

Outro item que chamou a atenção dos Vereadores e também dos auditores do TCE foi quanto à fragilidade da fiscalização do Sistema de Bilhetagem Eletrônica, que afere a quantidade de passageiros transportados diariamente. O controle deste número não fica claro, visto que não há controle permanente e aleatório e ainda em havendo a possibilidade de acesso remoto aos dados, pode dar ensejo à adulteração de dados.

A CPI também constatou que houve a compra de veículos novos, em grande quantidade, do mesmo fabricante do chassi Volvo e do mesmo fabricante de carroceria NEOBUS, muito provavelmente vendidos pela mesma concessionária. São mais de 400 veículos desde o início da concessão. Segundo relatos na CPI, a NEOBUS nunca havia produzido um ônibus para a Rede Integrada de Transporte. E ainda houve a antecipação do uso de alguns ônibus, conforme relato do Ex-Diretor da URBS, Lubomir Ficinski.

O SR. BRUNO PESSUTI:- O senhor disse que não estava presente na Urbs quando foi introduzido o Megabus BRT; o senhor estava presente quando...

O SR. LUBOMIR FICINSKI:- Quando introduziram o?

O SR. BRUNO PESSUTI:- O Megabus de vinte e oito metros.

O SR. LUBOMIR FICINSKI:- O ligeirão?

O SR. BRUNO PESSUTI:- É.

O SR. LUBOMIR FICINSKI:- Estava. Isso já foi e eu inclusive, na minha carta, acertei problemas de curvas para que ele pudesse andar.

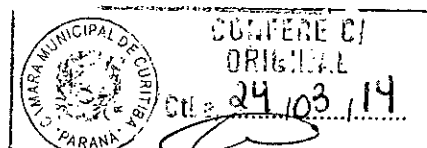
O SR. BRUNO PESSUTI:- Mas não foi uma solicitação sua a introdução?

O SR. LUBOMIR FICINSKI:- Não. A encomenda desses ônibus antecedeu, foi de 2010.

O SR. BRUNO PESSUTI:- E o senhor disse que foi antecipada a entrega desses ônibus?

O SR. LUBOMIR FICINSKI:- Eles anteciparam não só esses, como a entrega de outros ônibus, eles anteciparam para o primeiro ano.

A CPI também apurou que a Urbanização de Curitiba S/A – URBS, empresa de economia mista que gere o sistema, teve responsabilidade pelo desequilíbrio econômico e financeiro do contrato de licitação, vez que o Edital de Concorrência nº 005/2009, que outorgou a concessão para prestação e exploração dos serviços de transporte coletivo público urbano de passageiros no Município de Curitiba sofreu modificação de “última hora” em desatenção ao parecer DJU/1401/2009 da própria Diretoria Jurídica da URBS, o que leva a crer que a licitação não se pautou nos princípios



da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência (artigo 37 da Constituição Federal), que estabelecem deveres e condutas do administrador público.

A CPI apurou fortes indícios de que os agentes políticos, funcionários e empresários envolvidos no processo de licitação que estão enquadrados, em tese, nos artigos 9º, 10 e 11 da Lei 8.429/92, que tipificam em três blocos condutas que importam em enriquecimento ilícito, aqueles que causam prejuízo ao erário e aqueles que atentam contra os princípios da administração pública.

Para que uma licitação seja considerada lícita, além das formalidades legais é necessário que, na essência, o certame permita a celebração do contrato mais vantajoso possível à Administração Pública mediante a concorrência do maior número possível de interessados.

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

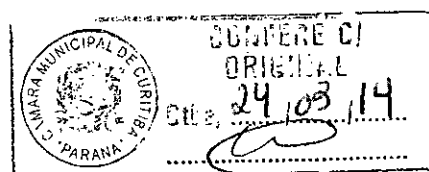
Neste aspecto, pontuam-se os fatos típicos que, ao final dos trabalhos, emergiram das investigações desta Comissão Parlamentar de Inquérito, cujos agentes envolvidos, pelos fortes indícios de fraude à licitação e improbidade administrativa e outros crimes, sugere-se o indiciamento dos mesmos nos termos a seguir:

FATO UM – LICITAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO

1º. Presidente da Comissão de Licitação

A Comissão Parlamentar de Inquérito entende que o Sr. Fernando Eugenio Ghignone, Ex-Diretor de Transporte da URBS, participante do processo de Licitação do Transporte Coletivo, tem responsabilidade, civil, administrativa e penal no processo licitação eivado de vícios, pelo que em tese está incurso no disposto no Art. 90 da Lei de Licitações, 8666/93. Infra transcrito:

Art. 90. Frustrar ou fraudar, mediante ajuste, combinação ou qualquer outro expediente, o caráter competitivo do procedimento licitatório, com o intuito de obter, para si ou para outrem, vantagem decorrente da adjudicação do objeto da licitação: Pena- detenção, de 2 (dois) a 4 (quatro) anos, e multa.



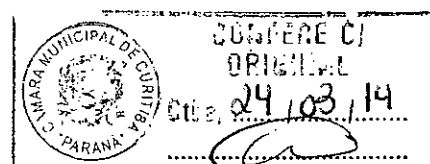
A conduta eleita pelo administrador também conduz ao entendimento de que a ação e omissão perpetrada pelo Sr. Fernando Eugenio Ghignone, Ex-Diretor de Transporte da URBS, tem moldura tipificada no Art. 10, inciso VIII da Lei de Improbidade Administrativa, Lei nº 8429/92, que assim dispõe:

Art. 10 Constitui ato de improbidade administrativa que causa lesão ao erário qualquer ação ou omissão, dolosa ou culposa, que enseje perda patrimonial, desvio, apropriação, malbaratamento ou dilapidação dos bens ou haveres das entidades referidas no art. 1º desta lei, e notadamente:

VIII – frustrar a licitude de processo licitatório ou dispensá-lo indevidamente;

A conclusão e o indiciamento têm respaldo no seu depoimento prestado à CPI em 20/09/2013, verbis:

Perguntou "A responsabilidade total na elaboração da licitação do transporte coletivo foi da URBS e das pessoas nominadas da Comissão Especial de Recebimento, Análise e Julgamento de Licitação e da comissão técnica incumbida na promoção de estudos voltados a subsidiar a atuação da Comissão Especial de Licitação? É correto? Respondeu: Sim. Perguntou: Porque motivo a comissão não obedeceu a determinação do parecer jurídico da URBS, quando analisou a minuta do edital de licitação, assinado pelo advogado Rodrigo Binotto Grevetti e com o aval da Diretora Jurídica da URBS, Senhora Marilena Indira Winter que, nas conclusões, afirmou "até que sejam sanadas as inconformidades manifestadas no presente parecer o presente feito não com letra maiúscula poderá lograr prosseguimento?" Porque este edital foi publicado no dia 29 de dezembro de 2009 sem o parecer final do Departamento Jurídico da URBS? Respondeu: Porque nós entendemos que os ajustes sanavam todas as ditas inconformidades e davam um aspecto jurídico perfeito aquela peça digital. Perguntou: Houve a participação de alguém estranho, como por exemplo, o advogado do Setransp, o Senhor Sacha Reck, com sugestões? Respondeu: Não. Perguntou: Outra pessoa, ou entidade, participou neste processo de alteração do edital analisado? Respondeu: Nós não entendemos como alteração, mas sim como ajustes. Ninguém participou, além dos participantes e dos funcionários da casa.



2º. Presidente da URBS S/A

A Comissão Parlamentar de Inquérito entende que o **Sr. Marcos Valente Isfer**, então Presidente da URBS, ao tempo do processo licitatório, responsável pela palavra final no processo de Licitação do Transporte Coletivo, processo nº 100/2009, tem responsabilidade civil, administrativa e penal no certame, pelo que, em tese, incorreu no disposto no **Art. 90 da Lei de Licitações, 8666/93**. Conforme disposto anteriormente.

A conduta eleita pelo administrador também conduz ao entendimento de que a ação e omissão perpetrada pelo Sr. Marcos Valente Isfer, então Presidente da URBS, tem moldura tipificada no **Art. 10, inciso VIII da Lei de Improbidade Administrativa, Lei nº 8429/92**, como disposto alhures.

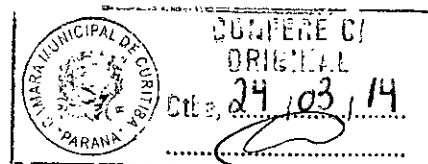
A conclusão e o indiciamento do Marcos Valente Isfer têm respaldo no seu depoimento prestado à CPI em 19/09/13, *verbis*:

Perguntou: A responsabilidade total na formulação do edital era da URBS é portanto do Senhor? Respondeu: A responsabilidade é minha, de todas as Diretorias e do corpo técnico da URBS. Perguntou: O Senhor confirma que é responsável pelo edital e o processo acompanhado de a comissão de licitação? Respondeu: Naturalmente.

3º. Membros da Comissão Especial de Licitação

A Comissão Parlamentar de Inquérito entende que os membros da Comissão Especial de recebimento, análise e julgamento da Licitação em comento, também são responsáveis pelos atos eivados de vícios no processo de Licitação do Transporte Coletivo, pelo que, em tese, incorreram nas sanções previstas no **Art. 90 da Lei de Licitações, 8666/93**. A conduta conduz ao entendimento de que a ação e omissão perpetrada pelos membros da Comissão Especial de Recebimento, Análise e Julgamento da Licitação, também se amolda no **Art. 10, inciso VIII da Lei de Improbidade Administrativa, Lei nº 8429/92**.

Tal Comissão é composta pelos seguintes membros:



- Fernando Eugenio Ghignone, mat. 00029;
- Luiz Filla, mat. 80865;
- Celso Bernardo, mat. 80137;
- Cássia Ricardo de Aragão, mat. 80658;
- Carlos Eduardo Manika, mat. 83454;
- André Gustavo Reis Fialho, mat. 80236;
- Saulo de Oliveira Miranda, mat. 914833.

4º. Membros da Comissão Técnica

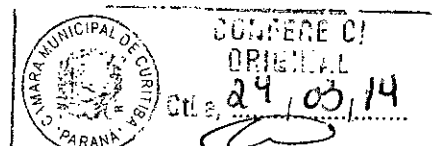
A Comissão Parlamentar de Inquérito entende que os membros da Comissão Técnica incumbida da promoção de estudos voltados a subsidiar a atuação da Comissão Especial de Licitação, também são responsáveis, pelos atos eivados de vícios no processo de Licitação do Transporte Coletivo, pelo que, em tese, incorreram nas sanções previstas, no **Art. 90 da Lei de Licitações, 8666/93**.

Tal conduta também conduz ao entendimento de que a ação e omissão perpetrada pelos mesmos membros da Comissão Técnica incumbida da promoção de estudos voltados a subsidiar a atuação da Comissão Especial de Licitação, tem moldura tipificada no **Art. 10, inciso VIII da Lei de Improbidade Administrativa, Lei nº 8429/92**.

A referida Comissão é formada pelos seguinte membros:

- Marilena Indira Winter, mat. 70522-3 – PMC;
- Rodrigo Binotto Grevetti, mat. 85408;
- Ismael Bagatin Franga, mat. 81676;
- Elcío Luiz Karas, mat. 80868;
- Edson Luiz Berleze, mat. 80863;
- José Adir Zen, mat. 80862;
- José Alvaro Twardowski, mat. 80864 – IPPUC;
- Alfredo Vicente de Castro Trindade, mat. 85192 — SMMA;
- Edgar Lopes Júnior, mat. 84073 – SMF.

Assim, o conteúdo dos depoimentos, transcritos em parte, mais a farta documentação acostada, impõem a abertura de procedimento investigatório



[Handwritten signature]

sobre todos os membros da Comissão referida, assim como da Comissão Técnica incumbida da promoção de estudos voltados a subsidiar a atuação da Comissão especial de Licitação, igualmente, sobre aqueles que se beneficiaram com o resultado da licitação. Cada um na medida de sua participação.

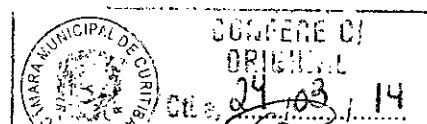
FATO DOIS - Sonegação Fiscal

1º. ISS (Imposto sobre Serviço)

O aprofundamento das investigações levadas a cabo pela Comissão Parlamentar de Inquérito logrou êxito em vislumbrar a real possibilidade de ocorrência de sonegação fiscal relativamente ao correto recolhimento de ISS, IRPJ e CSLL por parte das empresas permissionárias. O que pode servir de base para abertura de procedimento, também, para apuração e processamento destes fatos delituosos.

Como parte dos trabalhos, em 09/08/2013 os vereadores membros da Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo de Curitiba se deslocaram até a Secretaria Municipal de Finanças para obter informações referentes ao recolhimento do Imposto Sobre Serviço, sendo recebidos pela Secretaria Municipal de Finanças, Senhora Eleonora Fruet. O Vereador Jorge Bernardi passou às perguntas:

Perguntou: Qual o valor da autuação, após esta primeira empresa ter sido investigada? Respondeu: Neste primeiro momento, considerando multas e juros, no período passível de investigação, o valor é em torno de R\$480.000,00. Perguntou: Quando estará concluída esta auditoria nas 12 empresas? Respondeu: Não temos uma estrutura grande para este tipo de auditoria. A revisão não é simples e a tendência é que leve em torno de três meses. Perguntou: Nesta primeira empresa autuada houve sonegação de impostos ou um erro na base de cálculo? Respondeu: Foi pago um valor diferente da base de cálculo. Quando houver a autuação, haverá a possibilidade de defesa no processo administrativo, que poderá virar um processo judicial e, somente no andamento deste processo, que poderemos verificar o que realmente ocorreu. Hoje seria prematuro afirmar o que aconteceu. Perguntou: É a Urbs que calcula o imposto? O Senhor Daniel Maurício respondeu: Sim, ela que faz todos os cálculos e a retenção dos impostos. Perguntou: A Secretaria é que deveria fiscalizar isso e nunca foi



feito? O Senhor Daniel Maurício respondeu: Correto. A Senhora Secretária Municipal de Finanças, Eleonora Fruet, complementou: Entre os anos 2008 e 2010 nós percebemos esta diferença na base de cálculo, que posteriormente foi corrigida.

O Vereador Valdemir Soares passou às perguntas:

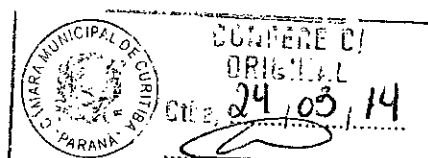
Perguntou: Quanto cada empresa deve em vencimentos do ISS? Estas empresas pagam o ISS por empresa ou por consórcio? Há recolhimento para os consórcios? A Senhora Secretária Municipal de Finanças, Eleonora Fruet, passou a responder. Respondeu: O consórcio não é responsável. As empresas são responsáveis individualmente. Ainda não temos os valores das demais empresas pois estamos analisando. Todas as empresas já foram intimadas e os auditores já estão levantando informações. Uma empresa já está com o processo quase finalizado, uma está com os auditores e, somente ao final dos próximos três meses, teremos todos os valores calculados e todos os processos administrativos em virtude deste problema.

O Vereador Geovane Fernandes passou às perguntas.

Perguntou: Havia um conluio entre a prefeitura e a Urbs para não recolhimento do ISS? A Senhora Secretária Municipal de Finanças, Eleonora Fruet, respondeu: Precisamos verificar o que houve realmente, hoje não podemos afirmar o que ocorreu.

Na mesma esteira, depôs também o Auditor-fiscal de Tributos Municipais Sr. Mário Nakatani Júnior, em 05/09/2013, que assim se manifestou:

Perguntou: É correto afirmar que o erro da retenção do ISS é da URBS? Respondeu: Diante das informações que temos, acredito que sim. Perguntou: O senhor é do ISS e não sabe, tem dúvida? É ou não é? Respondeu: A gente precisa averiguar o procedimento fiscal para checar e poder determinar se foi erro ou não. Eu não estou fazendo a fiscalização da URBS para isso. Se detenho as informações e conheço a legislação, então aconteceu de forma indevida o recolhimento do imposto, pela subtração do PIS e COFINS Perguntou: O trabalho de vocês é extremamente ineficaz? Respondeu: Por



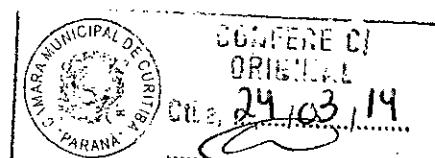
falta de aparato, sim. Perguntou: Não há estrutura para a fiscalização? Respondeu: Não para suprir toda esta demanda. Mas isso não é exclusivo de Curitiba. Outros órgãos tem o esmo problema. Perguntou: A URBS era a parceira que não se fiscalizava por se acreditar que ela estava fazendo um bom trabalho? Respondeu: Exatamente, pois ela mesma fazia a fiscalização de todo o transporte coletivo. Não só da questão operacional, mas também da questão administrativa. Perguntou: Essa diminuição de valores que houve não foi perceptível na Secretaria de Finanças? O Senhor ficou sabendo através das denúncias da CPI? Respondeu: Sim. Perguntou: Há uma falha da Secretaria de Finanças e uma falha da URBS neste caso? Há falha da Secretaria por não fiscalizar e da URBS, por ter feito esse ato de diminuição de arrecadação de impostos? Respondeu: A gente vê com clareza a questão de a URBS deter toda a informação fisco-contábil e, por algum motivo, procedeu ao recolhimento inadequado. Já a Secretaria de Finanças fazia o acompanhamento, mas não percebia nenhuma situação em função dos valores na sua totalidade do ISS não serem significativos. Não havia informações de denúncias com problemas de recolhimento.

2º. IRPJ (Imposto de Renda Pessoa Jurídica)

CSLL (Contribuição Social sobre Lucro Líquido)

Para além de eventual crime de sonegação de ISS, verifica-se, no mesmo depoimento, a possibilidade da ocorrência de sonegação de Imposto de Renda. Veja-se:

O Vereador Jorge Bernardi Perguntou: Sobre o imposto de renda. As empresas dos consórcios. O valor do imposto de renda, 15%, já está calculado na composição tarifária. O Senhor tem informações de quanto essas empresas recolheram de imposto de renda em 2011 e 2012? Respondeu: Não sei precisar, mas o imposto é calculado de acordo com o lucro. Perguntou: Mas elas recolheram imposto de renda? Respondeu: Não sei precisar se algumas recolheram tributo ou não. Perguntou: O Senhor pode afirmar que o imposto de renda está calculado na estrutura da tarifa? Respondeu: Sim, toda a receita gera um resultado, sobre o qual há pagamento de imposto, mas se houve



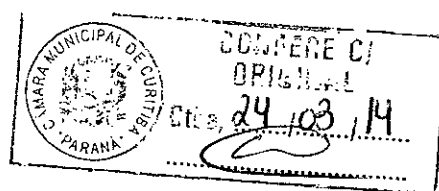
prejuízo não há nada a ser recolhido.

O Vereador Bruno Pessuti passou às perguntas:

Perguntou: Se as empresas têm prejuízo, elas não pagam impostos inclusivos, que são o imposto de renda e a contribuição social do lucro líquido? O Senhor Poderia explicar? Respondeu: São duas coisas diferentes. A questão tarifária e a questão contábil. O que posso afirmar é sobre questão contábil. Se as empresas têm prejuízo não há porque recolher tributos. Perguntou: Na planilha apresentada pela Urbs no item 8.1 e no item 8.2 a rentabilidade justa vem abaixo de impostos exclusivos. Para o item 8.1 que é aplicado sobre veículo é 17,74 centavos por quilômetro e vinculado ao lucro por veículos vem os impostos sobre instalações, edificações e etc que é 0,0539 reais por quilômetro, que chega a um total de vinte e três centavos por quilômetro, que dividido pelo IPK dá aproximadamente onze centavos por quilômetro. Isso vira uma receita para a empresa no sistema? Respondeu: Toda receita que vem do cálculo da planilha tarifária é registrada na empresa. A planilha tarifária é um orçamento. Como sabemos o orçamento não necessariamente ser realiza, isso é planilha. E as empresas ao demonstrar a sua realidade demonstram prejuízo, há um evidente desequilíbrio. O que posso afirmar é que na contabilidade as empresas têm prejuízo e tendo prejuízo não são obrigadas a pagar imposto de renda.

Ante os depoimentos transcritos, mais a farta documentação acostada ao presente relatório, forçoso recomendar a abertura de procedimento, também, para a **averiguação de crime contra a ordem tributária, positivado na Lei 8.137/1990**, relativamente à sonegação de impostos, tanto de Imposto sobre Serviço, municipal portanto, quanto de imposto sobre a renda, igualmente, em relação à sonegação da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido.

Nesta mesma seara observa-se a ocorrência de outro fato típico positivado na mesma Lei, em seu **art. 2º da Lei 8.137/1990**, que trata da "maquiagem contábil", é dizer, a aplicação de técnica espúria para fazer emergir prejuízo contábil das atividades exercidas pelas empresas, com vistas, especificamente, à sonegação fiscal. Veja-se o dispositivo legal:



7
B

Art. 1º Constitui crime contra a ordem tributária suprimir ou reduzir tributo, ou contribuição social e qualquer acessório, mediante as seguintes condutas:

- I - omitir informação, ou prestar declaração falsa às autoridades fazendárias;
- II - fraudar a fiscalização tributária, inserindo elementos inexatos, ou omitindo operação de qualquer natureza, em documento ou livro exigido pela lei fiscal;
- III - falsificar ou alterar nota fiscal, fatura, duplicata, nota de venda, ou qualquer outro documento relativo à operação tributável;
- IV - elaborar, distribuir, fornecer, emitir ou utilizar documento que saiba ou deva saber falso ou inexato;
- V - negar ou deixar de fornecer, quando obrigatório, nota fiscal ou documento equivalente, relativa a venda de mercadoria ou prestação de serviço, efetivamente realizada, ou fornecê-la em desacordo com a legislação.

Pena - reclusão de 2 (dois) a 5 (cinco) anos, e multa.

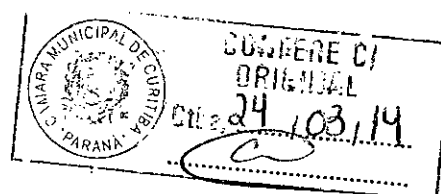
Parágrafo único. A falta de atendimento da exigência da autoridade, no prazo de 10 (dez) dias, que poderá ser convertido em horas em razão da maior ou menor complexidade da matéria ou da dificuldade quanto ao atendimento da exigência, caracteriza a infração prevista no inciso V.

Art. 2º Constitui crime da mesma natureza:

- I - fazer declaração falsa ou omitir declaração sobre rendas, bens ou fatos, ou empregar outra fraude, para eximir-se, total ou parcialmente, de pagamento de tributo;
- II - deixar de recolher, no prazo legal, valor de tributo ou de contribuição social, descontado ou cobrado, na qualidade de sujeito passivo de obrigação e que deveria recolher aos cofres públicos;
- III - exigir, pagar ou receber, para si ou para o contribuinte beneficiário, qualquer percentagem sobre a parcela dedutível ou deduzida de imposto ou de contribuição como incentivo fiscal;
- IV - deixar de aplicar, ou aplicar em desacordo com o estatuído, incentivo fiscal ou parcelas de imposto liberadas por órgão ou entidade de desenvolvimento;
- V - utilizar ou divulgar programa de processamento de dados que permita ao sujeito passivo da obrigação tributária possuir informação contábil diversa daquela que é, por lei, fornecida à Fazenda Pública.

Pena - detenção, de 6 (seis) meses a 2 (dois) anos, e multa.

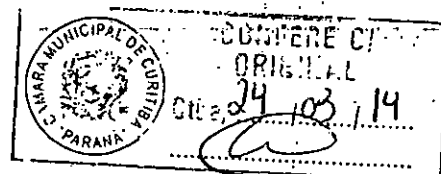
Assim a Edilidade entende necessário abrir procedimento administrativo fiscal para apurar possível evasão de tributos em face das pessoas jurídicas que compõem os consórcios concorrentes e dos sócios administradores. Segue infra os Consórcios e as empresas que formam cada um deles, assim como a composição atual do quadro social de cada uma, a saber:



[illegible]

26

EMPRESAS QUE CONSTITUEM O CONSÓRCIO	EMPRESAS SÓCIAS	SÓCIOS DAS EMPRESAS SÓCIAS	EMPRESAS SÓCIAS	CNPJ	SÓCIOS ADMINISTRADORES
VIACÃO CIDADE SORRISO LTDA	SENESTRA PARTICIPAÇÕES LTDA - CNPJ: 80.384.290/0001-53	Avalin Part. Ltda - CNPJ: 12.343.815/0001-52			
		Arcano Part. Ltda - CNPJ: 12.438.767/0001-88			
		Thor Part. Ltda - CNPJ: 12.393.207/0001-52			
		Diodorus Part. Ltda - CNPJ: 12.504.194/0001-41			
		Visione Part. Ltda - CNPJ: 12.387.610/0001-79			
	VCS-GROUP PARTICIPAÇÕES LTDA - CNPJ: 08.668.628/0001-81	SENESTRA PARTICIPAÇÕES LTDA - CNPJ: 80.384.290/0001-53	Avalin Part. Ltda - 12.343.815/0001-52 Arcano Part. Ltda - 12.438.767/0001-88 Thor Part. Ltda - 12.393.207/0001-52 Diodorus Part. Ltda - 12.504.194/0001-41 Visione Part. Ltda - 12.387.610/0001-79		Donato Guin
AUTO VIACÃO SÃO JOSÉ DOS PINHAIS LTDA	SENESTRA PARTICIPAÇÕES LTDA - CNPJ: 80.384.290/0001-53	Avalin Part. Ltda - CNPJ: 12.343.815/0001-52			
		Arcano Part. Ltda - CNPJ: 12.438.767/0001-88			
		Thor Part. Ltda - CNPJ: 12.393.207/0001-52			
		Diodorus Part. Ltda - CNPJ: 12.504.194/0001-41			
		Visione Part. Ltda - CNPJ: 12.387.610/0001-79			
	VCS-GROUP PARTICIPAÇÕES LTDA - CNPJ: 08.668.628/0001-81	SENESTRA PARTICIPAÇÕES LTDA - CNPJ: 80.384.290/0001-53	Avalin Part. Ltda - 12.343.815/0001-52 Arcano Part. Ltda - 12.438.767/0001-88 Thor Part. Ltda - 12.393.207/0001-52 Diodorus Part. Ltda - 12.504.194/0001-41 Visione Part. Ltda - 12.387.610/0001-79		Donato Guin
EJOTACE CONSULTORIA E ASSESSORIA EIRELI LTDA - CNPJ: 07.892.567/0001-88	SENESTRA PARTICIPAÇÕES LTDA - CNPJ: 80.384.290/0001-53	Avalin Part. Ltda - CNPJ: 12.343.815/0001-52			
		Arcano Part. Ltda - CNPJ: 12.438.767/0001-88			
		Thor Part. Ltda - CNPJ: 12.393.207/0001-52			
		Diodorus Part. Ltda - CNPJ: 12.504.194/0001-41			
		Visione Part. Ltda - CNPJ: 12.387.610/0001-79			
	VCS-GROUP PARTICIPAÇÕES LTDA - CNPJ: 08.668.628/0001-81	SENESTRA PARTICIPAÇÕES LTDA - CNPJ: 80.384.290/0001-53	Avalin Part. Ltda - 12.343.815/0001-52 Arcano Part. Ltda - 12.438.767/0001-88 Thor Part. Ltda - 12.393.207/0001-52 Diodorus Part. Ltda - 12.504.194/0001-41 Visione Part. Ltda - 12.387.610/0001-79		Donato Guin
CCO TRANSPORTE COLETIVO S.A.	SENESTRA PARTICIPAÇÕES LTDA - CNPJ: 80.384.290/0001-53	Avalin Part. Ltda - CNPJ: 12.343.815/0001-52			
		Arcano Part. Ltda - CNPJ: 12.438.767/0001-88			
		Thor Part. Ltda - CNPJ: 12.393.207/0001-52			
		Diodorus Part. Ltda - CNPJ: 12.504.194/0001-41			
		Visione Part. Ltda - CNPJ: 12.387.610/0001-79			
	VCS-GROUP PARTICIPAÇÕES LTDA - CNPJ: 08.668.628/0001-81	SENESTRA PARTICIPAÇÕES LTDA - CNPJ: 80.384.290/0001-53	Avalin Part. Ltda - 12.343.815/0001-52 Arcano Part. Ltda - 12.438.767/0001-88 Thor Part. Ltda - 12.393.207/0001-52 Diodorus Part. Ltda - 12.504.194/0001-41 Visione Part. Ltda - 12.387.610/0001-79		Donato Guin
VIACÃO TAMANDARÉ LTDA	SENESTRA PARTICIPAÇÕES LTDA - CNPJ: 80.384.290/0001-53	Avalin Part. Ltda - CNPJ: 12.343.815/0001-52			
		Arcano Part. Ltda - CNPJ: 12.438.767/0001-88			
		Thor Part. Ltda - CNPJ: 12.393.207/0001-52			
		Diodorus Part. Ltda - CNPJ: 12.504.194/0001-41			
		Visione Part. Ltda - CNPJ: 12.387.610/0001-79			
	VCS-GROUP PARTICIPAÇÕES LTDA - CNPJ: 08.668.628/0001-81	SENESTRA PARTICIPAÇÕES LTDA - CNPJ: 80.384.290/0001-53	Avalin Part. Ltda - 12.343.815/0001-52 Arcano Part. Ltda - 12.438.767/0001-88 Thor Part. Ltda - 12.393.207/0001-52 Diodorus Part. Ltda - 12.504.194/0001-41 Visione Part. Ltda - 12.387.610/0001-79		Donato Guin



B

Neste fato típico, se amolda a conduta dos sócios gestores das empresas concessionárias, desde a formatação original, à época do certame licitatório, até sua formação atual, tendo em vista a prática ser continuada e persistir até este momento.

Nos casos das empresas em cuja composição societária havia, ou ainda haja, pessoas jurídicas, deve-se proceder ao levantamento completo do contrato social dessas pessoas jurídicas, que detêm o controle societário indireto das empresas concessionárias.

FATO TRÊS - APROPRIAÇÃO INDÉBITA

Consta do bojo das investigações levadas a efeito, que os valores relativos ao pagamento dos impostos supra referidos eram antecipados às empresas prestadoras dos serviços de transporte coletivo, com base em uma média de receita e despesas, para posterior recolhimento aos cofres públicos.

A prática da referida "maquiagem contábil" tem o condão de suprimir e omitir dos órgãos fiscais o lucro real obtido pelas empresas, o que, por óbvio, diminui substancialmente, quando não zera, sua obrigação tributária.

Ocorre que os valores, nunca pequenos, antecipados às empresas e não utilizados para este fim, em nenhum momento foram devolvidos ou sequer foram objeto de qualquer prestação de contas.

Vislumbra-se, não tenuemente, a **possível ocorrência do ilícito penal denominado "Apropriação Indébita"**, disposto no Código Penal Brasileiro da forma seguinte:

Apropriação indébita

Art. 168 - Apropriar-se de coisa alheia móvel, de que tem a posse ou a detenção:

Pena - reclusão, de um a quatro anos, e multa.

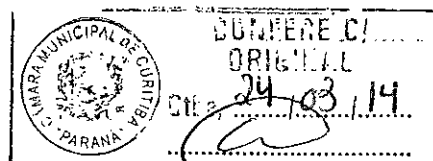
Aumento de pena

§ 1º - A pena é aumentada de um terço, quando o agente recebeu a coisa:

I - em depósito necessário;

II - na qualidade de tutor, curador, síndico, liquidatário, inventariante, testamenteiro ou depositário judicial;

III - em razão de ofício, emprego ou profissão.



Razão pela qual, recomenda-se a abertura de procedimento, também, para investigar processar as pessoas supra referidas, gestores diretos da empresas concessionárias, bem como os gestores indiretos, estes constantes das pessoas jurídicas que compõem o quadro social dessas empresas.

FATO QUATRO – FORMAÇÃO DE CARTEL

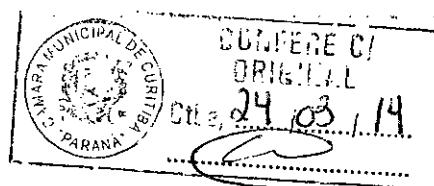
Consta dos depoimentos, bem como da documentação colacionada aos presentes autos, o indício de Formação de cartel, ante a composição societária das empresas que compõem os consórcios que disputaram o certame em tela.

Os três consórcios que concorreram agregam um total de onze empresas diferentes, cuja composição societária se confunde, é dizer, uma mesma pessoa física, ou um mesmo grupo familiar, consta do contrato social da maioria delas.

O fato foi confirmado pelo depoente Sr. Valmir Mombach, prestado em 16/08/2013, este, ao ser questionado quanto aos grupos econômicos que formam as 11 empresas que compõe os 3 consórcios, informou:

“Apenas no Consórcio Pontual temos duas empresas do mesmo grupo econômico. Perguntou: Quais seriam? Respondeu: A Marechal e a Glória. Perguntou: Os sócios das duas são os mesmos? Respondeu: As pessoas físicas sócias são as mesmas, temos holdings no meio, mas elas não a compõem Acredito que o nome da holding envolvida seja Glória Participações”.

É certo que os indícios que emergem dos autos apontam para a formação de cartel, o que impõe a requisição à Junta Comercial do Paraná dos Contratos Sociais e suas alterações contratuais consolidadas, que não foi fornecida integralmente à CPI, para uma verificação aprofundada sobre o assunto e processamento de eventuais responsáveis pela infração ao disposto na Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011, que estrutura o sistema brasileiro de defesa da concorrência e dispõe sobre a prevenção e repressão às infrações contra a ordem econômica.



B

Tal possibilidade remete à necessidade de acionar o Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE, que tem suas atribuições estabelecidas na referida Lei. Como transcrito:

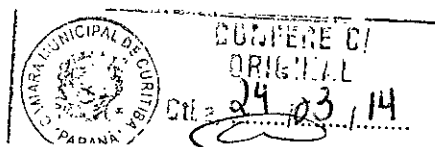
DO CONSELHO ADMINISTRATIVO DE DEFESA ECONÔMICA – CADE Art. 4ª O Cade é entidade judicante com jurisdição em todo o território nacional, que se constitui em autarquia federal, vinculada ao Ministério da Justiça, com sede e foro no Distrito Federal, e competências previstas nesta Lei.

Portanto, neste ponto, recomenda-se seja encaminhado expediente à entidade referida para devida e minuciosa investigação relativamente aos fatos, graves, apontados por esta Comissão Parlamentar de Inquérito quanto à possível formação de cartel, com a abertura de procedimento em face das pessoas jurídicas referidas.

Em conformidade, inclusive, com Estudo Técnico Jurídico firmado pelo SINDICATO DOS ENGENHEIROS DO ESTADO DO PARANÁ – SENGE-PR; SINDICATO DOS TRABALHADORES EM EDUCAÇÃO PÚBLICA DO PARANÁ – APP – Sindicato; ASSOCIAÇÃO DOS PROFESSORES DA UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ – SEÇÃO SINDICAL DO ANDES-SN; SINDICATO DOS EMPREGADOS EM ESTABELECIMENTOS BANCÁRIOS, FINANCIÁRIOS E EMPRESAS DO RAMO FINANCEIRO DE CURITIBA E REGIÃO – BANCÁRIOS DE CURITIBA e SINDICATO DOS TRABALHADORES EM URBANIZAÇÃO DO ESTADO DO PARANÁ – SINDIURBANO, e que é parte integrante do presente relatório.

Por derradeiro, é possível concluir que as investigações levadas a efeito pela CPI fizeram emergir fatos graves e extremamente prejudiciais ao usuário do sistema de transporte coletivo de Curitiba, assim como, por reflexo, a toda sociedade, tendo em vista que o transporte coletivo é o maior e mais importante responsável pela mobilidade da grande maioria da população urbana.

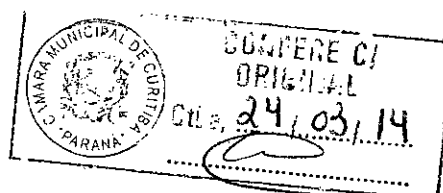
Não obstante as consequências administrativas, civis e penais que se espera, ante os fatos apurados, estes objeto de minucioso relatório, ao qual, este, encontra-se apenso, reitera-se a recomendação para a abertura de processo investigatório, também por parte do Ministério Público e da Polícia judiciária, por meio de Inquérito Policial, para a apuração de eventual prática de ilícito penal. Tanto os aqui referidos quanto outros que, por ventura, possam se vislumbrar incidentalmente durante o processo, bem como recomenda-se seja encaminhado expediente ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE, para devida e minuciosa



investigação relativamente aos fatos, graves, apontados por esta Comissão Parlamentar de Inquérito quanto à possível formação de cartel.

Esta Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo, assim como este Poder legislativo Municipal de Curitiba esperam ter podido colaborar com os demais Poderes Constituídos, no deslinde desta questão do transporte coletivo urbano, para que, a partir de um manejo correto, honesto e, sobretudo voltado a atender o interesse público, se possa oferecer um serviço de qualidade e com preço justo. Sem enriquecer alguns poucos à custa do sofrimento de toda uma coletividade de usuários.

[Handwritten signature]



[Handwritten signature]

6. RESULTADOS E ENCAMINHAMENTOS FINAIS

Não obstante a possibilidade de responsabilização criminal dos envolvidos nos tipos penais acima descritos e o encaminhamento do relatório ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE para apuração de eventual formação de cartel, o presente relatório deve ser encaminhado ao Chefe do Executivo Municipal para providências administrativas.

Para tanto, **sugere-se o ajuizamento de ação judicial**, eis que o município tem legitimidade para atuar em nome do interesse público, diante dos fortes e vários indícios de irregularidade encontrados com a realização dos trabalhos desta CPI, buscando a anulação de todo o processo licitatório, com a realização de novo e regular certame, com o objetivo de estabelecer uma tarifa justa a ser cobrada dos usuários do sistema de transporte público.

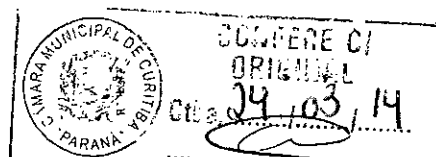
Alternativamente, **sugere-se a instauração de procedimento administrativo, com a finalidade de anular o processo licitatório e adequar o valor cobrado a título de tarifa com a celebração de Termo de Ajustamento de Conduta** com todos os envolvidos e o Ministério Público, tendo como premissa a nulidade absoluta do certame e, conseqüentemente dos contratos firmados, fazendo-se constar:

- I. A declaração de nulidade absoluta do processo licitatório e dos respectivos contratos;
- II. A continuidade da prestação do serviço a fim de se evitar a paralisação do transporte público e conseqüente prejuízo da população na modalidade permissão de uso, sob pena de multa, até que se realize nova licitação;
- III. A readequação do valor da tarifa, considerando as sugestões que seguem na sequência;
- IV. O ressarcimento ao erário, dos valores recebidos pelas empresas em virtude da nulidade absoluta do processo licitatório a fim de se evitar o enriquecimento ilícito.

SUGESTÕES AO PREFEITO MUNICIPAL

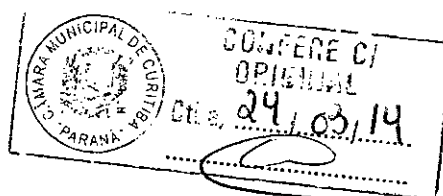
- **Redução imediata da Tarifa com um Termo de Ajuste de Conduta.**

- Retirada do provisionamento de Impostos Exclusivos da planilha. Responsabilidade



Empresas.

- Redução do custo do de manutenção do ônibus Semi Padron ao Limites previstos em Edital.
- Retirada dos custos do serviço Atende/ACESSO da planilha. Responsabilidade Prefeitura
- Revisão dos custos de vigilância nos terminais, verificação do aumento do custo em 78% em 2 anos. Responsabilidade URBS conforme contrato 12/2009. Vigilância paga pela taxa de gerenciamento;
- Retirada do provisionamento do SEGBus da planilha. Responsabilidade das Empresas conforme contrato;
- Retirada dos custos do serviço médico Sites. Responsabilidade Prefeitura;
- Revisão do preço da Manutenção no Sistema de Bilhetagem Eletrônica e redução do custo;
- Redução dos custos de lubrificantes em até 44,39% – De acordo com demonstrativos financeiros apresentados;
- Redução dos custos de Pessoal Administrativo em 48,12% - De acordo com demonstrativos financeiros apresentados;
- Preço Mínimo na compra do Combustível – Reduz em 5,54% o custo de combustível
- Retirada do ICMS do combustível – Reduz em 12% o custo do combustível.
- Opção de retirada do provisionamento do Fundo Assistencial ao Sindicato enquanto for verificada a legalidade §2º da Convenção Coletiva, transferindo a responsabilidade para as Empresas.
- Redução dos custos de Rodagem em 40,24%. - De acordo com demonstrativos financeiros apresentados.
- Retirada da Taxa de Risco do Híbrido – Responsabilidade URBS
- Retirada dos custos de Limpeza de Terminais e de Limpeza do Patrimônio dos Terminais- Responsabilidade URBS.



Tarifa com subsídio de aproximadamente R\$90 milhões = R\$2,22.

SUGESTÕES PARA A MELHORIA DO SISTEMA

- **EFETIVA FISCALIZAÇÃO DO CONTRATO**

Após 3 anos do início do contrato ainda não foi implementada o controle das despesas das empresas. Uma efetiva fiscalização do contrato é necessária para verificação dos custos corretos do sistema, que conforme o demonstrativo das próprias empresas pode ser muito diferente. Da mesma forma, nota-se a inclusão de terrenos como áreas para serem amortizados, quando esses não tem previsão legal para isso, assim como alguns terrenos que não são de uso exclusivo, conforme prevê os dispositivos legais.

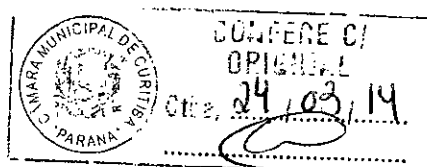
- **COMBATE AO FURA CATRACA.**

É notável que há pessoas que não pagam a tarifa na cidade e nem tem benefícios de isenções. São os chamados de fura-catraca. Não há informações precisas da quantidade estimada de pessoas que fura a catraca. Apenas houve uma declaração do Ex-Presidente da empresa, em depoimento na CPI, que esse número pode chegar a 5%.

Como o custo da tarifa é de acordo com a previsão de passageiros, cada passageiro não contabilizado no sistema aumenta o custo para quem está pagando.

Logo, o combate ao fura-catraca deve ser forte, através da fiscalização eficiente e uso da tecnologia.

Para cada 1% de fura catraca combatido haverá uma redução de 1% na tarifa.



- **SUBSTITUIÇÃO DO TIPO DE CRÉDITO NO SISTEMA DE BILHETAGEM ELETRÔNICA**

Atualmente os créditos são unitários e o valor é múltiplo do valor da tarifa. Entretanto, há no sistema 4 preços principais de tarifa, a normal, domingueira, Circular Centro e Turismo. Atualmente o sistema desconta um crédito todas as vezes que o cartão é utilizado, inclusive aos domingos que possui tarifa diferenciada.

A partir da adoção do crédito monetário, todas as vezes que o cartão é utilizado é descontado o valor referente a tarifa. Isso significa que aos domingos, o cartão transporte pode ser utilizado sem prejuízo ao usuário. Permite também a utilização do cartão transporte no Circular Centro, no ônibus executivo que vai ao Aeroporto e também no Turismo.

- **CRIAÇÃO DO BILHETE ÚNICO**

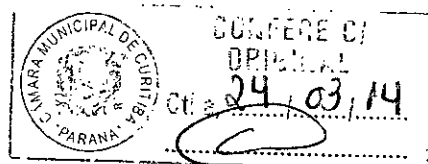
A Tarifa Temporal, ou como é conhecido por Bilhete Único, é uma forma de bilhetagem que existe e em diversas cidades do Mundo como uma solução de transporte público.

O sistema de bilhetagem eletrônica em Curitiba já possui essa opção embarcada, logo não há custos operacionais da implantação. Há também uma integração temporal em algumas poucas linhas na cidade, ou seja já existe, porém de forma mínima.

Há em tramitação no congresso um Projeto de Lei 1.927/2003 que institui o Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros - REITUP, condicionado à implantação do bilhete único temporal ou rede integrada de transportes.

A URBS informou recentemente que em torno de 55% dos deslocamentos dos 25,2 milhões de passageiros pagantes por mês, é feito com cartão transporte. Embora em proporção bem menor, também aumentou o número de usuários com cartão de isento – idosos, aposentados por invalidez e pessoas com deficiência - que passou de 210,4 para 213,8 mil usuários. Somados ao total de isentos – policiais, operadores, carteiros, etc. - eles são responsáveis por cerca de 3,5 milhões de deslocamentos por mês.

Utilizando como base que 55% dos recursos de tarifa ao



sistema é através do cartão transporte e que 87 % dessas pessoas utilizam o vale-transporte.

Dessa forma, são 12.058.990 passageiros pagantes por mês com vale-transporte ou o equivalente a 401.966 usuários individuais.

Se considerarmos o custo atual do sistema cuja tarifa ao usuário é de R\$2,70 e dessa forma consideramos que o Bilhete Único mensal é de 22 dias úteis (44 passagens) multiplicado pelos R\$2,70 da tarifa. Temos que o custo do Bilhete único mensal é de R\$118,80 - Valor que pode ser reduzido se o prefeito acatar as sugestões de redução de tarifa.

Entretanto, para efeitos de cálculo, temos um total de R\$ 47.753.602,31 que seriam pagos com o bilhete único mensal - apenas para os usuários atuais de vale-transporte.

Veja, que se essa solução fosse adotada, pode-se calcular que apenas as pessoas que usam o vale-transporte com cartão seriam responsáveis por 63,29% do custo total mensal sistema – Que utiliza a tarifa técnica de R\$2,9994 para cálculo.

E essas pessoas ainda poderiam estar livres para utilizar o transporte público da maneira que desejassem, criando uma nova convivência com o transporte coletivo.

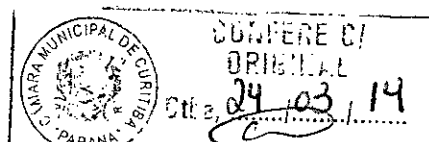
O transporte coletivo deixa de ser apenas um meio de transporte para o trabalho e passa a ser utilizado pelo trabalhador para que ele possa fazer qualquer outra atividade sem a necessidade de pagar mais uma tarifa.

A respeito dos outros 36,71% do custo, podemos englobar pessoas que pagam a tarifa com o cartão ou em dinheiro como estudantes, autônomos e outros usuários. Se forem utilizados mecanismos de financiamento de isentos, esse percentual diminui.

O objetivo é que com a criação do Bilhete Único, mais pessoas passem a utilizar o transporte coletivo.

Com o valor equivalente a um tanque de combustível (R\$118,80), as pessoas podem se locomover livremente pela cidade durante todo o mês, fazendo as integrações que se fizerem necessárias dentro e fora dos terminais, ou seja integrações inviáveis hoje, sem a necessidade de colocar mais ônibus no sistema.

Com a possibilidade de integração multimodal, muitas pessoas passarão a utilizar o bilhete único, pois poderão optar por esse modal tarifário para evitar, por exemplo, pagar o estacionamento do veículo no centro da cidade.



O Bilhete Único também evita a especulação em véspera de revisão do preço da tarifa, pois cria-se uma validade para o crédito adquirido.

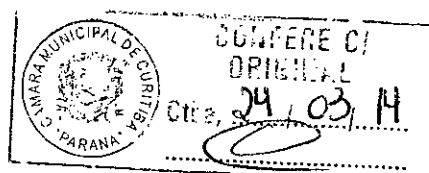
• FINANCIAMENTO DE ISENÇÕES E GRATUIDADES

Nota-se que as isenções na cidade de Curitiba chegam a até 14,17% dos usuários do transporte coletivo.

GRATUIDADES E DESCONTOS LEGAIS				
2013				
BENEFICIÁRIO		GRATUIDADE / DESCONTO	CADASTRADOS	MÉDIA DE UTILIZAÇÕES/MÊS
IDOSOS	Maiores de 65 anos	Isento	192.863	1.818.097
PESSOAS COM DEFICIÊNCIA	Renda inferior a 03 salários mínimos	Isento	12.830	
APOSENTADOS POR INVALIDEZ	Renda inferior a 02 salários mínimos	Isento	4.810	516.812
ACOMPANHANTES	Auxilia a pessoa com deficiência que comprova não ter condições de deslocar sozinha	Isento	6.107	
OFICIAIS DE JUSTIÇA	Apresentação de identificação	Isento	68	185
FISCALIZAÇÃO	Equipe de fiscais do transporte coletivo	Isento	295	11.886
OPERADORES DO SISTEMA	Motoristas, cobradores, etc	Isento	15.539	476.141
CARTEIROS *	Uniformizados	Isento	0	144.000
POLICIAIS E GUARDAS MUNICIPAIS *	Fardados	Isento	0	197.000
ESTUDANTES	Renda familiar até 05 salários mínimos	Desconto de 50%	16.715	361.512
TOTAL			249.227	3.525.633

REPRESENTATIVIDADE NOS CUSTOS TARIFÁRIOS: 14,17%

* Dados Estimados



Categorias profissionais que tem a isenção da passagem em Curitiba poderiam passar a receber vale-transporte na modalidade Bilhete Único.

Citamos, por exemplo, os funcionários dos Correios, que dispõe de isenção de tarifa, porém há a previsão do recebimento do vale-transporte. Logo, com o bilhete único, o funcionário poderia utilizar o ônibus tanto para ir e voltar do trabalho quanto para se deslocar enquanto trabalha. A isenção seria mantida.

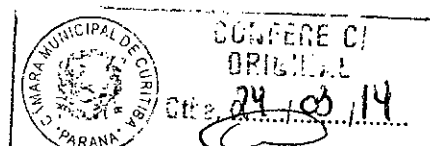
Na sequência também notamos as isenções dos Policiais Militares e Guardas Municipais fardados. Poderiam ser firmados convênios entre a URBS como administradora do FUC e o Governo do Estado e a Prefeitura de Curitiba na intenção de pagar o equivalente ao uso desses profissionais. Segundo a URBS são 197.000 utilizações por mês.

Da mesma forma, sugere-se a firmação de um convênio com o Governo Federal para que os idosos possam ser custeados pelo Governo Federal, através de um repasse mensal baseado na estimativa média de uso. São registrados pela URBS, em média 1.818.097 utilizações por mês, o que poderia corresponder a 41320 bilhetes únicos individuais, apesar dos 192.863 idosos registrados.

Note-se que qualquer isenção que hoje é custeada pelos usuários passar a ser paga pelo ente que lhe concedeu a isenção, haverá uma direta redução na tarifa, logo se houver um financiamento dos idosos, por exemplo, a passagem pode cair 7,21% que é o percentual equivalente ao número de viagens realizadas em média por mês.

O Transporte Coletivo é de interesse social e a maioria das pessoas que o utiliza são pessoas com menos condições financeiras. E essas pessoas mais simples acabam pagando pelos isentos. E deve-se levar em consideração que os isentos nem sempre são pessoas sem condições de pagar a passagem.

Só para ilustrar, um Coronel da Polícia fardado, cujo salário supera R\$20 mil não irá pagar a passagem, enquanto uma servente de pedreiro, que mal ganha um salário-mínimo, terá que pagar a passagem inteira. Da mesma forma, um funcionário público aposentado que já atingiu a idade de isenção, também não pagará a



passagem, enquanto o estudante da escola pública terá no máximo 50% de desconto, se comprovar que a renda da família é inferior a 5 salários-mínimos.

• UNIVERSALIZAÇÃO DO CARTÃO TRANSPORTE

O Cartão Transporte deve ser utilizado por todos os passageiros individualmente. Apesar do recente incremento na quantidade de cartões sendo utilizados no sistema, a meta é que 100% das pessoas utilizem o transporte coletivo somente através do Cartão Transporte, inclusive as isenções.

Para tal, o acesso ao cartão transporte deve ser facilitado. Isso pode ser feito através da ampliação da quantidade de locais de fornecimento de cartões e a criação de uma modalidade de cartão Pré- Pago, que poderia ser vendido até em máquinas de venda na Rodoviária e no Aeroporto, permitindo que turistas também utilizem o sistema de transporte coletivo.

As vantagens da universalização do Cartão Transporte são:

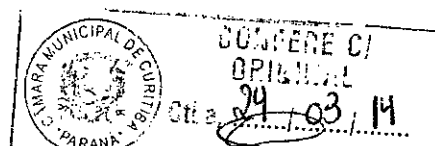
- Possibilidade de redução de assaltos no sistema, visto que não há mais dinheiro em espécie circulando;
- Conhecimento exato da quantidade e do tipo de passageiro que está sendo transportado;
- Antecipação de receita para o sistema, permite operar com folga financeira.

• CRIAÇÃO DO CARTÃO PRÉ-PAGO

O Cartão pré-pago poderia ser vendido em bancas de revista, que já possuem autorização legal para isso, em máquinas de venda, em estações tubo entre outros estabelecimentos.

Poderia ser vendido em créditos ou por tempo de uso.

Atualmente os cartões estão disponíveis apenas nos postos de atendimento da URBS na Rodoferroviária, nas Ruas da Cidadania do Boa Vista, Boqueirão, Matriz, Pinheirinho e Portão, e na Unidade de Atendimento do bairro Tatuquara. Além disso, é exigida a apresentação de comprovante de residência e documentos como CPF e RG.



• A INTEGRAÇÃO MULTIMODAL DA MOBILIDADE URBANA , INCLUSIVE PEDESTRE

A integração da mobilidade urbana é essencial para o futuro das cidades. Temos em Curitiba um embrião do que poderia ser a integração do transporte individual (carro, moto e bicicleta) com o transporte coletivo.

O Plano Diretor Ciclovário prevê obras em um valor de R\$90 milhões. Parece muito, porém quando comparamos todas as obras que seriam feitas na cidade para a bicicleta com a construção de apenas uma ponte estaiada que não resolverá o problema da mobilidade urbana, vemos que há ainda muito a ser feito em novas alternativas de transporte. Se compararmos os R\$90 milhões com os valores estimados com o metro, que superam a casa do R\$5 bilhões, as intervenções urbanas necessárias para possibilitar que a bicicleta seja colocada de vez como uma opção de modal de transporte, esse custo passa a ser irrisório.

Da mesma forma, é com alarde que vemos a atual situação das calçadas em nosso município. As calçadas construídas de forma irregular que não dão condições de trafegabilidade para qualquer cidadão, são um obstáculo a mobilidade urbana pedestre. É certo que muitas pessoas podem optar pelo transporte individual pois não há condições de segurança para que seja possível chegar até o transporte coletivo.

Para o ano de 2014, há a previsão de R\$417 mil para o fundo de reconstrução de calçadas na cidade. É muito pouco.

• VIAS EXCLUSIVAS PARA O TRANSPORTE COLETIVO

Curitiba tem 1,2 milhão de veículos. Cerca de 2 mil são ônibus do Transporte Coletivo. Nota-se que a valorização do transporte individual em detrimento do coletivo nos últimos anos nas obras públicas, como por exemplo a criação de binários e trinários. Tudo para favorecer o caótico trânsito causado pela quantidade de veículos que transitam nas ruas.

Dessa forma, os ônibus do transporte coletivo, que dividem o mesmo espaço nas ruas com os carros e motos tem cada vez mais a sua velocidade média reduzida.

Ao ter a velocidade média reduzida a capacidade de

