

(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.

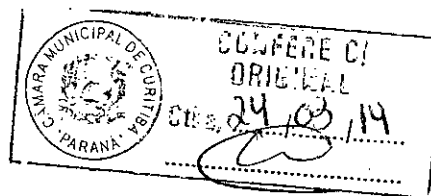
Outro forte indício que caracteriza o favorecimento das empresas que já operavam o transporte coletivo em Curitiba, se refere ao item "6.1.4a" do edital, relativo a exigência especial de habilitação, o que de forma alguma atende ao interesse público, já que restringe a competitividade na licitação.

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).

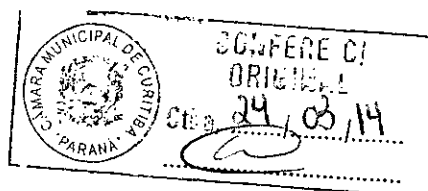
Além disso, não há exceção para a possibilidade da soma da capacidade operacional, diferentemente de quando a comissão de licitação decidiu ser conveniente no item 6.1.5:

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):

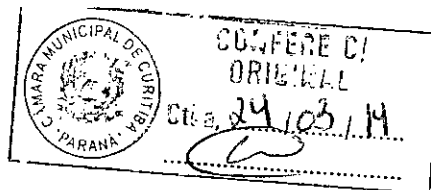
DATA: 25 DE FEVEREIRO DE 2010
LICITAÇÃO/MODALIDADE/CONCORRÊNCIA Nº 005/2009

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 contrário, 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.

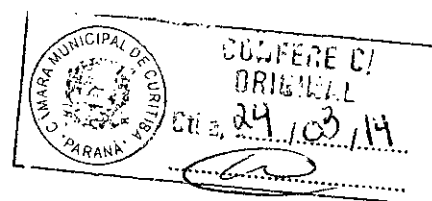
Logo, resta cabal que o item 2.3.4.1 foi feito para o benefício das empresas que já atuavam no sistema de transporte coletivo.

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.

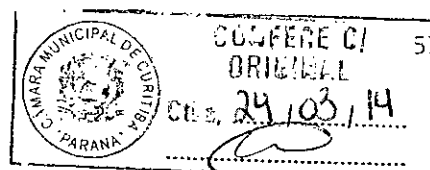
⁵⁷ O Consórcio Pioneiro na fl. 7.402, o Consórcio Transbus na fl. 7.446 e o Consórcio Pontual na fl. 7.486.

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.



Handwritten signature or mark.

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.

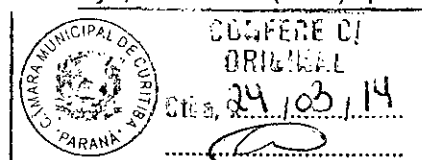
Conforme previa o edital de licitação em seu item 7.1.3, na fase de julgamento, dos 100 (cem) pontos totais, 20 (vinte) estava somente neste item, e somente alcançaria a pontuação máxima, caso o licitante conseguisse antecipar em 90 (noventa) dias, em relação ao prazo máximo, o início das operações do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

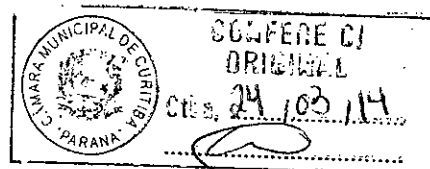
1) SOCIEDAD PEATONAL – protocolo URBS no 0001.073043-0

(...)

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.

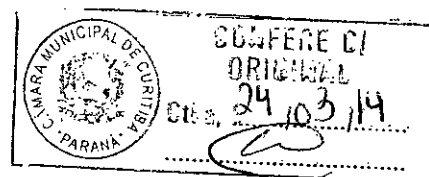
A respeito do poder de intervenção colhe-se da doutrina do renomado Celso Antônio Bandeira de Mello²⁶:

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.

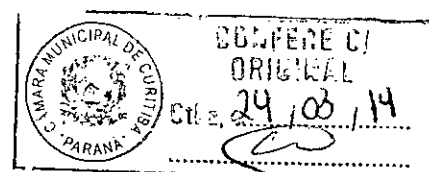
Acaso subsistente esse terceiro motivo invocado não poderia haver previsão no edital para início das atividades em até 90 (noventa) dias depois da assinatura do contrato pelo vencedor do certame. Ademais, a exigência de assunção do serviço no dia seguinte ao da celebração do contrato não foi feita na 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:



F
B

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;

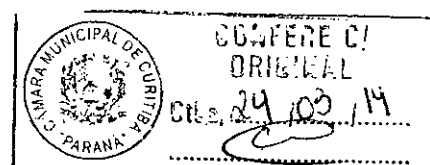
2.3.2 R\$ 74.577.233,88 (setenta e quatro milhões, quinhentos e setenta e sete mil, duzentos e trinta e três reais e oitenta e oito centavos) pelo Lote 2;

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:

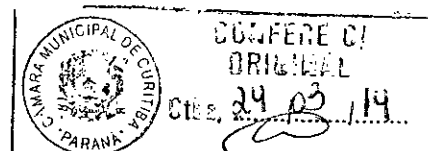
Art. 40. Eventual indenização às atuais contratadas será feita pela URBS na forma do disposto pelos §§ 3º a 6º do art. 42 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, com a nova redação que lhe foi dada pelo art. 58 da Lei nº 11.445, de 5 de janeiro de 2007.

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. Havia 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

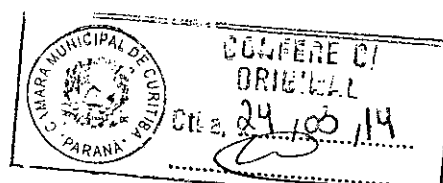
Sr. Luiz Filla:

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



Handwritten signature and the letter 'B'.

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.

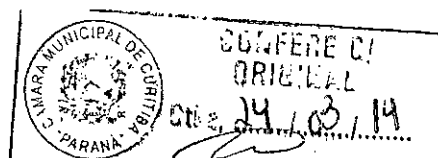
O SR. PRESIDENTE:- Os sócios das duas empresas são os mesmos?

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.php?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.

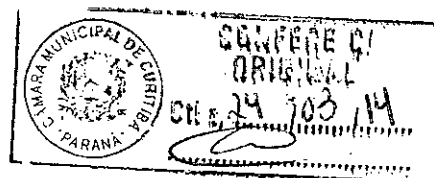
Já a Auto Viação Curitiba foi vendida para a Araucária Transporte Coletivo. A empresa passava por problemas financeiros e a metropolitana entrou para evitar um possível fechamento. O negócio teria sido concretizado ainda no início de 2009. Outra empresa metropolitana que opera em Curitiba há algum tempo 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

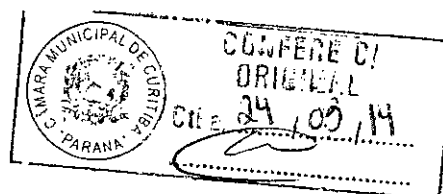
A formação dos três consórcios para a licitação marca ainda o fortalecimento da família Gulin no transporte coletivo de Curitiba. Sobe de 4 para 5 o número de empresas que vão operar as linhas urbanas da capital e a família conseguiu estar presente nos três lotes, controlando ou participando da operação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



Handwritten signature and the letter 'B'.

Lote 2 - Consórcio Transbus

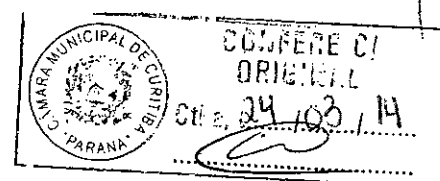
INTEGRANTES	REPRESENTANTES
AUTO VIAÇÃO REDENTOR LTDA (58,2184%)	José Luiz Souza Cury
	Acir Antonio Gulin
EXPRESSO AZUL LTDA (21,4385%)	Leonardo Zem
ARAUCÁRIA TRANSPORTE COLETIVO LTDA (20,3431%)	Hairton Luiz Romani

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%



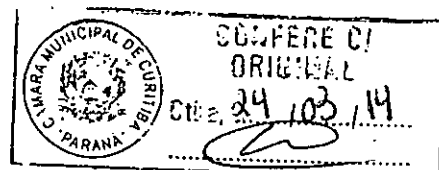
Destarte, a soma da participação da família Gulin em percentual somando-se os 3 lotes é de 60,90%, enquanto outras pessoas físicas e jurídicas representam apenas 39,10%.

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

VIAÇÃO CIDADE
 SORRISO LTDA

SENESTRA PARTICIPAÇÕES
 LTDA. - CNPJ:
 80.384.290/0001-53

Visione Part. Ltda.
 12.387.610/0001-79

Diodorus Part. Ltda.
 12.504.194/0001-41

Thor Part. Ltda.
 12.393.207/0001-52

Arcano Part. Ltda.
 12.438.767/0001-86

Avalin Part. Ltda.
 12.343.815/0001-52

VCS-GROUP PARTICIPAÇÕES
 LTDA. - CNPJ:
 08.868.628/0001-81

Senestra Participações Ltda.
 80.384.290/0001-53

VIAÇÃO TAMANDARÉ
 LTDA

Marli do Rocio
 Corleto

Fernanda
 Corleto Hoelzl

Rodrigo Corleto
 Hoelzl

Andrea Corleto
 Hoelzl

SÃO JOSÉ DOS PINHAIS
 LTDA

Hermínio Brunato

Donato Dal Negro

Maria Helena Franceschi Pineroli

Dante Luiz Franceschi

Idylia Brunato Franceschi

Neyd Torres Brunatto

José Carlos Ayres Pineroli

CCD TRANSPORTE
 COLETIVO

Hilton Chipon

Leonice Maria Chipon

Eduardo José Chipon

COISA TORIA E ASSESSORIA LTDA. - CNPJ:
 07.868.628/0001-81

Viviane Vanessa M. Dalledone Chipon

Eduardo José Chipon

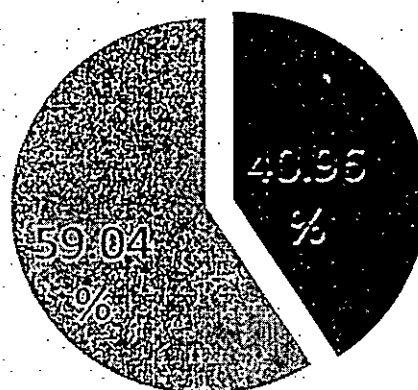
Hilton Chipon Júnior

Willian Jorge Chipon

Leonice Maria Chipon

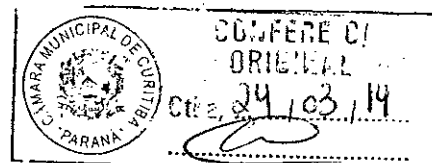
Leonice Dalledone

CONSÓRCIO PIONEIRO AÇÕES CUJO SOBRENOME É "GULIN"



SOBRENOME
 GULIN

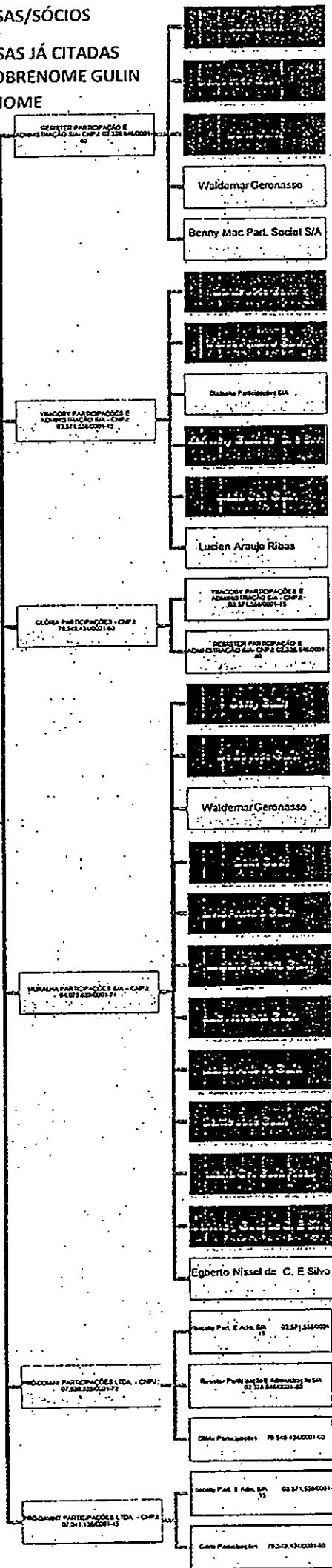
OUTROS



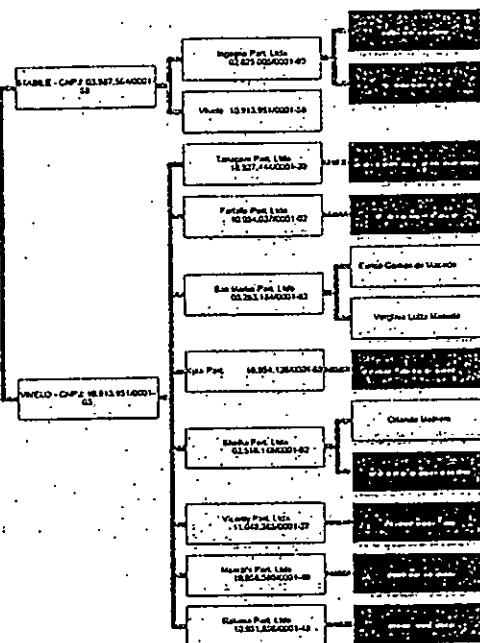
EMPRESAS/SÓCIOS

EMPRESAS JÁ CITADAS
COM SOBRENOME GULIN
SOBRENOME
GULIN

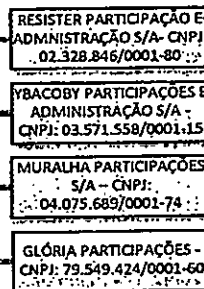
TRANSPORTE COLETIVO
GLÓRIA LTDA



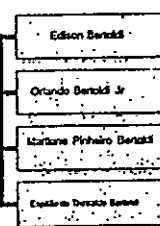
AUTO VIAÇÃO SANTO
ANTÔNIO LTDA



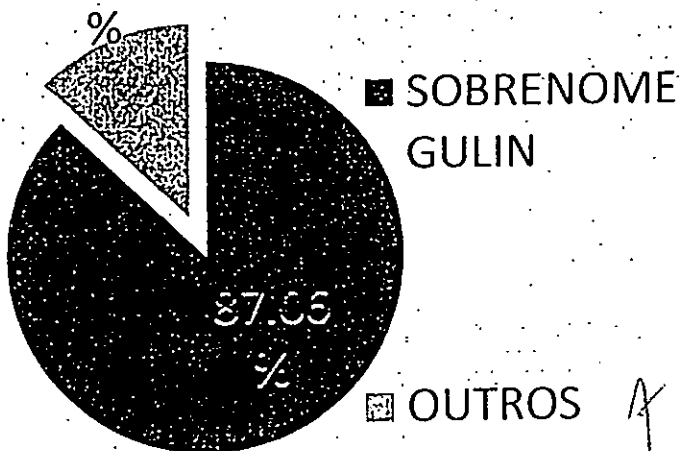
AUTO VIAÇÃO MARECHAL LTDA



ORLANDO BERTOLDI e CIA
LTDA



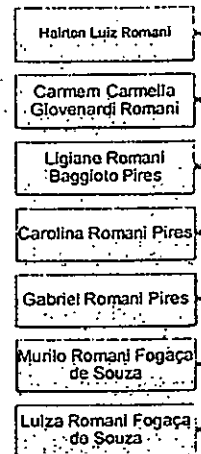
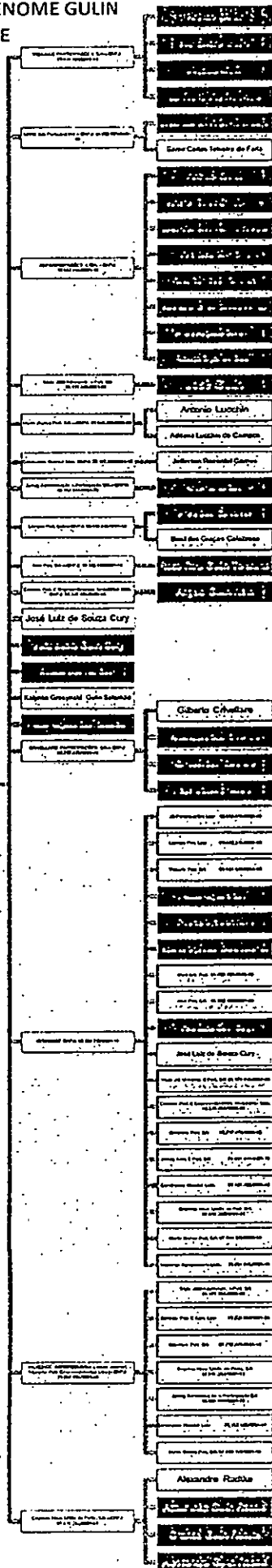
CONSÓRCIO PONTUAL
AÇÕES CUJO SOBRENOME É "GULIN"
12.94



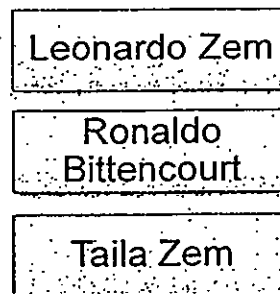
CAMARA MUNICIPAL DE CURITIBA
PARANA
CONFERE CI
ORIGINAL
Data: 24/03/14

EMPRESAS/SÓCIOS
EMPRESAS JÁ CITADAS
COM SOBRENOME GULIN
SOBRENOME
GULIN

AUTOVIÇÃO
REDENTOR LTDA

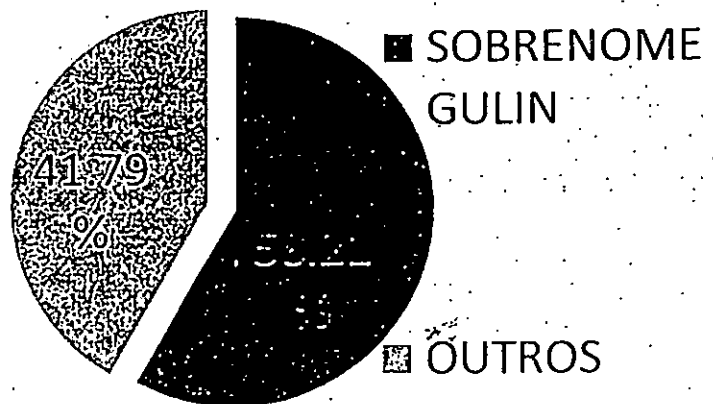


ARAUCÁRIA
TRANSPORTE
COLETIVO LTDA



EXPRESSO
AZUL LTDA

CONSÓRCIO TRANSBUS
AÇÕES CUJO SOBRENOME É "GULIN"



CONFERE C/ ORIGINAL
Ctba, 24 / 03 / 14

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...

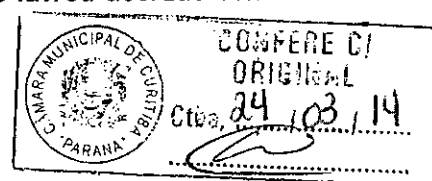
O SR. MARCOS ISFER:- Mas eu vou ler para o senhor aqui, se V.Exa....

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



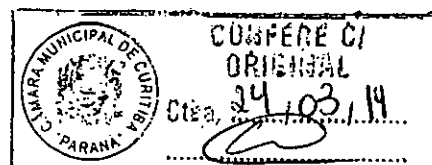
por litigância de má-fé aos autores da ação e dando total procedência a esses argumentos da Urbs. Então, é preciso tomar, faço esse alerta, um pouco de cuidado por causa da responsabilidade que temos perante a sociedade. Isso aqui está tramitado, transitado em julgado favorável a Urbs. Então, aqui não 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 licitado" 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.



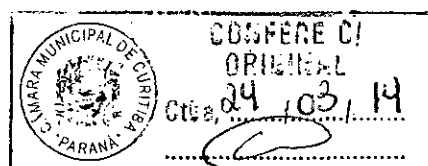
4.2. DO RECOLHIMENTO DO ISSQN DAS EMPRESAS

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.

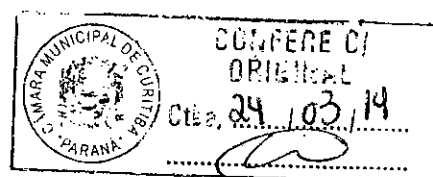
O SR. PRESIDENTE:- Então o senhor confirma que nunca, em tempo algum, na história de Curitiba, as empresas que compõem o sistema de transporte coletivo sofreram qualquer tipo de visita dos fiscais para ver se estavam recolhendo corretamente o ISS. Nunca?

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.

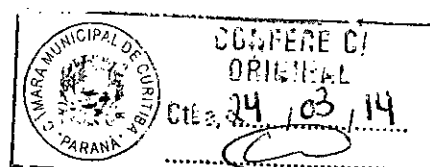
O SR. PRESIDENTE:- Existe alguma normativa, alguma legislação que dá essa competência a Urbs de fazer a retenção do ISS na Fonte?

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.

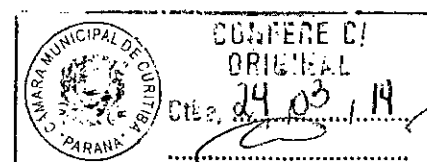
(...)

O SR. PRESIDENTE:- No seu ponto de vista, anteriormente ao período em que o senhor a 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?

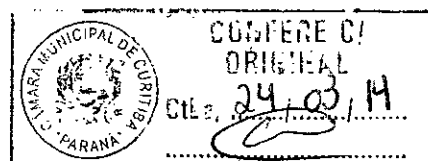
O SR. OLDINIR FURMAN:- À inspetoria 4.

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



CONFERE O!
ORIGINAL

24/03/14

18

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%.

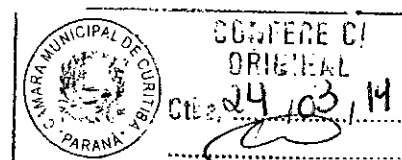
O cálculo acima vai de encontro com a declaração do representante técnico das empresas, Sr. Vellozo, que disse:

*"Comparamos 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 ATADA 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 <i>Integrado e Não Integrado</i>		
	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	-6,25%
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	0,39791097	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	0,47914993	-7,83%	0,51442144	0,47038746	-8,56%	0,51439055	0,45999708	-11,35%
Padron	0,54091663	0,45287782	-8,88%	0,54097536	0,49256220	-8,95%	0,54095910	0,48333084	-9,73%	0,54092663	0,46276453	-14,45%
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%
Biaarticulado	0,88589741	0,98955857	11,14%	0,91263979	0,9830156	8,29%	0,92798456	0,92307850	-0,53%	0,88589741	0,91577418	3,37%
TOTAL	0,48271960	0,49299459	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 Biaarticulado 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



CONFERE C/
ORIGINAL

24/03/14

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



CONFERE CI
ORIGINAL
24.03.14

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

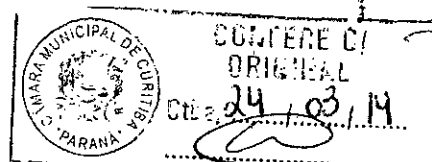
O edital prevê que o custo dos lubrificantes é vinculado ao custo de combustíveis. Esse fato é duplamente prejudicial ao custo da tarifa, pois o custo do combustível é calculado em relação ao preço médio e não ao preço mínimo.

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.

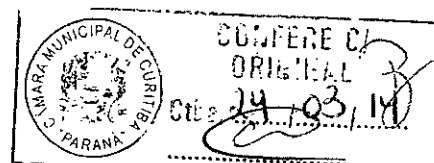
O valor atual é de R\$0,0401/km.

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.

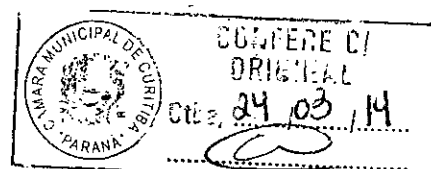
Para elaboração do Edital a Urbs não considerou possíveis diferenças nas características de cada lote, sendo que os valores praticados são os mesmos nos 3 lotes licitados.

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.

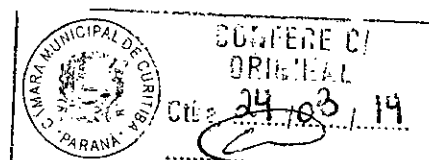
O que se conclui é que para cada quilometragem máxima percorrida prevista no item anterior deverá ser pago as empresas o valor referente a um pneu novo, sem levar em consideração a possibilidade das empresas estarem fazendo as reformas nos mesmos, pois há tecnologia existente permitindo sucessivas reformas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



[Handwritten signature]

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:

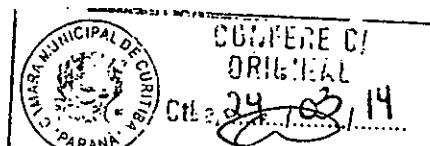
Nota-se que a quilometragem percorrida no ambiente urbano é de 8.771.705 km, ou seja 69,97 % de toda a quilometragem percorrida é feita pelos consórcios Transbus, Pioneiro e Pontual, segundo a URBS.

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	0,9968	1,0459	1,0903	1,0424	1,0199	1,0356	17,1754%	0,5152
Rodagem	0,1171	0,1212	0,1238	0,1207	0,1196	0,1204	1,9388%	0,0589
Pessoal Operacional e Administrativo	1,6950	1,5581	1,6635	1,6421	1,4735	1,5915	26,3348%	0,7517
Encargos Sociais - 42,3393%	0,6903	0,7029	0,7051	0,6961	0,6246	0,6746	11,1935%	0,3355
Cesta básica	0,3191	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	0,0378	0,0114	0,0000	0,0080	0,1326%	0,0040
Fundo Assistencial	0,0323	0,0334	0,0336	0,0331	0,0297	0,0321	0,5315%	0,0160
Pecas e Acessórios, Amortização e Baterias	0,8162	0,8533	0,8583	0,8468	0,7352	0,8133	13,4962%	0,4046
Rentabilidade e Custos Administrativos	1,04331180	1,06324450	1,05574330	1,07593830	0,6181	0,9985	16,5377%	0,4967
TOTAL	5,6897	5,6964	5,9742	5,8476	5,1470	5,6372	92,4927%	2,8043
DEDUÇÃO	0,0634	0,0759	0,0706	0,0668	0,0000	0,0486	0,8595%	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	0,0342	1,3968%	0,0419
Taxa Gerenciamento F.U.C	0,2433	0,2526	0,2562	0,2598	0,2193	0,2412	4,2700%	0,1200
TOTAL GERAL	6,0833	6,3157	6,4059	6,2694	5,4709	6,0296	100,0000%	2,9994
CUSTO MÉDIO MENSAL								
QUILOMETRAGEM	2.663.210,38	2.715.105,64	3.123.394,33	8.771.705,26	3.785.001,42	12.536.713,68		
CUSTO MÉDIO MENSAL	17.665.130,70	17.147.781,79	16.650.742,12	54.992.960,52	20.567.671,39	75.590.931,91		
PASSAGEIROS				19.998,873	5.262,479	25.261,352		
IPK				2,2799	1,3819	2,0402		
TARIFA				2,7498	3,9589	2,9994		
PESO DOS SISTEMAS								
PESO TOTAL	32,6681%	31,2816%	36,1502%	100,0000%	100,0000%	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:

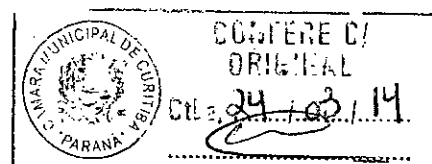
A Concedente revisará as planilhas apresentadas na Proposta Comercial das Concessionárias de acordo com os procedimentos estabelecidos no ANEXO III, em cada repactuação da Tarifa Técnica. De acordo com a necessidade, sempre que se observar uma interferência das participações dos itens no custo/km médio 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 $(0,3414 \times 12.536.713,68) = R\$ 4.280.034,05$.

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

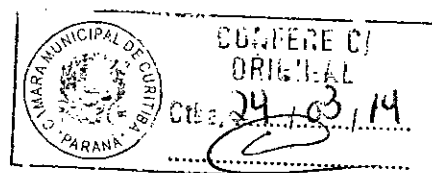
Os valores utilizados para cálculo atualmente são, com exceção do biarticulado, comparativamente maiores que da época da licitação (Anexo III) , conforme segue:

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\$ 0,2650	16,89%
PADRON	R\$ 0,2550	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\$ 0,2835	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.



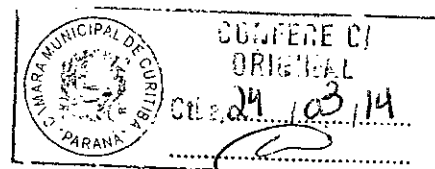
Tipo de veículo	Percentual do custo com manutenção em relação ao valor do veículo – valores do edital		
	Lote 1	Lote 2	Lote 3
MICRO	3,72%	-	3,45%
MICRO ESPECIAL	8,11%	7,38%	8,60%
COMUM	6,16%	7,09%	6,71%
SEMI PADRON	7,59%	6,81%	12,65%
PADRON	6,17%	5,55%	6,72%
ARTICULADO 18m	5,62%	5,64%	6,00%
ARTICULADO 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 COMUM	4,87%
SEMI PADRON	6,88%
PADRON	11,20%
PADRON HÍBRIDO	5,92%
ARTICULADO 18m	5,63%
ARTICULADO 20m	6,65%
BIARTICULADO	3,37%
	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.

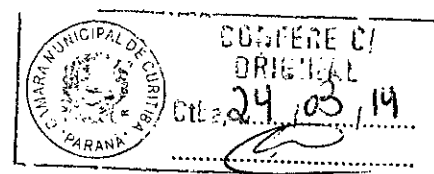
Outro ponto que chama a atenção é a manutenção do ônibus híbrido, que é um ônibus do tipo padron. Apesar de percentualmente o valor de manutenção ser equivalente ao do ônibus padron comum, cabe ressaltar que o valor de nota fiscal do ônibus híbrido é 2,15 vezes superior ao do ônibus comum, porém a quilometragem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



CONFERE O
ORIGINAL

Ctba 24/03/14

[Handwritten signature]

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.

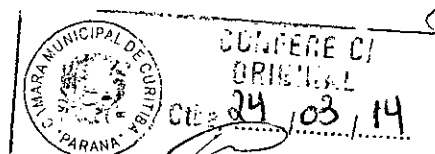
A descrição contém uma informação que chama a atenção. Essa afirmação é "salários médios".

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:

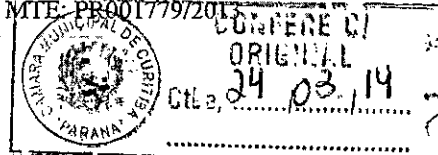
“Art. 38- O edital de licitação estabelecerá que as novas empresas contratadas deverão manter no seu quadro funcional todos os trabalhadores já vinculados ao Sistema de Transporte Coletivo, preservando os direitos adquiridos que integram o patrimônio jurídico trabalhista dos mesmos.”

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.

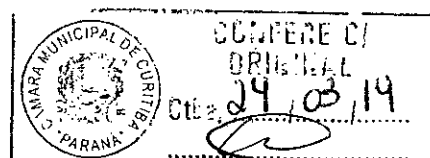
Apenas 3 anos após o processo licitatório, essa ação judicial que busca o reequilíbrio econômico mostra que os ajustes devem ser feitos, para mais e para menos tanto para o concedente quanto para o concessionário.

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

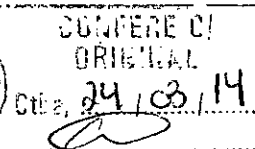
Os valores referentes aos plano de saúde é também decidido em convenção coletiva.

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



Handwritten signature and initials.

*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

