



PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA

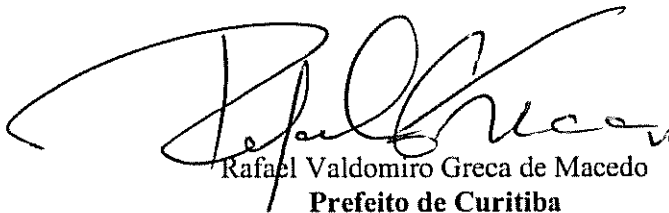
Ofício nº 745-EM/GTL

Curitiba, 20 de dezembro de 2017.

Senhor Presidente:

Em atenção ao pedido formulado por Diversos Vereadores, contido na **Proposição nº 062.00556.2017**, encaminho a Vossa Excelência **em anexo** a informação prestada pela Urbanização de Curitiba S.A – URBS, que responde aos quesitos apresentados.

Atenciosamente,



Rafael Valdomiro Greca de Macedo  
**Prefeito de Curitiba**

A Sua Excelência o Senhor  
**Vereador Sergio R. B. Balaguer**  
Presidente da Câmara Municipal de Curitiba  
Curitiba – PR



Proposição nº. 6200556/2017  
Interessado: Vereador Diversos Vereadores  
Assunto: Pedido de Informação

À  
Ouvidoria da URBS

Em atenção à proposição 6200556/2017, em que solicita informações sobre a negociação que resultou na retirada dos processos judiciais das empresas de ônibus de Curitiba contra a URBS e o Município de Curitiba, informamos que:

Que o transporte coletivo de passageiros é um serviço público de natureza essencial, característica essa conferida pela própria Constituição Federal de 1988.

Sob esse prisma, frise-se que em meados de 2014 os Concessionários do serviço de transporte da Capital compareceram ao Ministério Público do Estado do Paraná disposto a interromper a prestação dos serviços sob alegado desequilíbrio econômico-financeiro da relação contratual, pretensão essa que já havia sido exteriorizada perante o Poder Judiciário.

O Ministério Público, dada à essencialidade do serviço e no exercício de sua função de garantidor da lei e da ordem, não pôde aceitar pura e simplesmente o pleito das Concessionárias. Todavia, instaurou processo de mediação para atingir um de dois objetivos: a) apaziguar as partes ou b) instruir eventual Ação Civil Pública em face das partes na hipótese de paralisação dos serviços.

Nesse contexto, o Ministério Público passou a promover encontros regulares entre a URBS e as Concessionárias de forma a identificar as arestas contratuais e fomentar o seu equacionamento.

Ainda no ano de 2015, tanto o Poder Concedente quanto as Concessionárias chegaram a um bom termo quanto à pacificação das controvérsias existentes na interpretação contratual, tendo sido elaborada uma minuta em conjunto com a participação das áreas técnicas e das instâncias decisórias da URBS e das Concessionárias, minuta essa que inclusive acolheu recomendações do próprio Ministério Público.

Tal minuta foi submetida à auditoria do Ministério Público que não vislumbrou óbice à implementação.

Todavia, por circunstâncias até hoje não totalmente esclarecidas, as partes retrocederam e acabaram por não firmar o Termo Aditivo no ano de 2015.

Com o início da nova gestão no Executivo municipal, as tratativas simplesmente foram retomadas do ponto em que pararam.

Feita essa contextualização inicial, passa-se às respostas solicitadas.

1. Quais foram os critérios que informaram à negociação que resultou na retirada dos processos das empresas de ônibus da capital contra a URBS e o Município de Curitiba?

Vários foram os critérios que informaram a negociação, todos eles de ordem técnica.

Foi levado em consideração o interesse público, a continuidade do serviço público e também a necessidade de prestação de um serviço adequado.



Também foram levados em consideração os critérios de oportunidade e conveniência do Administrador público ao avaliar se era melhor a pacificação e pacificação do Sistema de Transporte, ou deixar que esse Sistema ficasse à mercê de decisões e passivos judiciais que poderiam desestabilizar a prestação do Serviço.

2. Quais os agentes públicos e quais os servidores que participaram dessas reuniões de negociação?

Não é possível precisar nem nominar exaustivamente todos os agentes que participaram das reuniões. Alguns deles, inclusive, nem mais fazem parte do quadro de empregados nem do corpo diretivo. O que se pode asseverar é que todos os técnicos e dirigentes da URBS cuja área de atuação era afetada direta ou indiretamente pelo ajuste participaram efetivamente na construção da solução.

Frise-se, entretanto, que aos técnicos incumbe a missão de orientar e esclarecer aos Administradores acerca da tomada de decisões. As decisões, efetivamente, são tomadas pelos órgãos de deliberação da Companhia (Conselho de Administração e Diretoria).

3. Quem coordenou as reuniões por parte da URBS e da Prefeitura?

Não havia coordenação definida. As participações eram definidas de acordo com a temática envolvida.

As reuniões havidas no Ministério Público foram mediadas por aquele órgão.

Reuniões havidas na PMC eram mediadas pela SGM.

As reuniões havidas na URBS eram destinadas ao aprofundamento das questões definidas nas reuniões anteriores.

4. Como se trata de reuniões de negociação para discutir a retirada de ações judiciais entre as partes, foram lavradas atas das reuniões?

Não foram lavradas atas de reuniões, dada a dinâmica das tratativas e do pleno conhecimento que as partes tinham da matéria.

5. Houve embasamento técnico da equipe da URBS para este acordo? Caso não, apresentar justificativa para a não participação do corpo técnico funcional da empresa.

Houve embasamento técnico, haja vista que, conforme informado na resposta dada à questão 02 o corpo técnico auxiliou em todo o processo de negociação.

6. Quais as demandas das empresas foram avaliadas e aceitas nessa negociação? Qual a justificativa para a tomada de cada decisão?

Foram avaliadas as demandas que estavam sendo discutidas judicialmente, em especial: a) pagamento da frota reversível, sem qualquer retroativo; b) revisão da forma que se considerava o custo de pessoal de operação, respeitando os termos do ANEXO III Edital de Licitação e c) atualização dos parâmetros dos indicadores de qualidade, na forma do já previsto do Decreto nº. 1356/2008.

7. Os novos ônibus adquiridos serão públicos?

Não. O atual contrato não mais prevê a frota pública ou a existência de bens reversíveis.



Os últimos veículos reversíveis existentes no Sistema são provenientes do contrato anterior.

No atual contrato todos os bens adquiridos pelas concessionárias são de sua propriedade.

8. Qual instituição comprará tais veículos?

Os ônibus são adquiridos pelas próprias Concessionárias sem interferência do Poder Público.

Há necessidade, apenas, de se atender o manual de especificação da frota contido no Edital de Licitação e periodicamente atualizado pela URBS.

9. Quem arcará com a manutenção dos veículos?

A responsabilidade pela manutenção de todos os veículos empregados no Sistema de Transporte é das Concessionárias.

10. A cláusula do Edital que determina a renovação da frota sofreu alguma alteração?

Não.

O que houve foi uma reprogramação da renovação em virtude da liminar judicial que havia suspenso a obrigatoriedade da aquisição de novos ônibus. Até que a situação se estabilize, serão renovados ao menos 150 (cento e cinquenta) ônibus por ano.

11. Se a aquisição dos veículos for feita com aporte financeiro do Fundo de Urbanização de Curitiba (FUC), como será feito esse repasse?

A aquisição dos veículos é feita com recursos das Concessionárias e com eventual tomada de crédito perante instituições financeiras.

O FUC apenas tem o papel de remunerar as Concessionárias à tarifa técnica contratual.

12. Quais as garantias do Município fixadas em tal processo negocial?

O Município não faz parte do processo, eis que a Poder Concedente é a URBS.

As garantias da URBS são de índole contratual, ou seja, as mesmas de antes e que não se alteraram.

13. Haverá algum repasse do Fundo de Urbanização de Curitiba - FUC, para as empresas de ônibus? Qual o valor e qual seriam as justificativas?

Não.

O FUC não repassa valores às empresas de ônibus. O FUC remunera os Consórcios.

O FUC não remunerará nada além da tarifa técnica.

14. Quanto tempo será necessário para a renovação completa da frota?

A renovação da frota é determinada pela data de incorporação dos ônibus no sistema. Porém, os consórcios estavam desobrigados dessa cláusula em função de uma liminar judicial favorável às empresas. Agora, base neste ajuste ficou determinada a renovação de, no mínimo, 450 ônibus até 2020.

15. Se as empresas não cumprirem o prazo para a renovação, qual sanção lhes será aplicada?



Além daquelas previstas originalmente no contrato, que podem levar, inclusive, à sua rescisão, os Consórcios não receberão pelos veículos que não forem incorporados à frota.

16. As empresas da Região Metropolitana terão alguma participação?

Não. O contrato é mantido atualmente entre a URBS e os Consórcios urbanos.

17. Haverá reintegração do sistema metropolitano de transporte público?

A reintegração operacional tem sido restabelecida paulatinamente, a exemplo das linhas COLOMBO/CIC, ARAUCÁRIA e ANGÉLICA/CAPÃO RASO, reintegradas ao Terminal CIC, dentre outras.

Importante ressaltar que a integração nos terminais jamais deixou de existir.

18. As decisões do Tribunal de Contas do Estado interferiram na negociação? Foram atendidas em sua totalidade?

Os comandos constantes da decisão do TCE/PR encontram-se com sua exigibilidade suspensa em razão de determinação do Órgão Especial do Tribunal de Justiça do Estado do Paraná.

19. Nas ações que o Ministério Público ajuíza, por se tratarem de ações públicas, é necessária a concordância do órgão para homologação da desistência. Estas 20 exigências foram consideradas na negociação entre o município e as empresas?

Não há ação ajuizada pelo Ministério Público acerca do Sistema de Transporte.

Nas ações ajuizadas entre Concedente e Concessionária o Ministério Público será ouvido sempre antes da homologação do acordo.

21. Qual o embasamento jurídico para este acordo?

Os mesmos referidos na resposta da pergunta 01, em especial o art. 6º, §1º da Lei 8.987/1995, que versa a respeito do serviço público adequado.

A Lei e o próprio Edital prevêem a possibilidade de repactuação do contrato.

22. Existe algum plano de expansão da frota híbrida?

O ajuste não tratou deste tópico em específico, e no momento, a URBS não trabalha com essa expansão.

23. A frota de veículos do transporte coletivo de Curitiba que está em serviço atualmente está inteiramente quitada?

As informações sobre a quitação dos veículos não interfere diretamente na prestação dos serviços, além de dizer respeito apenas aos consórcios e aos agentes financiadores.

De qualquer forma, a operação de aquisição escapa às atribuições do Poder Público, pois, conforme já mencionado, a aquisição pode ser feita com recursos próprios das Concessionárias ou mediante tomada de crédito.

Por certo que os veículos financiados apenas serão quitados ao cabo do prazo fixado no contrato de financiamento.

24. Caso a frota em circulação não esteja quitada, existe algum processo de cobrança contra o



município e/ou empresas de ônibus que resultaram em ações de busca e apreensão de veículos?

Em face do Poder Público não existe qualquer processo pois, como já mencionado, a aquisição dos ônibus se dá pelas Concessionárias.

A URBS já tomou conhecimento da existência de ações de cobrança e de busca e apreensão em desfavor das Concessionárias, bem como das Concessionárias em desfavor de financeiras buscando a revisão de cláusulas econômicas.

25. Caso existam débitos anteriores referente aos veículos já em circulação, qual o valor de tal débito e quem será o responsável pelo pagamento da eventual dívida?

Tais informações dizem respeito unicamente às Concessionárias, já que a frota é particular a serviço da prestação de um Serviço Público.

26. Qual instituição financeira financiará a compra dos veículos?

O Poder Público não participa dessa operação. A escolha é livre por parte das Concessionárias.

27. A aquisição dos veículos está condicionada a alguma alteração dos valores das tarifas atualmente vigentes?

Não.

O que se tem de ter em mente, todavia, é que o ingresso de novos veículos na frota em substituição aos veículos integralmente depreciados, ensejará o ajuste da Tarifa Técnica.

Curitiba, 07 de dezembro de 2017.

Presidente da URBS  
Urbanização de Curitiba S/A