

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 microônibus*²⁴

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

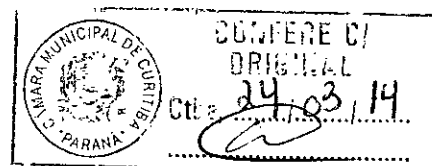
Segundo a URBS, o custo da adaptação e contratação de novos 500 funcionários para desempenhar a função custaria ao sistema no primeiro ano a quantia de R\$15.000.000,00, impactando em R\$0,05 na tarifa técnica.

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

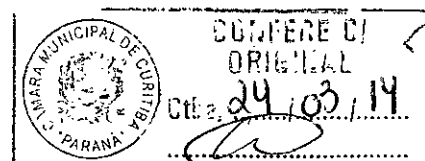
Também não há menção ao Fundo Assistencial.

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:

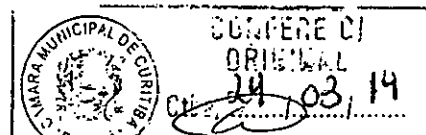
"Art 1º -A Consolidação das Leis do Trabalho passa a dispor, nos seus Artigos 549 a 551 e 580 a 592: (...)

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.

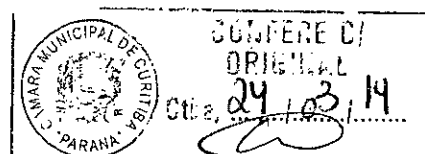
Por fim, entende-se que o fundo assistencial deve ser mantido, porém deve-se analisar a legalidade do §2º e §3º da Cláusula 38ª da Convenção Coletiva, sendo que os repasses devem ser feitos pelas empresas, sem o devido provisionamento na tarifa, pois da forma como se encontra, as empresas estão transferindo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

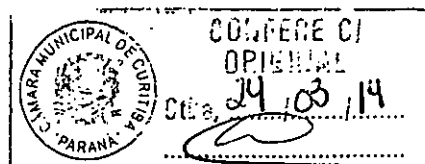
Para esclarecimentos foi aprovado pela Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo (049.00003.2013), o requerimento 410.00017.2013 solicitando as seguintes informações:

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, secretária, 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.

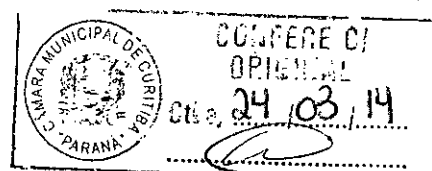
Dessa forma deve haver uma tabela com as funções administrativas e a sua necessidade de acordo com a quantidade de pessoas trabalhando na empresa ou relacionada a frota operante.

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%

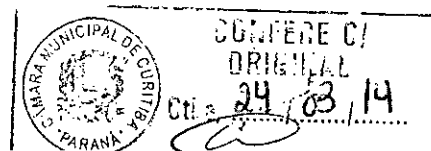
Expandido os anos de análise para verificarmos de que forma esse custo se comportou para as empresas ao longo dos anos, temos que a relação pessoal operacional/pessoal de administração deu-se da seguinte forma:

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

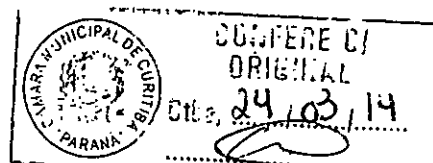
Os itens que envolvem a composição desse custo são muitos e colocados de forma pouco transparente – não há uma planilha estipulando o que são e quanto custam — e pode haver uma sobreposição de custos, pois os materiais de limpeza das estações tubo estão previstos no item 6.1.2- Outros custos administrativos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

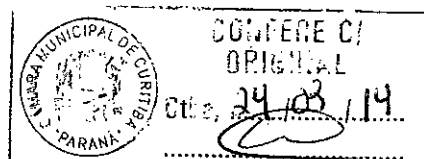
Não há a previsão de um controle efetivo dessas despesas administrativas e inclusive, fica claro conforme relatado acima que pode haver sobreposição.

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.

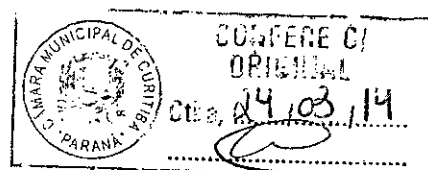
O item é tão amplo e tantas são as despesas lançadas que fica impraticável a comparação entre o que a planilha paga aos Consórcios ao que os Consórcios gastam. Pode-se até concluir que as despesas relacionadas ao item 6.1.2.

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 (Catracas / 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.

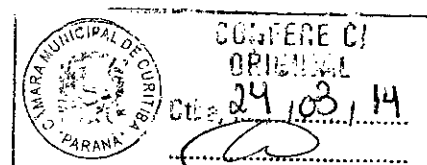
c.1) ATENDE /ACESSO

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.

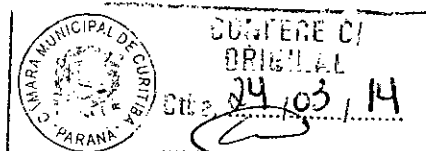
No 7º aditamento, ocorreu o seguinte:

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 URBS³⁹.

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:

(...)

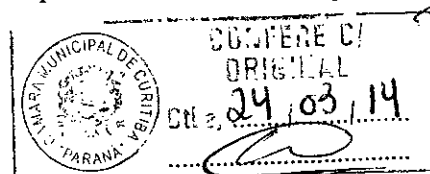
VII - garantir a segurança e a integridade física dos usuários e trabalhadores do Sistema de Transporte Público de Curitiba, instituindo mecanismos de

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.

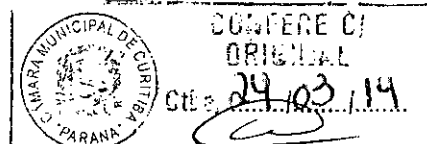
O Ofício 726/2013 da URBS em resposta ao requerimento 410.00070.2013 afirma que o impacto é de 0,57% de R\$2,9994 e desde o início das operações dos concessionários 1747 usuários foram atendidas.

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;

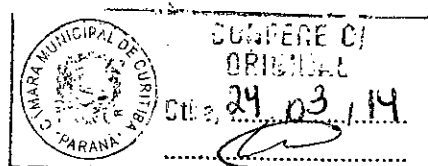
Apesar do custo alto, de R\$ 1.487.770,36 ao ano na RIT, existe a previsão legal.

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.

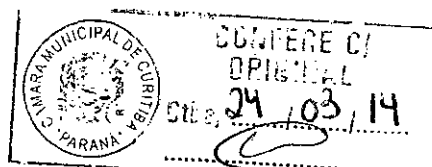
A somatória de todos esses custos provisionados para limpeza é de R\$0,0049/km ou R\$61.232,14 ao mês.

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.

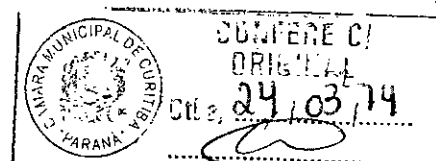
A DATAPROM é a dona do código fonte.

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.

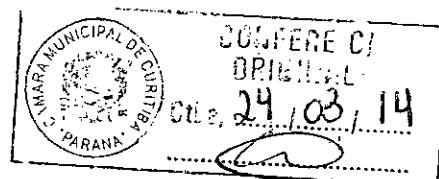
Dessa forma, sugerimos a redução para um preço possível de ser aplicado que é estimado em R\$240 mil mensais , ou R\$ 0,0191/ km

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.

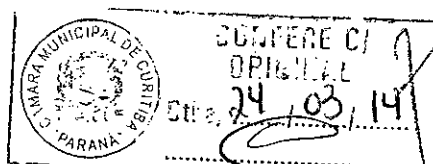
O que não poderia ocorrer é os ônibus ficarem parados e continuarem sendo remunerados e amortizados como se estivessem sendo utilizados.

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”.

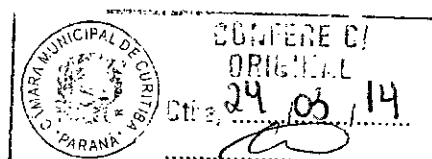
Uma controvérsia que pode ser gerada é a existência de uma metodologia prevista no GEIPOT que faz um cálculo de depreciação de veículos através do método de Cole, caracterizada por uma perda acentuada de valor no início de sua utilização e que se atenua com o passar dos anos.

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.

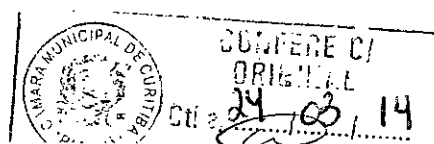
Nota-se que:

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.

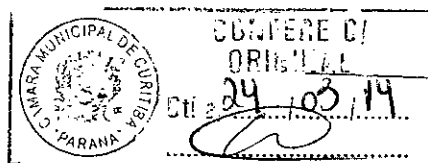
Dessa forma, pode-se considerar que valores superiores de amortização aos provisionados pela tarifa, significam uma redução na possibilidade de auferir lucro contábil ou lucro tributável, pois os valores de amortizações são deduzidos do resultado operacional.

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

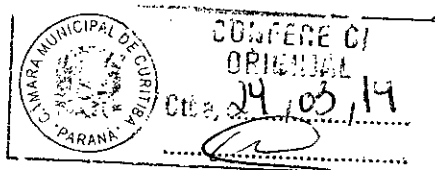
A vinculação desse custo por si já pode representar um ponto de análise, pois se as amortizações estão sendo feitas em edificações, equipamentos ou instalações, o correto seria amortizar os investimentos que foram feitos, ao invés de vincular a amortização variável de veículos. Isso torna custos que 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.

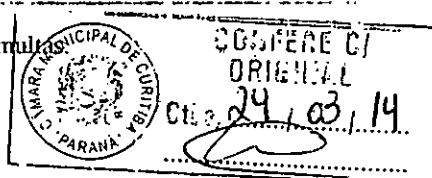
Isso é pode ser uma falta ao Edital e ao Contrato.

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



B

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.

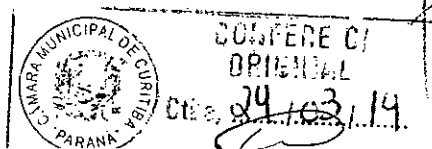
Fato é que as empresas vencedoras estão há anos operando o sistema e as edificações em uso podem ter sido totalmente depreciadas.

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:

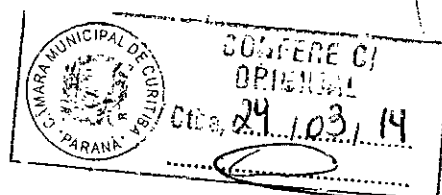
Considera-se rentabilidade justa do serviço prestado, o ganho gerado na operação do sistema de transporte coletivo, em função dos investimentos realizados pelas contratadas em veículos, instalações, edificações, equipamentos e almoxarifado para operacionalizar os serviços do referido sistema, incluindo 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	9.870,07	3	156.562,00	234.843,00	2.349,43	0,2378	0,3634	3.528,87
MICRO ESPECIAL	774.352,75	109	230.640,00	10.334.890,00	106.349,80	0,1412	0,2317	176.367,71
COMUM	968.018,53	179	222.569,00	16.310.610,00	126.165,10	0,2051	0,3188	307.825,38
SEMI PADRON	169.126,83	23	241.979,00	2.387.590,00	33.875,80	0,1791	0,2834	53.561,28
PADRON	637.534,34	109	296.324,00	16.900.856,00	158.009,59	0,2478	0,3771	240.402,19
ARTICULADO 18 metros	355.826,23	62	504.950,00	15.303.372,00	150.083,72	0,4463	0,6485	217.764,03
ARTICULADO 20 metros	0,00	0	516.950,00	0,00	0,00	0,0000	0,0000	0,00
BIARTICULADO	171.837,07	32	698.150,00	16.970.400,00	159.704,00	0,9303	1,3077	224.482,83
ÍNDICE MÉDIO	3.084.428,12	521		81.417.443,00	611.474,43	0,2631	0,3979	1.227.192,43

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.

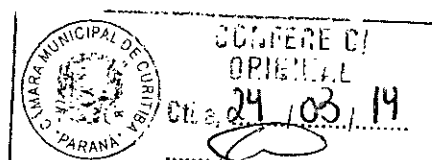
Logo, para o ano de 2013 temos o seguinte:

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.

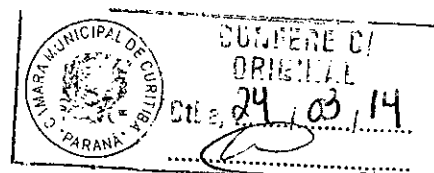
Cabe aqui mais uma vez acrescentar que foram declarados imobilização de capital em terrenos que não são utilizados no sistema.

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 pessoalística 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.

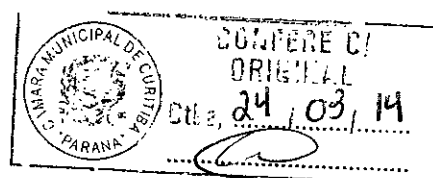
Entretanto, como as empresas demonstram estar operando com prejuízo contábil, nem 1 centavo será pago em Imposto de Renda e CSLL.

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.

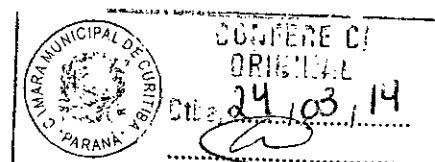
O impacto na tarifa deve ser uma redução próxima a R\$0,06.

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.

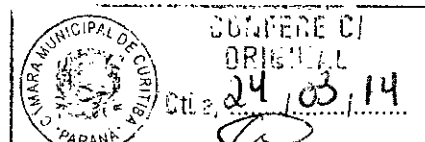
4.3.1.9.4 Taxa de administração da URBS

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.

Simplesmente 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.

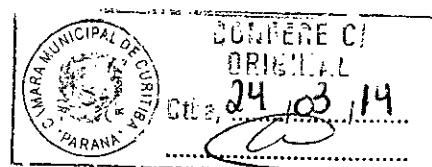
A sugestão é a mudança do cálculo de remuneração da URBS de taxa, que é contraditório a sua natureza jurídica, para um orçamento anual fixo. Dessa forma, o custo URBS passa a ser variável para um custo fixo.

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.

7



B

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.

