450/0001-48			Acir Antônio Gulin
		TRIPLO J&M ADMINISTRAÇÃO E PARTICIPAÇÃO S/A - CNPJ: 06.171.865/0001-05			Jefferson Rozental Gomes
		CONTROLE PARTICIPAÇÕES E EMPREENDIMENTOS IMOBILIÁRIOS LTDA - CNPJ: 82.320.060/0001-56			Alexandre Radtke Adair Inez Gulin Radtke Charise Gulin Radtke Alessandra Gulin Radtke
		CRIVELLARO PARTICIPAÇÕES S/A - CNPJ: 07.717.475/0001-42			Adriana Lucchin de Campos Costa
		JAMAG ADMINISTRAÇÃO E PARTICIPAÇÃO S/A - CNPJ: 06.058.844/0001-70			José Gulin
		CONSTRUTORA RIZENTAL LTDA - CNPJ: 77.187.187/0001-47			Angelo Gulin Neto
		EMPRESA NOVA UNIÃO DE PARTICIPAÇÕES S/A - CNPJ: 07.696.262/0001-81			Gilberto Crivellaro Alexandre Radtke Adair Inez Gulin Radtke Charise Gulin Radtke Alessandra Gulin Radtke
		MONTE BIANCO PARTICIPAÇÕES S/A - CNPJ: 07.889.969/0001-04			Adriana Lucchin de Campos Costa
		TRIPLO J&M ADMINISTRAÇÃO E PARTICIPAÇÃO S/A	06.171.865/0001-05		José Gulin
		CONTROLE PARTICIPAÇÕES E EMPREENDIMENTOS IMOBILIÁRIOS LTDA	82.320.060/0001-56		Angelo Gulin Neto
		CRIVELLARO PARTICIPAÇÕES S/A	07.717.475/0001-42		Gilberto Crivellaro Alexandre Radtke Adair Inez Gulin Radtke Charise Gulin Radtke Alessandra Gulin Radtke
		EMPRESA NOVA UNIÃO DE PARTICIPAÇÕES S/A	07.696.262/0001-81		Adriana Lucchin de Campos Costa
		JAMAG ADMINISTRAÇÃO E PARTICIPAÇÃO S/A	06.058.844/0001-70		José Gulin
		CONSTRUTORA RIZENTAL LTDA	77.187.187/0001-47		Jefferson Rozental Gomes
		MONTE BIANCO PARTICIPAÇÕES S/A - CNPJ: 07.889.969/0001-04	07.889.969/0001-04		Adriana Lucchin de Campos Costa
	CRIVELLARO PARTICIPAÇÕES S/A - CNPJ: 07.717.475/0001-42				Gilberto Crivellaro Adair Inez Gulin Radtke Charise Gulin Radtke Alessandra Gulin Radtke
	André Augusto Gulin				André Augusto Gulin
	Ricardo Gryzinski Gulin				Ricardo Gryzinski Gulin
	Kalinka Gryzinski Gulin Salomão				Kalinka Gryzinski Gulin Salomão
	Vera Lucia Gulin Cury				Vera Lucia Gulin Cury
	José Luiz de Souza Cury				José Luiz de Souza Cury
EXPRESSO AZUL LTDA	Leonardo Zem				Leonardo Zem
	Ronaldo Bellenecourt				Ronaldo Bellenecourt
	Taís Zem				Taís Zem

EMPRESAS QUE CONSTITUEM O CONSÓRCIO	EMPRESAS SÓCIAS	SÓCIOS DAS EMPRESAS SÓCIAS	EMPRESAS SÓCIAS	CNPJ	SÓCIOS ADMINISTRADORES
VIAÇÃO CIDADE SORRISO LTDA	SENESTRA PARTICIPAÇÕES LTDA. - CNPJ: 80.384.290/0001-53	Avalin Part. Ltda. - CNPJ: 12.343.815/0001-52			
		Arcano Part. Ltda. - CNPJ: 12.438.767/0001-86			
		Thor Part. Ltda. - CNPJ: 12.393.207/0001-52			
		Diodorus Part. Ltda. - CNPJ: 12.504.194/0001-41			
		Visione Part. Ltda. - CNPJ: 12.387.610/0001-79			
	VCS-GROUP PARTICIPAÇÕES LTDA. - CNPJ: 08.868.628/0001-81	SENESTRA PARTICIPAÇÕES LTDA. - CNPJ: 80.384.290/0001-53	Avalin Part. Ltda.	12.343.815/0001-52	
			Arcano Part. Ltda.	12.438.767/0001-86	
			Thor Part. Ltda.	12.393.207/0001-52	
			Diodorus Part. Ltda.	12.504.194/0001-41	
			Visione Part. Ltda.	12.387.610/0001-79	
AUTO VIAÇÃO SÃO JOSÉ DOS PINHAIS LTDA		Donato Gulin			Donato Gulin
	Hermínio Brunato Filho				Hermínio Brunato Filho
	Donato Dal Negro				Donato Dal Negro
	Maria Helena Francheschi Pineroli				Maria Helena Francheschi Pineroli
	Dante Luiz Franceschi				Dante Luiz Franceschi
	Idylla Brunato Franceschi				Idylla Brunato Franceschi
	Neyd Torres Brunatto				Neyd Torres Brunatto
CCD TRANSPORTE COLETIVO S.A.	José Carlos Ayres Pineroli				José Carlos Ayres Pineroli
	EJOTACE CONSULTORIA E ASSESSORIA LTDA. - CNPJ: 07.882.587/0001-88				Eduardo José Chipon
	HWL PARTICIPAÇÕES SOCIETÁRIAS LTDA. - CNPJ: 08.112.647/0001-17				Viviane Vanessa M. Dalledone Chipon
					Hilton Chipon Júnior
					Willian Jorge Chipon
					Leonice Maria Chipon
	DDD – CONSULTORIA E ASSESSORIA EM TRANSPORTE COLETIVO LTDA.	Teca Assessoria e Consultoria de Empresas Ltda. - CNPJ: 06.334.177/0001-00			
		Leonice Dalledone			Leonice Dalledone
	Eduardo José Chipon				Eduardo José Chipon
	Hilton Chipon				Hilton Chipon
VIAÇÃO TAMANDARÉ LTDA	Leonice Maria Chipon				Leonice Maria Chipon
	Viviane Vanessa Marques Dalledone Chipon				Viviane Vanessa Marques Dalledone Chipon
	Mari do Rocio Corleto				Mari do Rocio Corleto
	Fernanda Corleto Hoelzl				Fernanda Corleto Hoelzl
	Rodrigo Corleto Hoelzl				Rodrigo Corleto Hoelzl
	Andrea Corleto Hoelzl				Andrea Corleto Hoelzl

Neste fato típico, se amolda a conduta dos sócios gestores das empresas concessionárias, desde a formatação original, à época do certame licitatório, até sua formação atual, tendo em vista a prática ser continuada e persistir até este momento.

Nos casos das empresas em cuja composição societária havia, ou ainda haja, pessoas jurídicas, deve-se proceder ao levantamento completo do contrato social dessas pessoas jurídicas, que detém o controle societário indireto das empresas concessionárias.

FATO TRÊS - APROPRIAÇÃO INDÉBITA

Consta do bojo das investigações levadas a efeito, que os valores relativos ao pagamento dos impostos supra referidos eram antecipados às empresas prestadoras dos serviços de transporte coletivo, com base em uma média de receita e despesas, para posterior recolhimento aos cofres públicos.

A prática da referida “maquiagem contábil” tem o condão de suprimir e omitir dos órgãos fiscais o lucro real obtido pelas empresas, o que, por óbvio, diminui substancialmente, quando não zera, sua obrigação tributária.

Ocorre que os valores, nunca pequenos, antecipados às empresas e não utilizados para este fim, em nenhum momento foram devolvidos ou sequer foram objeto de qualquer prestação de contas.

Vislumbra-se, não tenuemente, **a possível ocorrência do ilícito penal denominado “Apropriação Indébita”**, disposto no Código Penal Brasileiro da forma seguinte:

Apropriação indébita

Art. 168 - Apropriar-se de coisa alheia móvel, de que tem a posse ou a detenção:

Pena - reclusão, de um a quatro anos, e multa.

Aumento de pena

§ 1º - A pena é aumentada de um terço, quando o agente recebeu a coisa:

I - em depósito necessário;

II - na qualidade de tutor, curador, síndico, liquidatário, inventariante, testamenteiro ou depositário judicial;

III - em razão de ofício, emprego ou profissão.

Razão pela qual, recomenda-se a abertura de procedimento, também, para investigar processar as pessoas supra referidas, gestores diretos da empresas concessionárias, bem como os gestores indiretos, estes constantes das pessoas jurídicas que compõem o quadro social dessas empresas.

FATO QUATRO – FORMAÇÃO DE CARTEL

Consta dos depoimentos, bem como da documentação colacionada aos presentes autos, o indício de Formação de cartel, ante a composição societária das empresas que compõem os consórcios que disputaram o certame em tela.

Os três consórcios que concorreram agregam um total de onze empresas diferentes, cuja composição societária se confunde, é dizer, uma mesma pessoa física, ou um mesmo grupo familiar, consta do contrato social da maioria delas.

O fato foi confirmado pelo depoente Sr. Valmir Mombach, prestado em 16/08/2013, este, ao ser questionado quanto aos grupos econômicos que formam as 11 empresas que compõe os 3 consórcios, informou:

“Apenas no Consórcio Pontual temos duas empresas do mesmo grupo econômico. Perguntou: Quais seriam? Respondeu: A Marechal e a Glória. Perguntou: Os sócios das duas são os mesmos? Respondeu: As pessoas físicas sócias são as mesmas, temos holdings no meio, mas elas não a compõem Acredito que o nome da holding envolvida seja Glória Participações”.

É certo que os indícios que emergem dos autos apontam para a formação de cartel, o que impõe a requisição à Junta Comercial do Paraná dos Contratos Sociais e suas alterações contratuais consolidadas, que não foi fornecida integralmente à CPI, para uma verificação aprofundada sobre o assunto e processamento de eventuais responsáveis pela infração ao disposto na Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011, que estrutura o sistema brasileiro de defesa da concorrência e dispõe sobre a prevenção e repressão às infrações contra a ordem econômica.

Tal possibilidade remete à necessidade de acionar o Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE, que tem suas atribuições estabelecidas na referida Lei. Como transcrito:

DO CONSELHO ADMINISTRATIVO DE DEFESA ECONÔMICA – CADE Art. 4º O Cade é entidade judicante com jurisdição em todo o território nacional, que se constitui em autarquia federal, vinculada ao Ministério da Justiça, com sede e foro no Distrito Federal, e competências previstas nesta Lei.

Portanto, neste ponto, recomenda-se seja encaminhado expediente à entidade referida para devida e minuciosa investigação relativamente aos fatos, graves, apontados por esta Comissão Parlamentar de Inquérito quanto à possível formação de cartel, com a abertura de procedimento em face das pessoas jurídicas referidas.

Em conformidade, inclusive, com Estudo Técnico Jurídico firmado pelo SINDICATO DOS ENGENHEIROS DO ESTADO DO PARANÁ – SENGE-PR; SINDICATO DOS TRABALHADORES EM EDUCAÇÃO PÚBLICA DO PARANÁ – APP – Sindicato; ASSOCIAÇÃO DOS PROFESSORES DA UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ – SEÇÃO SINDICAL DO ANDES-SN; SINDICATO DOS EMPREGADOS EM ESTABELECIMENTOS BANCÁRIOS, FINANCIÁRIOS E EMPRESAS DO RAMO FINANCEIRO DE CURITIBA E REGIÃO – BANCÁRIOS DE CURITIBA e SINDICATO DOS TRABALHADORES EM URBANIZAÇÃO DO ESTADO DO PARANÁ – SINDIURBANO, e que é parte integrante do presente relatório.

Por derradeiro, é possível concluir que as investigações levadas a efeito pela CPI fizeram emergir fatos graves e extremamente prejudiciais ao usuário do sistema de transporte coletivo de Curitiba, assim como, por reflexo, a toda sociedade, tendo em vista que o transporte coletivo é o maior e mais importante responsável pela mobilidade da grande maioria da população urbana.

Não obstante as consequências administrativas, civis e penais que se espera, ante os fatos apurados, estes objeto de minucioso relatório, ao qual, este, encontra-se apenso, **reitera-se a recomendação para a abertura de processo investigatório, também por parte do Ministério Público e da Polícia judiciária, por meio de Inquérito Policial, para a apuração de eventual prática de ilícito penal**. Tanto os aqui referidos quanto outros que, por ventura, possam se vislumbrar incidentalmente durante o processo, bem como **recomenda-se seja encaminhado expediente ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE, para devida e minuciosa**

investigação relativamente aos fatos, graves, apontados por esta Comissão Parlamentar de Inquérito quanto à possível formação de cartel.

Esta Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo, assim como este Poder legislativo Municipal de Curitiba esperam ter podido colaborar com os demais Poderes Constituídos, no deslinde desta questão do transporte coletivo urbano, para que, a partir de um manejo correto, honesto e, sobretudo voltado a atender o interesse público, se possa oferecer um serviço de qualidade e com preço justo. Sem enriquecer alguns poucos à custa do sofrimento de toda uma coletividade de usuários.

6. RESULTADOS E ENCAMINHAMENTOS FINAIS

Não obstante a possibilidade de responsabilização criminal dos envolvidos nos tipos penais acima descritos e o encaminhamento do relatório ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE para apuração de eventual formação de cartel, o presente relatório deve ser encaminhado ao Chefe do Executivo Municipal para providências administrativas.

Para tanto, **sugere-se o ajuizamento de ação judicial**, eis que o município tem legitimidade para atuar em nome do interesse público, diante dos fortes e vários indícios de irregularidade encontrados com a realização dos trabalhos desta CPI, buscando a anulação de todo o processo licitatório, com a realização de novo e regular certame, com o objetivo de estabelecer uma tarifa justa a ser cobrada dos usuários do sistema de transporte público.

Alternativamente, **sugere-se a instauração de procedimento administrativo, com a finalidade de anular o processo licitatório e adequar o valor cobrado a título de tarifa com a celebração de Termo de Ajustamento de Conduta** com todos os envolvidos e o Ministério Público, tendo como premissa a nulidade absoluta do certame e, conseqüentemente dos contratos firmados, fazendo-se constar:

- . A declaração de nulidade absoluta do processo licitatório e dos respectivos contratos;
- . A continuidade da prestação do serviço a fim de se evitar a paralisação do transporte público e conseqüente prejuízo da população na modalidade permissão de uso, sob pena de multa, até que se realize nova licitação;
- . A readequação do valor da tarifa, considerando as sugestões que seguem na sequência;
- . O ressarcimento ao erário, dos valores recebidos pelas empresas em virtude da nulidade absoluta do processo licitatório a fim de se evitar o enriquecimento ilícito.

SUGESTÕES AO PREFEITO MUNICIPAL

- Redução imediata da Tarifa com um Termo de Ajuste de Conduta.

- Retirada do provisionamento de Impostos Exclusivos da planilha. Responsabilidade

Empresas.

- Redução do custo do de manutenção do ônibus Semi Padron ao Limites previstos em Edital.
- Retirada dos custos do serviço Atende/ACESSO da planilha. Responsabilidade Prefeitura
- Revisão dos custos de vigilância nos terminais, verificação do aumento do custo em 78% em 2 anos. Responsabilidade URBS conforme contrato 12/2009. Vigilância paga pela taxa de gerenciamento;
- Retirada do provisionamento do SEGBus da planilha. Responsabilidade das Empresas conforme contrato;
- Retirada dos custos do serviço médico Sites. Responsabilidade Prefeitura;
- Revisão do preço da Manutenção no Sistema de Bilhetagem Eletrônica e redução do custo;
- Redução dos custos de lubrificantes em até 44,39% – De acordo com demonstrativos financeiros apresentados;
- Redução dos custos de Pessoal Administrativo em 48,12% - De acordo com demonstrativos financeiros apresentados;
- Preço Mínimo na compra do Combustível – Reduz em 5,54% o custo de combustível
- Retirada do ICMS do combustível – Reduz em 12% o custo do combustível.
- Opção de retirada do provisionamento do Fundo Assistencial ao Sindicato enquanto for verificada a legalidade §2º da Convenção Coletiva, transferindo a responsabilidade para as Empresas.
- Redução dos custos de Rodagem em 40,24%. - De acordo com demonstrativos financeiros apresentados.
- Retirada da Taxa de Risco do Hibribus – Responsabilidade URBS
- Retirada dos custos de Limpeza de Terminais e de Limpeza do Patrimônio dos Terminais- Responsabilidade URBS.

Itens que podem ter redução através do TAC e Atos Administrativos			
		Redução no custo/km	redução de
4 CUSTOS DEPENDENTES			
4.1 COMBUSTIVEL	Redução de 12% referente ao ICMS e preço mínimo de diesel	R\$ 0,1668	16,75%
4.2 LUBRIFICANTES	Equivalência aos dados demonstrados pelos consórcios	R\$ 0,0169	42,14%
	Passa de 4% em relação ao item 4.1 para 2,49%		
4.3 RODAGEM	Equivalência aos dados demonstrados pelos consórcios	R\$ 0,0483	40,24%
4.4 PEÇAS E ACESSÓRIOS e serviços de terceiros relativos à manutenção	Redução do porcentual do ônibus Semi Padron para o limite do edital em 8%	R\$ 0,0037	1,05%
5 PESSOAL DE OPERAÇÃO E DE ADMINISTRAÇÃO, ENCARGOS E BENEFÍCIOS			
5.6 PESSOAL DE ADMINISTRAÇÃO	Equivalência aos dados demonstrados pelos consórcios	R\$ 0,0778	48,12%
ENCARGOS SOCIAIS - 42,3893%	Passa de 7,71 % do item 5.1 para 3,97%		
6 CUSTO DE ADMINISTRAÇÃO			
6.1.2 OUTROS CUSTOS ADMINISTRATIVOS de ordem operacional	Retirada de itens e redução de outros itens. Revisão	R\$ 0,1209	79,96%
6.1.3 TAXA DE RISCO	Retirada desse item da planilha	R\$ 0,0107	100,00%
8 RENTABILIDADE JUSTA			
8.1 IMPOSTOS EXCLUSIVOS	Retirada desse item da planilha	R\$ 0,1774	100,00%
8.2 IMPOSTOS EXCLUSIVOS	Retirada desse item da planilha	R\$ 0,0539	100,00%

Total de redução sugerida:

Redução Sugerida R\$ 0,6763 / km - 12,10% de redução no custo/km.

Possibilidade da tarifa técnica = R\$2,6326.

Se retirado o Fundo Assistencial - 0,7084/km – 12,68% de redução no custo/km.

Se retirado o Fundo Assistencial, a tarifa técnica =R\$2,6192.

Possibilidade da tarifa com Subsídio de aproximadamente R\$90 milhões = R\$2,33.

SE for retirada da Taxa de Administração da URBS (Conforme orientação da auditoria do TCE), o valor da tarifa pode ser de:

Tarifa Técnica = R\$2,5145

Tarifa com subsídio de aproximadamente R\$90 milhões = R\$2,22.

SUGESTÕES PARA A MELHORIA DO SISTEMA

- **EFETIVA FISCALIZAÇÃO DO CONTRATO**

Após 3 anos do início do contrato ainda não foi implementada o controle das despesas das empresas. Uma efetiva fiscalização do contrato é necessária para verificação dos custos corretos do sistema, que conforme o demonstrativo das próprias empresas pode ser muito diferente. Da mesma forma, nota-se a inclusão de terrenos como áreas para serem amortizados, quando esses não tem previsão legal para isso, assim como alguns terrenos que não são de uso exclusivo, conforme prevê os dispositivos legais.

- **COMBATE AO FURA CATRACA.**

É notável que há pessoas que não pagam a tarifa na cidade e nem tem benefícios de isenções. São os chamados de fura-catraca. Não há informações precisas da quantidade estimada de pessoas que furam a catraca. Apenas houve uma declaração do Ex-Presidente da empresa, em depoimento na CPI, que esse número pode chegar a 5%.

Como o custo da tarifa é de acordo com a previsão de passageiros, cada passageiro não contabilizado no sistema aumenta o custo para quem está pagando.

Logo, o combate ao fura-catraca deve ser forte, através da fiscalização eficiente e uso da tecnologia.

Para cada 1% de fura catraca combatido haverá uma redução de 1% na tarifa.

- **SUBSTITUIÇÃO DO TIPO DE CRÉDITO NO SISTEMA DE BILHETAGEM ELETRÔNICA**

Atualmente os créditos são unitários e o valor é múltiplo do valor da tarifa. Entretanto, há no sistema 4 preços principais de tarifa, a normal, domingueira, Circular Centro e Turismo. Atualmente o sistema desconta um crédito todas as vezes que o cartão é utilizado, inclusive aos domingos que possui tarifa diferenciada.

A partir da adoção do crédito monetário, todas as vezes que o cartão é utilizado é descontado o valor referente a tarifa. Isso significa que aos domingos, o cartão transporte pode ser utilizado sem prejuízo ao usuário.

Permite também a utilização do cartão transporte no Circular Centro, no ônibus executivo que vai ao Aeroporto e também no Turismo.

- **CRIAÇÃO DO BILHETE ÚNICO**

A Tarifa Temporal, ou como é conhecido por Bilhete Único, é uma forma de bilhetagem que existe e em diversas cidades do Mundo como uma solução de transporte público.

O sistema de bilhetagem eletrônica em Curitiba já possui essa opção embarcada, logo não há custos operacionais da implantação. Há também uma integração temporal em algumas poucas linhas na cidade, ou seja já existe, porém de forma mínima.

Há em tramitação no congresso um Projeto de Lei 1.927/2003 que institui o Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros - REITUP, condicionado à implantação do bilhete único temporal ou rede integrada de transportes.

A URBS informou recentemente que em torno de 55% dos deslocamentos dos 25,2 milhões de passageiros pagantes por mês, é feito com cartão transporte. Embora em proporção bem menor, também aumentou o número de usuários com cartão de isento – idosos, aposentados por invalidez e pessoas com deficiência - que passou de 210,4 para 213,8 mil usuários. Somados ao total de isentos – policiais, operadores, carteiros, etc. - eles são responsáveis por cerca de 3,5 milhões de deslocamentos por mês.

Utilizando como base que 55% dos recursos de tarifa ao

sistema é através do cartão transporte e que 87 % dessas pessoas utilizam o vale-transporte.

Dessa forma, são 12.058.990 passageiros pagantes por mês com vale-transporte ou o equivalente a 401.966 usuários individuais.

Se considerarmos o custo atual do sistema cuja tarifa ao usuário é de R\$2,70 e dessa forma consideramos que o Bilhete Único mensal é de 22 dias úteis (44 passagens) multiplicado pelos R\$2,70 da tarifa. Temos que o custo do Bilhete único mensal é de R\$118,80 - Valor que pode ser reduzido se o prefeito acatar as sugestões de redução de tarifa.

Entretanto, para efeitos de cálculo, temos um total de R\$ 47.753.602,31 que seriam pagos com o bilhete único mensal - apenas para os usuários atuais de vale-transporte.

Veja, que se essa solução fosse adotada, pode-se calcular que apenas as pessoas que usam o vale-transporte com cartão seriam responsáveis por 63,29% do custo total mensal sistema – Que utiliza a tarifa técnica de R\$2,9994 para cálculo.

E essas pessoas ainda poderiam estar livres para utilizar o transporte público da maneira que desejassem, criando uma nova convivência com o transporte coletivo.

O transporte coletivo deixa de ser apenas um meio de transporte para o trabalho e passa a ser utilizado pelo trabalhador para que ele possa fazer qualquer outra atividade sem a necessidade de pagar mais uma tarifa.

A respeito dos outros 36,71% do custo, podemos englobar pessoas que pagam a tarifa com o cartão ou em dinheiro como estudantes, autônomos e outros usuários. Se forem utilizados mecanismos de financiamento de isentos, esse percentual diminui.

O objetivo é que com a criação do Bilhete Único, mais pessoas passem a utilizar o transporte coletivo.

Com o valor equivalente a um tanque de combustível (R\$118,80), as pessoas podem se locomover livremente pela cidade durante todo o mês, fazendo as integrações que se fizerem necessárias dentro e fora dos terminais, ou seja integrações inviáveis hoje, sem a necessidade de colocar mais ônibus no sistema.

Com a possibilidade de integração multimodal, muitas pessoas passarão a utilizar o bilhete único, pois poderão optar por esse modal tarifário para evitar, por exemplo, pagar o estacionamento do veículo no centro da cidade.

O Bilhete Único também evita a especulação em véspera de revisão do preço da tarifa, pois cria-se uma validade para o crédito adquirido.

• FINANCIAMENTO DE ISENÇÕES E GRATUIDADES

Nota-se que as isenções na cidade de Curitiba chegam a até 14,17% dos usuários do transporte coletivo.

GRATUIDADES E DESCONTOS LEGAIS				
2013				
BENEFICIÁRIO		GRATUIDADE / DESCONTO	CADASTRADOS	MÉDIA DE UTILIZAÇÕES/MÊS
IDOSOS	Maiores de 65 anos	Isento	192.863	1.818.097
PESSOAS COM DEFICIÊNCIA	Renda inferior a 03 salários mínimos	Isento	12.830	516.812
APOSENTADOS POR INVALIDEZ	Renda inferior a 02 salários mínimos	Isento	4.810	
ACOMPANHANTES	Auxilia a pessoa com deficiência que comprova não ter condições se deslocar sozinha	Isento	6.107	
OFICIAIS DE JUSTIÇA	Apresentação de identificação	Isento	68	185
FISCALIZAÇÃO	Equipe de fiscais do transporte coletivo	Isento	295	11.886
OPERADORES DO SISTEMA	Motoristas, cobradores, etc	Isento	15.539	476.141
CARTEIROS ¹	Uniformizados	Isento	0	144.000
POLICIAIS E GUARDAS MUNICIPAIS ¹	Fardados	Isento	0	197.000
ESTUDANTES	Renda familiar até 05 salários mínimos	Desconto de 50%	16.715	361.512
TOTAL			249.227	3.525.633

REPRESENTATIVIDADE NOS CUSTOS TARIFÁRIOS: 14,17%

¹ Dados Estimados

Categorias profissionais que tem a isenção da passagem em Curitiba poderiam passar a receber vale-transporte na modalidade Bilhete Único.

Citamos, por exemplo, os funcionários dos Correios, que dispõe de isenção de tarifa, porém há a previsão do recebimento do vale-transporte. Logo, com o bilhete único, o funcionário poderia utilizar o ônibus tanto para ir e voltar do trabalho quanto para se deslocar enquanto trabalha. A isenção seria mantida.

Na sequência também notamos as isenções dos Policiais Militares e Guardas Municipais fardados. Poderiam ser firmados convênios entre a URBS como administradora do FUC e o Governo do Estado e a Prefeitura de Curitiba na intenção de pagar o equivalente ao uso desses profissionais. Segundo a URBS são 197.000 utilizações por mês.

Da mesma forma, sugere-se a firmação de um convênio com o Governo Federal para que os idosos possam ser custeados pelo Governo Federal, através de um repasse mensal baseado na estimativa média de uso. São registrados pela URBS, em média 1.818.097 utilizações por mês, o que poderia corresponder a 41320 bilhetes únicos individuais, apesar dos 192.863 idosos registrados.

Note-se que qualquer isenção que hoje é custeada pelos usuários passar a ser paga pelo ente que lhe concedeu a isenção, haverá uma direta redução na tarifa, logo se houver um financiamento dos idosos, por exemplo, a passagem pode cair 7,21% que é o percentual equivalente ao número de viagens realizadas em média por mês.

O Transporte Coletivo é de interesse social e a maioria das pessoas que o utiliza são pessoas com menos condições financeiras. E essas pessoas mais simples acabam pagando pelos isentos. E deve-se levar em consideração que os isentos nem sempre são pessoas sem condições de pagar a passagem.

Só para ilustrar, um Coronel da Polícia fardado, cujo salário supera R\$20 mil não irá pagar a passagem, enquanto uma servente de pedreiro, que mal ganha um salário-mínimo, terá que pagar a passagem inteira. Da mesma forma, um funcionário público aposentado que já atingiu a idade de isenção, também não pagará a

passagem, enquanto o estudante da escola pública terá no máximo 50% de desconto, se comprovar que a renda da família é inferior a 5 salários-mínimos.

• **UNIVERSALIZAÇÃO DO CARTÃO TRANSPORTE**

O Cartão Transporte deve ser utilizado por todos os passageiros individualmente. Apesar do recente incremento na quantidade de cartões sendo utilizados no sistema, a meta é que 100% das pessoas utilizem o transporte coletivo somente através do Cartão Transporte, inclusive as isenções.

Para tal, o acesso ao cartão transporte deve ser facilitado. Isso pode ser feito através da ampliação da quantidade de locais de fornecimento de cartões e a criação de uma modalidade de cartão Pré- Pago, que poderia ser vendido até em máquinas de venda na Rodoviária e no Aeroporto, permitindo que turistas também utilizem o sistema de transporte coletivo.

As vantagens da universalização do Cartão Transporte são:

- Possibilidade de redução de assaltos no sistema, visto que não há mais dinheiro em espécie circulando;
- Conhecimento exato da quantidade e do tipo de passageiro que está sendo transportado;
- Antecipação de receita para o sistema, permite operar com folga financeira.

• **CRIAÇÃO DO CARTÃO PRÉ-PAGO**

O Cartão pré-pago poderia ser vendido em bancas de revista, que já possuem autorização legal para isso, em máquinas de venda, em estações tubo entre outros estabelecimentos.

Poderia ser vendido em créditos ou por tempo de uso.

Atualmente os cartões estão disponíveis apenas nos postos de atendimento da URBS na Rodoferroviária, nas Ruas da Cidadania do Boa Vista, Boqueirão, Matriz, Pinheirinho e Portão, e na Unidade de Atendimento do bairro Tatuquara. Além disso, é exigida a apresentação de comprovante de residência e documentos como CPF e RG.

• **A INTEGRAÇÃO MULTIMODAL DA MOBILIDADE URBANA , INCLUSIVE PEDESTRE**

A integração da mobilidade urbana é essencial para o futuro das cidades. Temos em Curitiba um embrião do que poderia ser a integração do transporte individual (carro, moto e bicicleta) com o transporte coletivo.

O Plano Diretor Ciclovário prevê obras em um valor de R\$90 milhões. Parece muito, porém quando comparamos todas as obras que seriam feitas na cidade para a bicicleta com a construção de apenas uma ponte estaiada que não resolverá o problema da mobilidade urbana, vemos que há ainda muito a ser feito em novas alternativas de transporte. Se compararmos os R\$90 milhões com os valores estimados com o metro, que superam a casa do R\$5 bilhões, as intervenções urbanas necessárias para possibilitar que a bicicleta seja colocada de vez como uma opção de modal de transporte, esse custo passa a ser irrisório.

Da mesma forma, é com alarde que vemos a atual situação das calçadas em nosso município. As calçadas construídas de forma irregular que não dão condições de trafegabilidade para qualquer cidadão, são um obstáculo a mobilidade urbana pedestre. É certo que muitas pessoas podem optar pelo transporte individual pois não há condições de segurança para que seja possível chegar até o transporte coletivo.

Para o ano de 2014, há a previsão de R\$417 mil para o fundo de reconstrução de calçadas na cidade. É muito pouco.

• **VIAS EXCLUSIVAS PARA O TRANSPORTE COLETIVO**

Curitiba tem 1,2 milhão de veículos. Cerca de 2 mil são ônibus do Transporte Coletivo. Nota-se que a valorização do transporte individual em detrimento do coletivo nos últimos anos nas obras públicas, como por exemplo a criação de binários e trinários. Tudo para favorecer o caótico trânsito causado pela quantidade de veículos que transitam nas ruas.

Dessa forma, os ônibus do transporte coletivo, que dividem o mesmo espaço nas ruas com os carros e motos tem cada vez mais a sua velocidade média reduzida.

Ao ter a velocidade média reduzida a capacidade de

passageiros transportados por hora é reduzida, fazendo com que o sistema perca a eficiência. Dessa forma são necessários mais ônibus para realizar o serviço e os custos aumentam, impactando na tarifa.

- **PESQUISA ORIGEM E DESTINO COMO REQUISITO DE SUBSÍDIO**

A pesquisa origem e destino é necessária ser realizada dentro de um prazo determinado de tempo, assim como o Plano Diretor da Cidade tem que ser revisto a cada 10 anos.

Não se tem notícia que houve um trabalho com respaldo científico nas últimas décadas na cidade e na região metropolitana integrada.

O subsídio, segundo afirma a Prefeitura, é necessário para manter o sistema integrado, pois, segundo ela os custos da Região Metropolitana são muito maiores que os dos lotes urbanos.

Por mais verdade que isso seja, principalmente devido a quantidade de passageiros transportados nos lotes urbanos, a realização de uma Pesquisa Origem e Destino torna-se obrigatória, pois a partir dela saber-se-á o verdadeiro peso de cada um dos lotes.

No mais, para a realização da necessária licitação no Lote 4, ou Metropolitano, essa só deverá ocorrer após a realização de uma Pesquisa Origem Destino.

A ocupação do solo na cidade modificou-se completamente nas últimas décadas e não há um registro da realização de uma pesquisa Origem e Destino. A URBS cumpre com a necessidade de colocar um ponto de parada a no máximo 500 metros de distância, porém somente isso não é necessário para atender a população de forma eficiente, pois através de uma pesquisa como essa, algumas linhas poderão ser fundidas e outras criadas.

Consta que existem linhas que há 30 anos não se modifica o ponto final de parada e, mesmo que atendendo a distância máxima de 500 metros, as avaliações tem que ser feitas visando tomar o Transporte Coletivo mais atrativo.

- **PROPAGANDA NA LATERAL DOS VEÍCULOS**

A venda de espaços publicitários nas laterais dos veículos pode ser uma alternativa para auxiliar no financiamento do transporte coletivo. Apesar de haver certa resistência por parte da Prefeitura, através da justificativa que causa poluição visual, os ônibus na cidade de Curitiba circulam com diversos tipos de campanhas publicitárias.

Com exceção dos vidros traseiros que são destinados a campanhas institucionais e educativas, a lateral dos veículos poderia ser destinada a venda de espaços publicitários para que recursos fossem captados visando a modicidade tarifária.

Segue abaixo alguns exemplos de ônibus com campanhas publicitárias ou exposições artísticas em Curitiba.



Para saber quanto isso poderia gerar de recursos ao sistema, tomamos como base os valores divulgados no site <http://www.bluelinemedia.com/bus-advertising/bus-exterior>, que vende anúncios para ônibus em diversas cidades no EUA, inclusive Nova Iorque.

Um anúncio pequeno, com 3,65m x 0,76m e área aproximada de 2,78m² de publicidade pode custar até R\$2.000,00 por mês. Esse valor pode ser muito maior, por exemplo, se houver um anúncio do tamanho da mostra artística de Regina Silveira para a Bienal 2013 mostrado acima no biarticulado.

Se levarmos em consideração que a frota do sistema todo é composta com aproximadamente 2000 ônibus e que pelo menos metade deles utilizaria a propaganda, teríamos 1000 ônibus gerando receitas de aproximadamente R\$ 2.000.000,00.

Esse valor corresponderia a 2,65% do custo mensal atual do sistema e poderia reduzir a

tarifa em até R\$0,08 .

- **MÍDIA INDOOR**

A mídia Indoor (televisores internos nos ônibus) no transporte coletivo foi concedida para a empresa Midiaplan Serviços de Mídia Out of Home LTDA, através da Concorrência Pública 3/12 da Secretaria de Administração. O contrato número 20292 da Concessão, que tem prazo de 15 anos até 08/06/2027, tem valor de outorga de R\$54.935.000,00.

Não há registro que esse valor esteja indo auxiliar na modicidade da tarifa do transporte coletivo, visto que o certame ocorreu dentro da estrutura da Secretaria da Administração.

Para estimar o que significa isso, divide-se os valores da Outorga pelo prazo da concessão. Seriam R\$305 mil por mês para financiar o transporte, que corresponde a R\$0,0120 na tarifa.

- **AUDITORIA NO SISTEMA DE BILHETAGEM ELETRÔNICA**

Uma auditoria externa deve ser realizada no sistema de bilhetagem para verificar a possibilidade de falhas, acesso remoto - conforme relatório de empresa especializada discurrido no item 4.3.1.3.c e também sugerir melhorias.

- **FISCALIZAÇÃO EFETIVA DO ISS**

A CPI mostrou que nunca houve fiscalização do recolhimento do ISS até 2013 e que houve pelo menos uma empresa que não recolheu corretamente o imposto municipal devido a um erro de base de cálculo por parte da URBS.

Deve haver uma fiscalização efetiva do ISS até mesmo como mecanismo de controle da quantidade de passagens vendidas, pois a arrecadação desse imposto é diretamente proporcional a quantidade de passagens vendidas.

Da mesma forma, entende-se que é possível uma revisão da Alíquota do ISS, visando reduzir a passagem.

- **TAXA DE ADMINISTRAÇÃO DA URBS PARA ORÇAMENTO FIXO**

A taxa de Administração do FUC tem previsão legal. Porém a Lei se refere apenas ao ambiente do município de Curitiba. A cobrança da taxa no Lote Metropolitano é passível de questionamento jurídico, apesar do Parágrafo Único do Art.2º da Lei 12.597/2008 que “através de instrumento legal próprio, as atribuições da URBS poderão ter abrangência metropolitana”.

Outro ponto questionável é o conflito jurídico da cobrança de uma taxa por uma empresa de Economia Mista, que deve visar o Lucro. Como é taxa, toda a vez que a passagem aumenta, a URBS recebe mais recursos. Logo, sugere-se que sejam substituídos os dispositivos legais para que a URBS deixe de cobrar uma taxa para ter um custo fixo, não variável de acordo com a tarifa. A sugestão é que se modifique dispositivos da Lei 4369/1972.

Outro ponto questionável é o Poder de Polícia que a URBS exerce na fiscalização do Contrato. Conflitante com a sua natureza jurídica e questionável a realização dessa atividade por ela mesma, já que ela também é o órgão gerenciador.

- **OPÇÃO RADICAL PELO TRANSPORTE PÚBLICO**

Modificar a forma de pagamento de Auxílio-transporte aos funcionários públicos Municipais instituído pela Lei 8704/95 e Decreto 507/96.

Nessa opção radical pelo transporte coletivo, os Funcionários Públicos poderiam receber um cartão transporte do Bilhete Único em vez de receber depositado o valor correspondente ao auxílio depositado em sua conta.

Se essa prática for adotada, estimando que existem 10.000 funcionários públicos municipais que recebem auxílio-transporte, seria possível aumentar a quantidade de passageiros pagantes equivalentes e reduzir a passagem em 1,75%.

SUGESTÕES AO GOVERNO ESTADUAL

- MANUTENÇÃO DA REDE INTEGRADA

Deve ser feito um esforço em conjunto com o Governo Municipal para que a Integração da Região Metropolitana seja mantida. Trata-se de uma conquista da população que não pode ser extinta.

- OPÇÃO RADICAL PELO TRANSPORTE PÚBLICO

Modificar a forma de pagamento de Auxílio-transporte aos funcionários públicos estaduais lotados na Região Metropolitana, instituído pela Lei Estadual 17.657/2013 e que tem caráter indenizatório.

Nessa opção radical pelo transporte coletivo, os Funcionários Públicos Estaduais que estão lotados Curitiba e que recebem Auxílio-transporte mensal no valor de R\$124,00, poderiam receber um cartão transporte do Bilhete Único em vez de receber depositado o valor em sua conta bancária.

Se essa prática for adotada, estimando que existem 10.000 funcionários públicos estaduais em Curitiba que recebem o benefício, seria possível aumentar a quantidade de passageiros pagantes equivalentes e reduzir a passagem em até 1,75%.

- REDUÇÃO DO ICMS PARA AQUISIÇÃO DE VEÍCULO NOVO

A alíquota de compra de veículo novo é de 12%. Se for reduzido impacta duplamente na redução da tarifa, pois o valor a ser amortizado será menor, assim como a remuneração das empresas, pois as mesas farão menos investimentos.

- FINANCIAMENTO DE GRATUIDADES

Firmação de convênio com a Prefeitura para financiar o equivalente ao utilizado pelos Policiais Militares Fardados no Transporte Coletivo. Pode reduzir a passagem em até 0,78%.

SUGESTÕES AO GOVERNO FEDERAL

- OPÇÃO RADICAL PELO TRANSPORTE PÚBLICO

Modificar a forma de pagamento de Auxílio-transporte aos funcionários públicos federais lotados na Região Metropolitana, instituída pelo Decreto 2880/1998.

Nessa opção radical pelo transporte coletivo, os Funcionários Públicos Federais que estão lotados em Curitiba poderiam receber um cartão transporte do Bilhete Único em vez de receber depositado o valor em sua conta bancária.

- FINANCIAMENTO DE GRATUIDADES

Estabelecimento de convênio com a Prefeitura para financiar o equivalente ao utilizado pelos idosos no Transporte Coletivo. Pode reduzir a passagem em 7,21%.

— RESSALVAS DOS MEMBROS DA CPI

Seguem anexas ao final do presente relatório final da Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba, as ressalvas feitas pelos vereadores, membros desta Comissão, as quais integram o relatório.

Esse é o relatório.



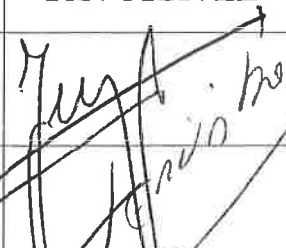
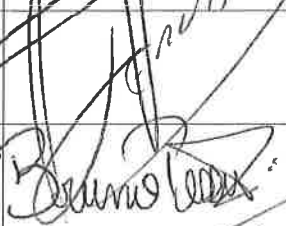
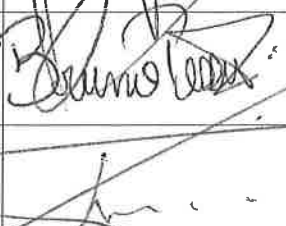

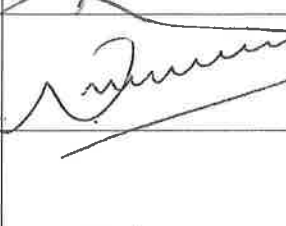
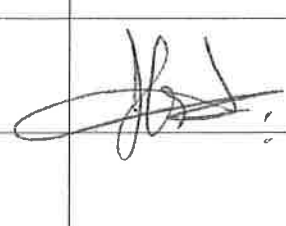
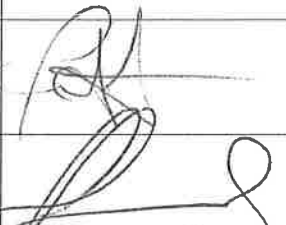


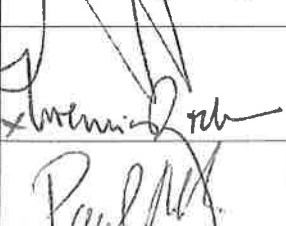
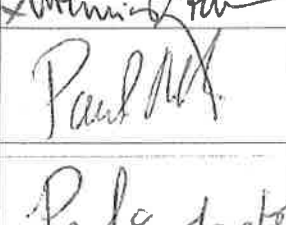
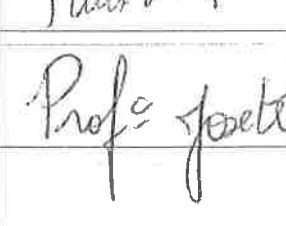
BRUNO PESSUTI

RELATOR



JORGE BERNARDI
PRESIDENTE

**COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO DO TRANSPORTE
COLETIVO DE CURITIBA**

VEREADORES	FAVORÁVEL	FAVORÁVEL C/ RESTRIÇÕES	CONTRÁRIO
JORGE BERNARDI Presidente			
SERGINHO DO POSTO Vice-presidente			
BRUNO PESSUTI Relator			
VALDEMIR SOARES Vice-relator			
CHICARELLI			
CHICO DO UBERABA			
CRISTIANO SANTOS			
GEOVANE FERNANDES			
MAURO IGNÁCIO			
NOEMIA ROCHA			
PAULO RINK			
PROFESSORA JOSETE			
TIAGO GEVERT			