

01-042370/2013

Protocolo : 01-042370/2013

Interessado : SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTI **Cadastro :** 17/04/2013

Assunto : 0548 - ENCAMINHANDO DOCUMENTOS **Telefone :** 41 3264-6767

Documento Original : OFICIO STP 020 2013 SETRANSP



010423702013006824 URBSSSEG

Local : URBS - URBSSSEG

01-042370/2013

*Obs: Para informações a respeito do andamento deste protocolo é possível a consulta no site:
[HTTP://CONSULTAPROTOCOLO.CURITIBA.PR.GOV.BR](http://CONSULTAPROTOCOLO.CURITIBA.PR.GOV.BR)*



PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA URBANIZACAO DE CURITIBA S/A Folha de Rosto

IDENTIFICAÇÃO DO REQUERENTE

Nome / Razão Social: SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE URBANO E METROPOLITANO DE PASSAGEIROS

Nome Fantasia: SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE URBANO E METROPOLITANO DE PASSAGEIROS

CNPJ / CPF: 76.613.769/0001-47

Telefone: 41 3264-6767

Endereço:

R. GUSTAVO RATTMAN Nº 000455 - BACACHERI - Curitiba

DADOS DA SOLICITAÇÃO

Sigla Ident.: URBS **Sigla Origem:** URBSSSEG **Nome Origem :** SECRETARIA GERAL - URBS

Sigla Ident.: URBS **Sigla Destino:** URBSDTP **Nome Destino :** DIRETORIA DE TRANSPORTE

Assunto:

0548 - ENCAMINHANDO DOCUMENTOS

Código T.T.D.: 01-04-01 ASSUNTOS DIVERSOS - COMUNICADOS. PEDIDOS. SOLICITAÇÕES. INFORMAÇÕES. ENCAMINHAMENTOS

Documento Original

OFICIO STP 020 2013 SETRANSP

Inscrição Imobiliária / Indicação Fiscal :

Protocolos Anexados :

01-042370/2013



Observações :

Encaminha documentos para estudo e análise citados e comentados na exposição da reunião da Comissão de Análise da Tarifa do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Curitiba, realizada no dia 11.04.13.

Segue em anexo 2 cadernos:

Estudos Econômico Financeiro do Modelo de Concessão do Transporte Urbano de Curitiba (Terceiro Relatório) e Ações Ajuizadas pelo SETRANSP e Empresas - Cópias de Petições Judiciais.



Sindicato das Empresas de Transporte Urbano e Metropolitano
de Passageiros de Curitiba e Região Metropolitana

Curitiba, 18 de abril de 2013.

STP 020/2013.

**À Comissão de Análise da Tarifa do Sistema de Transporte Coletivo de
Passageiros do Município de Curitiba**

Ref.: Entrega de Documentos

Prezados senhores,

Através do presente, entregamos a vossas senhorias, para os estudos e análises devidos, os documentos que foram citados e comentados na exposição feita por esse Sindicato na última reunião dessa DD. Comissão, realizada no dia 11 de abril de 2013, quais sejam:

- a) Relatório Final do estudo realizado pelos Professores da Universidade de São Paulo – USP sobre a situação econômico-financeira dos contratos de concessão do transporte coletivo urbano de passageiros de Curitiba;
- b) Petição inicial, impugnação à contestação e demais documentos relevantes da ação judicial movida por esse Sindicato que reivindica recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em relação à remuneração do custo de pessoal operacional (motoristas e cobradores);
- c) Petição inicial, impugnação à contestação e demais documentos relevantes da ação judicial movida por esse Sindicato que reivindica a



Sindicato das Empresas de Transporte Urbano e Metropolitano
de Passageiros de Curitiba e Região Metropolitana



remuneração das concessionárias conforme suas propostas vencedoras da licitação, sem desconto unilateral de valores a título de bens de uso exclusivo (frota reversível), como vem sendo efetuado pela URBS.

Sendo o que nos cumpre, permanecemos à disposição para novos esclarecimentos ou apresentação de novos documentos, caso necessário..

**SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE URBANO E METROPOLITANO DE
PASSAGEIROS DE CURITIBA E REGIÃO METROPOLITANA – SETRANSP
DANTE JOSÉ GULIN - PRESIDENTE**

04-017664/2013

Protocolo : 04-017664/2013

Interessado : SINDIMOC SINDICATO DOS MOTORISTAS E C Cadastro : 17/04/2013

Assunto : 1388 - SOLICITACAO

Telefone : 4132348600

Documento Original : OFICIO 81 2013 SINDIMOC



040176642013006824 URBSSEG

Local : URBS - URBSSEG

04-017664/2013

*Obs: Para informações a respeito do andamento deste protocolo é possível a consulta no site:
HTTP://CONSULTAPROTOCOLO.CURITIBA.PR.GOV.BR*



PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA URBANIZACAO DE CURITIBA S/A Folha de Rosto

IDENTIFICAÇÃO DO REQUERENTE

Nome / Razão Social: SINDIMOC SINDICATO DOS MOTORISTAS E COBRADORES NAS EMPRESAS DE TRANSPORTES

Nome Fantasia: SINDIMOC

CNPJ / CPF: 81.909.723/0001-00

Telefone: 4132348600

Endereço:

R. TIBAGI Nº 000520 AT - CENTRO - Curitiba

DADOS DA SOLICITAÇÃO

Sigla Ident.: URBS **Sigla Origem:** URBSSEG **Nome Origem :**
SECRETARIA GERAL - URBS

Sigla Ident.: URBS **Sigla Destino:** URBSDTP **Nome Destino :**
DIRETORIA DE TRANSPORTE

Assunto:

1388 - SOLICITACAO

Código T.T.D.: 01-04-01 ASSUNTOS DIVERSOS - COMUNICADOS. PEDIDOS. SOLICITAÇÕES. INFORMAÇÕES. ENCAMINHAMENTOS

Documento Original

OFICIO 81 2013 SINDIMOC

Inscrição Imobiliária / Indicação Fiscal :

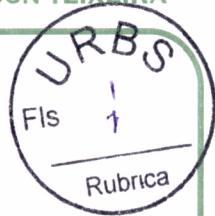
Protocolos Anexados :

04-017664/2013



Observações :

Solicita que a auditoria já confirmada pela URBS a ser realizada nas empresas seja independente e que abranja também a questão laboral, ouvindo um certo número de funcionários, quanto a melhoria nas condições de trabalho.



Curitiba, 16 de abril de 2013.

Ofício nº 81/2013.

O SINDICATO DOS MOTORISTAS E COBRADORES NAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DE CURITIBA E REGIÃO METROPOLITANA – SINDIMOC, por seu presidente que ao final assina, vem pelo presente, esclarecer que, no dia 11 de abril de 2013 os Sindicatos Sindimoc e Setransp foram convidados para apresentarem suas considerações na reunião da Comissão de Análise da Tarifa.

O Sindicato Patronal – SETRANSPI, em sua explanação afirmou a existência de um déficit, tendo em vista, principalmente, o fato da URBS remunerar (às Empresas) em número insuficiente a quantidade de funcionários necessários para operação no sistema.

Sem entrar no mérito com relação à quantidade necessária de motoristas e cobradores para operar o sistema (até porque não temos os dados necessários para análise), alguns argumentos utilizados merecem uma consideração, não podendo o Sindimoc ficar inerte diante do que foi explanado.

Utilizaram como um dos critérios justificadores o tempo em que o funcionário fica a disposição (para preparar/entregar o veículo ou para prestar costas do valor arrecadado) aplicando o tempo de 30 minutos no início e 30 minutos no final da jornada.

Primeiramente cumpre ressaltar que nem todos os operadores necessitam de 30 minutos para preparar ou pegar o veículo, pois iniciam sua jornada imediatamente na própria linha, ou seja, um motorista/cobrador sai e o outro começa a trabalhar imediatamente, sem a necessidade do referido tempo. Esclarecemos também que, nos casos em que os motoristas e cobradores necessitam deste período, nem sempre são remunerados de forma correta pelas empresas. Alguns funcionários, embora

URBS
Fls 28
Rubro

utilizem este tempo como parte do seu labor, não recebem por este período. Nas reuniões anteriores o representante da URBS afirmou que é remunerado às empresas 30 minutos (para preparação/entrega do veículo e prestação de contas). Entendemos na explicação da URBS que estes 30 minutos seriam para todos. No entanto, conforme dito, nem todos são remunerados, e outros não recebem pelos 30 minutos que são repassados pela URBS. A Pauta de Reivindicações para a Convenção Coletiva elaborada pelos trabalhadores inclusive mencionou o pedido de pagamento correto deste período, o que infelizmente não foi discutido pelos empresários.

O segundo critério utilizado pelo SETRANSP para justificar a necessidade de mais quantidade de mão de obra foi o tempo de intervalo, aplicando-se, no exemplo dado, **o intervalo de 2 horas**. No exemplo, inclusive, consideraram que o tempo que excede à duas horas seria remunerado, o que de fato não ocorre.

Esclarecemos que na CCT é permitido um intervalo de 3 horas para o transporte urbano e de 6 horas para o metropolitano, intervalos estes, os quais inclusive pedimos que fosse diminuído na Pauta de Reivindicações, pois entendemos serem muito extensos, porém os empresários sequer discutiram o assunto. Ademais, não há qualquer remuneração extra quando o intervalo excede a duas horas, conforme mencionado.

Portanto, os critérios utilizados, em nosso entender, não servem para a justificativa do pleito.

Entendemos que, devidamente comprovada a necessidade de maior quantidade de operadores, que haja por parte da URBS o efetivo controle e a efetiva comprovação de sua contratação.

Por fim, o SETRANSP, após questionamentos com relação ao recebimento de valores para rescisão dos funcionários, antes da licitação, afirmou que referidos valores estão sendo pagos aos empregados na medida em que as rescisões vão ocorrendo. Ao ser questionado com relação ao recebimento de valores para cobrir inclusive a multa fundiária em montante supostamente superior ao necessário, afirmou categoricamente que o valor está sendo utilizado, pois a quantidade de pedidos de demissão e de “justas causas” seriam ínfimos.

Também não podendo ficar inerte à esta afirmação, o SINDIMOC esclarece, que em nosso setor de Homologações das Rescisões, verificamos exatamente o contrário, pois os pedidos de demissão ocorrem em

X



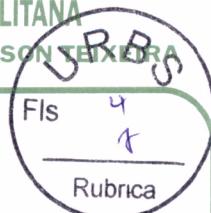
percentual de aproximadamente 70% dos casos. Demissões estas que ocorrem, principalmente pelo excesso de rigor das empresas, havendo inclusive relatos e denúncias que este rigor excessivo e abusos seriam propositais a fim de forçar os pedidos de demissão.

Nas reuniões anteriores também foi afirmado pelo representante da URBS que é pago (às empresas) um valor referente a 1 funcionário que serve para substituir o cobrador pelo tempo necessário para ir ao banheiro. O SINDIMOC esclarece que na grande maioria dos casos (senão na quase totalidade) os cobradores não estão tendo essa substituição de forma correta. Muitos simplesmente não podem ir ao banheiro. Também não podem beber água, primeiro porque não existe e segundo, porque se tomar água teria que ir ao banheiro. Esse problema inclusive já foi objeto de uma grande reportagem recente na emissora RPC e de denúncias no Ministério Público do Trabalho.

Pedimos que esta questão seja urgentemente verificada pela URBS.

Finalmente vimos pedir que a Auditoria já confirmada pela URBS a ser realizada nas empresas seja independente , efetiva e completa, ou seja, pedimos que a Auditoria abranja também a questão laboral, ouvindo um certo número de funcionários, os quais dia-a-dia estão sendo constrangidos com constantes atrasos nos pagamentos de benefícios previstos na CCT (auxílio alimentação), atrasos salariais em algumas empresas e parcelamento do 13º salário como ocorreu no final de 2012. Também o excesso de rigor e vários abusos poderão ser verificados facilmente pela Auditoria, bastando a simples oitiva dos operadores. A Auditoria, para ser efetiva, deve obrigatoriamente verificar se as obrigações legais e convencionais estão sendo cumpridas, principalmente porque já houve o repasse do valor pela URBS às empresas.

Entendemos que todos os valores repassados pela URBS em razão da Convenção Coletiva de Trabalho deveriam ser pontualmente cumpridos e quitados pelas empresas o que infelizmente não ocorre, devendo inclusive haver algum tipo de punição a concessionária que não cumpre com suas obrigações. Informamos que, muito embora deva ter ocorrido o pagamento por parte da URBS, ocorrem constantes atrasos por parte das empresas também no Auxílio Saúde, o que não tem justificativa.



O Sindimoc entende que, para termos um transporte de qualidade, o efetivo bem-estar e satisfação dos funcionários é requisito imprescindível.

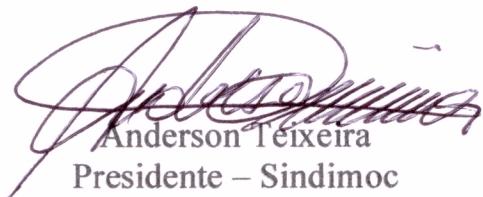
A melhoria das condições de trabalho, que é obrigação das empresas prevista no Regulamento do Transporte Coletivo de Curitiba deve ser cobrada e fiscalizada pela URBS (pois isto não está sendo cumprido), o que resultará num transporte de melhor qualidade.

Melhores condições de trabalho e ações que visem o bem estar dos funcionários resultará com toda certeza em economia para o transporte, na medida em que o número altíssimo de afastados irá diminuir, diminuindo também o número de faltas e o número cada vez mais freqüente de casos de stress e aumentando consideravelmente a produtividade.

Os representantes do Sindimoc colocam-se a disposição para maiores esclarecimentos.

Pedimos que este ofício seja enviado a todos os membros da Comissão de Estudos Tarifários, antes da próxima reunião.

Atenciosamente.



Anderson Teixeira
Presidente – Sindimoc

Ilustríssimo Senhor Doutor Roberto Gregório da Silva Junior
DD. Presidente da URBS-Urbanização de Curitiba.

04-019760/2013

Protocolo : 04-019760/2013

Interessado : SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTI **Cadastro :** 30/04/2013

Assunto : 0687 - REIVINDICACOES

Telefone : 41 3264-6767

Documento Original : OFICIO STP/023 2013 SETRANSP



040197602013006824 URBSSEG

Local : URBS - URBSSEG

04-019760/2013

*Obs: Para informações a respeito do andamento deste protocolo é possível a consulta no site:
HTTP://CONSULTAPROTOCOLO.CURITIBA.PR.GOV.BR*

PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA URBANIZACAO DE CURITIBA S/A Folha de Rosto

IDENTIFICAÇÃO DO REQUERENTE

Nome / Razão Social: SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE URBANO E METROPOLITANO DE PASSAGEIROS

Nome Fantasia: SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE URBANO E METROPOLITANO DE PASSAGEIROS

CNPJ / CPF: 76.613.769/0001-47

Telefone: 41 3264-6767

Endereço:

R. GUSTAVO RATTMAN Nº 000455 - BACACHERI - Curitiba

DADOS DA SOLICITAÇÃO

Sigla Ident.: URBS **Sigla Origem:** URBSSEG **Nome Origem :** SECRETARIA GERAL - URBS

Sigla Ident.: URBS **Sigla Destino:** URBSP **Nome Destino :** PRESIDÊNCIA - URBS

Assunto:

0687 - REIVINDICACOES

Código T.T.D.: 00-01-10-01 ADMINISTRAÇÃO GERAL - RECLAMAÇÕES E SUGESTÕES DE USUÁRIOS - URBS

Documento Original

OFICIO STP/023 2013 SETRANSP

Inscrição Imobiliária / Indicação Fiscal :

Protocolos Anexados :

04-019760/2013



Observações :

Encaminha reivindicações para serem inseridas no relatório final da Comissão de Análise da Tarifa do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Curitiba.



Sindicato das Empresas de Transporte Urbano e Metropolitano
de Passageiros de Curitiba e Região Metropolitana

Curitiba, 02 de Maio de 2013.

Ofício nº STP/023/2013.

À
COMISSÃO DE ANÁLISE DA TARIFA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DO MUNICÍPIO
DE CURITIBA
Att. Sr. Roberto Gregório da Silva Junior
M.D. Presidente.
NESTA.

Ref.: Nossas considerações.

Este Sindicato neste instante representando a totalidade dos Operadores da Rede Integrada de Transporte – RIT e na qualidade de entidade observadora dos trabalhos da Comissão vem a sua presença solicitar que sejam inseridas no relatório final da comissão as posições defendidas em nossa apresentação do dia 11/04/2013.

Ressaltamos que em 18/04/2013, através do nosso Ofício nº STP 020/2013 fizemos a entrega de todos os documentos que embasam nossas pretensões que resumidamente repetimos abaixo:

1. Preço do diesel.

Apesar de o Edital 005/2009 trazer a regra de obtenção de forma clara, porém considerando que nem sempre tudo o que é legal é **absolutamente moral**, queremos ressaltar que Curitiba deixou de ser, via postos de abastecimento, um Município consumidor de óleo diesel, este fato ocorreu pela retirada, com a criação dos contornos rodoviários, das estradas que cortavam o perímetro urbano de Curitiba, os postos situados no município de Curitiba não são revendedores de diesel e os que ainda o são não possuem volumes significativos de venda deste combustível o que ocasiona uma defasagem de tempo na atualização de seus preços de compra, valor usado como referência em nossos contratos. Como prova de nossa reivindicação esta correta sugerimos que a consulta seja realizada nos demais municípios que compõem a região metropolitana e também aos valores de compra de diesel, para uso próprio, pelo Município de Curitiba. Mantidas as condições de formação da Tarifa Técnica com o preço do diesel em R\$ 1,968 R\$/Litro as empresas terão que arcar com um déficit mensal de mais de R\$ 1.000.000,00 (Um milhão de reais) nesta conta, o que provoca grave desequilíbrio no contrato.

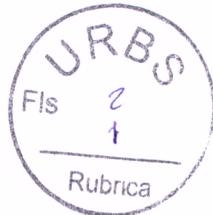
2. Fator de Utilização de Mão de Obra.

A dinâmica do Sistema de Transporte provoca alterações profundas nas necessidades de alocação da mão de obra necessária para a sua operação. O fato de termos picos de utilização concentrados em poucas horas do dia, a queda da velocidade operacional dos ônibus, as alterações constantes dos entendimentos da legislação trabalhista, os direitos adquiridos pelos trabalhadores e previstos na Convenção Coletiva de Trabalho, a criação e alteração da legislação local são fatores que pressionam para o aumento das necessidades de mão de obra. Dentro desta ótica buscamos por diversos meios aferir os quantitativos de mão de obra absorvidos pela tarifa técnica e que deveriam, em princípio, atender todas as regras legais pertinentes, e não encontramos paralelo entre o previsto pela tarifa técnica e a realidade atual.

Tomando-se como base o extenso trabalho realizado pelos professores da USP, trabalho entregue a comissão em 18/04/2013, temos uma defasagem quantitativa para motoristas de **12%** e para cobradores de **20%**, tais números revelam um grande impacto financeiro o que está inviabilizando as empresas. Por representar um elevado valor e não ter, por vias administrativas, conseguido sensibilizar o poder concedente as operadoras se viram obrigadas a buscar a via judicial para dirimir a questão.

3. Tendências não consideradas.

Existem dentro da metodologia do processo de formação da Tarifa Técnica duas premissas que, apesar de explícitas no Anexo III do Edital 005/2009, não tem sido contempladas, são as tendências para avaliação do numero de passageiros equivalentes projetado para o período tarifário seguinte, estes erros de projeção, para maior ou menor, induzem a erros no cálculo da tarifa técnica final irrecuperáveis. O sistema de transporte vem ao longo do tempo, perdendo sua atratividade e consequentemente o numero de usuários, esta perda se dá em função do elevado numero de benefícios dados ao transporte individual quer seja por automóveis e motos quer seja pelo alto custo da tarifa e também pela baixa velocidade do sistema que faz com que as viagens, mesmo de curto trajeto, sejam mais demoradas até que o deslocamento a pé.



Sindicato das Empresas de Transporte Urbano e Metropolitano de Passageiros de Curitiba e Região Metropolitana

Com a perda de passageiros de um ano para outro as empresas nunca realizam a receita estima no orçamento que gera a tarifa técnica, a inflação, diga-se de passagem, muito maior no setor específico de transporte, pois tem seus custos basicamente composto por derivados de petróleo e mão de obra, também corroem a receita estimada no orçamento que leva à tarifa técnica.

4. Entrada e recolhida.

A concentração da necessidade de transporte em pequeno espaço de tempo de algumas faixas horarias fez surgir à figura do carro extra, reforço de linha que opera apenas nos horários de pico, esta operação para se tornar efetiva e economicamente atraente faz com que os veículos realizem poucas viagens com passageiros e retornem as garagens para aguardar o novo pico, neste caso a relação entre quilometragem morta e operante torna-se maior que o limite dos 6% (seis pontos percentuais) que o contrato atual limitou. É de fato injusto que para se dar economicidade ao sistema, as empresas sejam obrigadas a amargar com os custos desta economia.

5. Desconto da frota reversível.

Fato que vem ocorrendo desde o inicio de operação dos novos contratos, esta fato não encontra amparo técnico e legal em nenhuma das bases orçamentárias da tarifa técnica, este assunto está exaustivamente clareado em pareceres técnicos e jurídicos de entidades e profissionais de notório saber, material este também já entregue à URBS e a Comissão, mas que em não surtindo seus efeitos práticos obrigou os consórcios operadores buscar o amparo judicial para suas pretensões.

6. Preço da frota.

O Edital 005/2009 em seus anexos prevê a possibilidade de em não havendo compra de veículos num determinado período que antecede a formação do orçamento que ira gerar a Tarifa Técnica a extrapolação dos preços existentes para as categorias onde não se processou qualquer compra de veículo, este fato é corriqueiro, pois existem momentos de maior ou menor atividade de renovação de veículos e em alguns modelos está renovação ficar represada por vários períodos tarifários como ex.: biarticulados, padron Double-deck, híbridos etc.

Tal regra não tem sido observada o que provoca defasagens na correção dos valores de capital e também de peças e acessórios que tem seus valores vinculados.

Sendo o que se apresenta para o momento, no aguardo de suas providencias, apresentamos nossos protestos de distinta consideração,

Atenciosamente,

Dante José Gulin
Presidente - Setransp - PR.
(41) 3264.6767

