

**RELATÓRIO FINAL DA COMISSÃO ESPECIAL PARA DISCUTIR
O NOVO CONTRATO DO TRANSPORTE COLETIVO – TARIFA
ZERO**

Relator: Vereador Bruno Pessuti
Vice-Relator: Vereador Dalton Borba

Câmara Municipal de Curitiba, 18 de dezembro de 2023.

**COMISSÃO ESPECIAL PARA DISCUTIR O NOVO CONTRATO
DO TRANSPORTE COLETIVO – TARIFA ZERO, INSTITUÍDA A
PARTIR DA PROPOSIÇÃO Nº. 051.00004.2021**

PRESIDENTE

Vereador Herivelto Oliveira

VICE PRESIDENTE

Vereador Serginho do Posto

RELATOR

Vereador Bruno Pessuti

VICE-RELATOR

Vereador Dalton Borba

MEMBROS

Vereador Jornalista Márcio Barros

Vereadora Giorgia Prates

Vereador Professor Euler

Vereadora Rodrigo Reis

1. INTRODUÇÃO.

Apresenta-se na oportunidade, o relatório final da Comissão Especial para discutir o novo contrato do transporte coletivo – tarifa zero instituída para debater o transporte coletivo na cidade de Curitiba.

Cumprе destacar que a presente Comissão foi instituída através do Requerimento nº. 051.00004.2021 protocolado em data de 28/09/2021.

A publicação se deu no Diário da Câmara Municipal de Curitiba nº. 10606 de 28/09/2021, cujos membros nomeados foram:

Vereador Herivelto Oliveira
Vereador Serginho do Posto
Vereador Bruno Pessuti
Vereador Dalton Borba
Vereador Jornalista Márcio Barros
Vereadora Giorgia Prates
Vereador Professor Euler
Vereadora Rodrigo Reis

Os trabalhos foram realizados em reuniões presenciais, recebendo convidados que foram ouvidos e questionados pelos membros desta comissão, além de visitas técnicas a empresas e outras cidades, como Belo Horizonte/MG, Caucaia/CE e Paranaguá/PR.

Foram realizadas três prorrogações de prazo desta comissão através dos Requerimentos nº. 084.00004.2023, 084.00005.2023 e 084.00007.2023.

2. SÍNTESE DOS TRABALHOS

No dia 18/04/2023 foi realizada a Reunião de Instalação da Comissão Especial para discutir o novo contrato do transporte coletivo - tarifa zero. Foram previamente indicados para compô-la os Vereadores Serginho do Posto, Rodrigo Reis, Bruno Pessuti, Herivelto Oliveira, Dalton Borba, Giorgia

Prates, Professor Euler e Jornalista Márcio Barros. Havendo quórum, a reunião iniciou-se sob a Presidência do Vereador Serginho do Posto e com a presença dos Vereadores Rodrigo Reis, Bruno Pessuti, Herivelto Oliveira, Dalton Borba, Giorgia Prates, Professor Euler e Jornalista Márcio Barros. Na sequência, o Vereador Herivelto Oliveira candidatou-se para Presidente da Comissão e foi eleito por todos os Vereadores presentes. Da mesma forma, o Vereador Serginho do Posto foi eleito Vice-Presidente por unanimidade dos membros. Em seguida, o Vereador Bruno Pessuti e o Vereador Dalton Borba candidataram-se respectivamente para Relator e Vice-Relator da Comissão e ambos foram eleitos.

No dia 25/04/2023 realizou-se a Primeira Reunião Ordinária da Comissão Especial para discutir o novo contrato do transporte coletivo - tarifa zero. Nesta reunião todos os membros concordaram em convidar o senhor Ogeny Maia Neto para uma nova reunião no dia 05/05/2023.

No dia 02/05/2023, realizou-se a Segunda Reunião Ordinária da Comissão Especial para discutir o novo contrato do transporte coletivo - tarifa zero. Iniciada a reunião, o Vereador Serginho do Posto fez a leitura das propostas de alteração do regulamento interno da comissão. Em seguida esse Relator explanou sobre a possibilidade de um convite ao senhor Luiz Fernando de Souza Jamur e, elucidou uma proposta de projeto de bilhete único na cidade de Curitiba como forma de integração temporal das linhas do transporte coletivo. Após, o Presidente concedeu a palavra ao senhor Edilson Miranda para explanar sobre seu estudo a respeito da viabilidade da proposta de tarifa zero. Segundo o convidado, em resumo, a tarifa zero pode ser uma realidade “tirando a cobrança da tarifa dos usuários, deixando transporte livre, sem a necessidade de catracas”, e fazendo o custeio do sistema através da cobrança de uma taxa, a ser paga pelas empresas, conforme o número de empregados que cada uma delas possui. Resaltou que o custo mensal do sistema de transporte coletivo da capital paranaense é R\$ 84 milhões.

No dia 05/05/2023 foi realizada a Terceira Reunião Ordinária da Comissão Especial com a presença do convidado, senhor Luiz Fernando de Souza Jamur, Presidente da IPPUC e de outro representante, Cléver Ubiratan

Teixeira de Almeida e com os representantes da URBS Thiago Marquardt, Aldemar Venancio Martins Neto, Ruthinea Ribeiro de Magalhaes e Carlos Eduardo Manika, além do Presidente da URBS, senhor Ogeny Pedro Maia Neto. Iniciada a reunião, o Presidente da URBS, começou a sua apresentação que explanou sobre a temática do urbanismo desde um panorama mundial até o cenário propriamente curitibano. Foi discutido o cenário atual do transporte coletivo na nossa capital, explanou sobre a queda drástica de passageiros, principalmente no período da pandemia (que chegou a 80%), formas de atrair mais passageiros, a necessidade de uma política pública federal para o setor, a questão do subsídio à gratuidade dos idosos e estudantes. Nesta reunião também foi debatido a tarifa zero e a desoneração da folha de pagamento. Luiz Fernando de Souza Jamur, explanou que já se está trabalhando no novo modelo de concessão do sistema do transporte coletivo, focado na mobilidade sustentável pois está atrelado a consecução de empréstimos internacionais, num sistema multimodal, levando em conta as pessoas que utilizam outras opções de transporte, com redução de custo de trajeto, de forma mais rápida, atraindo mais passageiros para o transporte coletivo. Relatou que precisamos de uma política pública nacional com foco na qualidade do transporte coletivo, redução de tributação para aquisição de novos veículos para o transporte, que precisamos reduzir o tempo de percurso, dando qualidade de vida para a população.

No dia 16/05/2023 foi realizada a Quarta Reunião Ordinária da Comissão Especial. Estiveram presentes como convidados, os senhores Dante Luiz Franceschi Filho, Diretor da Auto Viação São José e Luiz Alberto Honczaryk de Paula Lenz Cesar, Diretor Executivo da Setransp (Sindicato das Empresas de Ônibus de Curitiba). Após iniciar a reunião, o Presidente da Comissão concedeu a palavra ao senhor Dante Luiz Franceschi Filho para que realizasse sua apresentação a respeito da temática do urbanismo em Curitiba e na região metropolitana. Em breve síntese, o diretor apontou que a população exige qualidade no transporte coletivo, o que significa ônibus vazios, maior frequência e tarifa mais baixa. Outro ponto levantado pelo convidado, foi a discussão sobre o subsídio que necessitaria de uma fonte fixa de receita adicional e não de subsídios “esporádicos”, para o custeio da diferença entre a tarifa social e a tarifa técnica. Ele fez menção ao subsídio realizado na Europa, onde nas capitais é em

média de 60%, chegando a 90% em algumas, incluindo o metrô, continuou dizendo que a conta do transporte coletivo da capital não fecha porque não há fonte de custeio para as isenções. Após, foi aberta a palavra para o senhor Luiz Alberto Honczaryk de Paula Lenz Cesar que sugeriu a ampliação da participação da iniciativa privada no sistema, com investimentos na reforma e ampliação de terminais, estações tubo e faixas exclusivas, visando amenizar os custos do serviço.

No dia 30/05/2023 foi realizada a Quinta Reunião Ordinária da Comissão Especial, com a presença dos senhores Ângelo Gulin Neto, Diretor da Auto Viação Redentor, e Luiz Alberto Lenz Cesar, Diretor Executivo da Setransp (Sindicato das Empresas de Ônibus de Curitiba). Ângelo Gulin Neto iniciou a explanação sobre o seu trabalho na área de urbanismo em Curitiba e na região metropolitana. Em resumo, o Diretor afirmou que a grande discussão sobre o sistema do transporte coletivo nunca foi a tarifa, mas sim o custo estabelecido pelo sistema. A apresentação contou novamente com a participação do senhor Luiz Alberto Lenz Cesar que afirmou que a tarifa social vai variar de acordo com o subsídio recebido do município.

No dia 23/06/2023 foi realizada a Sexta Reunião Ordinária da Comissão Especial, que contou a apresentação de um relatório de participação da Vereadora Giorgia Prates - Mandata Preta e do Vereador Márcio Barros na 3ª Edição do Seminário Internacional Transporte Como Direito e Caminhos Para a Tarifa Zero, realizado em Brasília/DF e Formosa/GO, entre os dias 13 e 16/06. Os vereadores apresentaram um panorama sobre as principais discussões relacionadas à mobilidade urbana no evento, financiamento do transporte coletivo e as experiências em funcionamento do sistema de tarifa zero. Trouxeram dados referentes as principais cidades que já implantaram a tarifa zero no Brasil. Informaram que está em andamento a PEC 25/2023, que inclui o direito social ao transporte na Constituição Federal e estabelece as diretrizes do Sistema Único de Mobilidade (SUM) de autoria da Deputada Federal Luiza Erundina (PSOL/SP) e assinada por mais 172 deputados. Esta PEC seria comparada a outros sistemas de prestação de serviços públicos, como o Sistema Único de Saúde (SUS)

e o Sistema Único de Assistência Social (Suas), com possibilidade de financiamento das três esferas de governo: federal, estadual e municipal. Entre as vantagens da tarifa zero, estariam: a promoção da inclusão social, com maior acesso das pessoas à cidade; a redução dos congestionamentos, dos acidentes de trânsito e da poluição; e o estímulo à economia local. Já as desvantagens seriam: uma possível queda de qualidade dos serviços, com a superlotação dos ônibus; a transferência dos custos para o governo ou para a iniciativa privada; o benefício maior aos usuários frequentes do que àqueles que raramente utilizam o transporte público; e a possível redução de investimentos em outras áreas prioritárias. Foi destacado que a maior parte das cidades com passagem sem qualquer custo são de pequeno porte, alertando que devemos ter cuidado ao se fazer comparações com cidades maiores, como Curitiba, onde há integração com a região metropolitana.

No dia 04/08/2023 foi realizada a Sétima Reunião Ordinária da Comissão Especial, que contou a apresentação dos Vereadores Dalton Borba e Herivelto a respeito da experiência do transporte coletivo nas cidades de Belo Horizonte/MG e Caucaia/CE. Em Caucaia há aproximadamente 70 veículos do transporte coletivo para atender 400 mil habitantes e a tarifa zero foi implantada em 2021, passando de 18 mil para 90 mil passageiros atendidos pelo transporte coletivo. A conclusão a que se chegou é que muitas pessoas que não tinham acesso ao transporte coletivo, passaram a ter, além disso, muitas pessoas que consumiam em Fortaleza, passaram a consumir em Caucaia, aumentando em 25% o faturamento da cidade. Já em Belo Horizonte, como o município possui muitos morros, a manutenção dos ônibus é mais cara, e o sistema de transporte custa em torno de R\$1,4 bilhão por ano, mas 37% da passagem é subsidiada pelo município, custando R\$4,50 a tarifa para o usuário.

No dia 11/08/2023 foi realizada a Oitava Reunião Ordinária da Comissão Especial, que contou a presença dos membros da comissão, além da Vereadora Prof. Josete, o Deputado Estadual Goura Nataraj e o professor convidado, senhor Lafaiete Santos Neves, membro da Plenária Popular do Transporte Coletivo e professor aposentado da UFPR, Doutor em Desenvolvimento Econômico pela UFPR, além de conselheiro titular do Concitiba (Conselho da Cidade

de Curitiba) – órgão colegiado municipal de política urbana. Lafaiete Santos Neves iniciou a sua explanação a respeito da temática do transporte coletivo em Curitiba, lembrou o trabalho realizado pela CPI do Transporte Coletivo em 2013, do qual também participou. O professor afirmou que não dá para dissociar a tarifa do contrato que está em vigor e que a crise do sistema enfrenta nos últimos anos, com a perda de usuários, foi provocada pela licitação de 2009 – o novo contrato entrou em vigor em 2010 e tem a duração de 15 anos. Ele defendeu ser possível a implantação da tarifa zero no sistema da capital paranaense, sugerindo inclusive possíveis fontes de financiamento, citando o exemplo de Araucária. Criticou o atual sistema existente, afirmando que a tarifa técnica existe para cobrir incongruências, independentemente do número de usuários. Passada a palavra para o Deputado Goura, explanou sobre o grande desafio de se implantar a tarifa zero nas grandes cidades, que precisamos avançar no tema da mobilidade, que existe um projeto de lei tramitando na Assembleia Legislativa do Paraná sobre o subsídio estadual ao transporte coletivo. A Vereadora Prof. Josete destacou sobre a importância da região metropolitana no sistema, pois muitos moradores que utilizam o sistema de transporte acabam consumindo em Curitiba, falou sobre a experiência da tarifa zero em Maricá-RJ, que lá existe a integração do transporte coletivo com a bicicleta (gratuito), contribuindo com a questão ambiental e da saúde.

No dia 18/08/2023 esta comissão fez uma visita técnica à garagem do Consórcio Pioneiro, que é formado por quatro empresas que operam o transporte coletivo de Curitiba, sendo recebida pelo Diretor da Auto Viação São José, uma das concessionárias que pertencem ao grupo, Dante Franceschi Filho. Nesta visita foi possível, de forma geral, conhecer como é o funcionamento do transporte coletivo. O diretor apresentou tecnicamente, os números da concessionária, que opera 34 linhas do sistema de transporte coletivo de Curitiba. Na garagem localizada no Fanny, a Viação São José detém 101 dos 290 veículos que ficam ali. São 493 colaboradores, dos quais 229 são motoristas e 75 cobradores. No local, além da oficina, e do lava-jato dos ônibus, também há o setor de controle de tráfego e sala de treinamentos para os funcionários. Ele concluiu que no departamento de tráfego, por exemplo, é feita a gestão de escala para que os ônibus cumpram os horários definidos pela Urbanização de Curitiba (Urbs). Este

trabalho é necessário para que as empresas não sejam multadas por descumprir o contrato. Segundo o Diretor, a multa “mais pesada” seria a linha não iniciar seu trajeto pela manhã, com o carro no horário – em torno de R\$ 2.500,00.

No dia 1º/09/2023 foi realizada a Nona Reunião Ordinária da Comissão Especial, que contou a presença dos membros da comissão e estava presente virtualmente, como convidado o Secretário Municipal de Patrimônio e Transporte da Caucaia, o senhor Sílvio Nascimento. Sílvio Nascimento iniciou a sua explanação a respeito do tema do transporte coletivo em Caucaia, afirmou que no período de pandemia teve uma queda de 35 mil para 18 mil passageiros e, ao invés da prefeitura fazer o repasse de um subsídio, implantou a tarifa zero no município, isso fez com que o número de usuários passasse para 90 mil passageiros por dia, fazendo com que houvesse um aquecimento da economia local.

No dia 22/09/2023 foi realizada a Primeira Reunião Extraordinária da Comissão Especial, onde os membros foram recebidos na sede da Agência de Assuntos Metropolitanos do Paraná (Amep) pelo diretor-presidente da Amep, Gilson de Jesus dos Santos, e pelo diretor de Transporte do órgão, Wilian Correia. Criado em 2023, o órgão é a antiga Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba (Comec), vinculado ao Governo do Paraná e responsável por fazer a gestão da integração dos sistemas de transporte coletivo da Região Metropolitana de Curitiba (RMC). Durante a visita, o gestor apresentou dados do sistema de transporte coletivo da RMC, cuja primeira integração com a capital do estado data de 1989. Hoje, a Rede Integrada de Transporte (RIT) atende 19 das 29 cidades da região metropolitana. O diretor-presidente apresentou informações atualizadas sobre a RIT, que conta com 17 terminais de ônibus, 5.774 pontos de parada, incluindo a capital, e 201 linhas regulares, onde cada uma tem, em média, 25,8 km de extensão. A rede integrada transporta cerca de 388,4 mil passageiros em dias úteis. Segundo Gilson Santos, mais de 70% dos usuários que metropolitanos que chegam a Curitiba são através da rede integrada.

No dia 29/09/2023 foi realizada a Décima Reunião Ordinária da Comissão Especial, que contou a presença dos membros da comissão e estava presente, como convidado o professor Roberto Gregório da Silva Junior. Relatou

em sua explanação que a importância do transporte coletivo é pouco divulgada, que o usuário precisa ser lavado em conta, outros modais de transporte e novas tecnologias devem ser observados, o novo contrato deve levar em consideração a integração da região metropolitana, a modelagem tarifária mais simplificada, esses são os desafios a serem observados na nova licitação.

No dia 06/10/2023 foi realizada a Décima Primeira Reunião Ordinária da Comissão Especial, que contou a presença dos membros da comissão que fizessem seus apontamentos a respeito dos trabalhos realizados pela Comissão e realizaram suas considerações sintetizando as matérias abordadas no curso dos estudos desta Comissão.

No dia 19/10/2023 esta comissão fez outra visita técnica ao município de Paranaguá, onde foram recebidos pelo Prefeito local, Marcelo Roque. O Prefeito explicou que desde março de 2022 foi implantada a tarifa zero no transporte coletivo do município. Relatou que neste tempo de operação, o modelo gerou uma economia de R\$ 45 milhões aos parnanguaras, associada a um aumento de 30% no comércio local e a uma redução de 40% nos acidentes de trânsito. Para manter o sistema funcionando, a cidade gasta em média R\$ 2 milhões por mês. Para utilizar a tarifa zero de Paranaguá, os moradores da cidade precisam fazer um cadastro na empresa que opera o sistema de transporte para ter acesso ao cartão de transporte. A implantação da gratuidade foi paulatina, começando pelas linhas em operação, que depois foram sendo ajustadas. Antes da gratuidade, a tarifa custava R\$ 3,70 por trecho em Paranaguá.

Por fim, no dia 07/11/2023 foi realizada a Décima Segunda Reunião Ordinária da Comissão Especial, onde foi decidido que seria prorrogado o prazo da comissão para a apresentação do relatório final.

3. CONCLUSÃO

Em primeira análise devemos fazer uma breve contextualização

da RIT - Rede Integrada de Transporte Coletivo de Curitiba, a qual permite ao usuário a utilização de mais de uma linha de ônibus dentre todas as 244 (duzentas e quarenta e quatro) disponíveis contando com 1.101 (mil cento e um) veículos, utilizando a estrutura de 22 (vinte e dois) terminais de Integração e das 338 (trezentas e trinta e oito) estações espalhadas pela cidade. O processo de integração ocorre a partir de terminais de integração, onde o cidadão pode desembarcar de uma linha e embarcar em qualquer outra dentro daquele espaço sem um novo pagamento da tarifa. Outro ponto importante está nas integrações a partir de estações e linhas, permitindo ao cliente do transporte coletivo compor o seu próprio trajeto para se deslocar por diversos bairros de Curitiba, fato importante de destacar, uma vez que, temos diariamente uma gama de:

- 620.000 (seiscentos e vinte mil) passageiros (média/dia útil) de catraca os quais compreendem passageiros pagantes e isentos de toda sorte;
- 480.000 (quatrocentos e oitenta mil) passageiros (média/dia útil) pagantes equivalentes, aqueles que efetivamente pagam pelo serviço de transporte e;
- 1.200.000 (um milhão e duzentos) passageiros (média/dia útil) transportados, os quais estão distribuídos nas integrações em terminais, estações e linhas e que em seus deslocamentos são isentos e/ou pagaram a tarifa, passageiros utilizados inclusive para o dimensionamento de toda a RIT.

Outro ponto importante a se destacar, diz respeito a Integração Temporal, a qual busca complementar gradativamente essa rede, a princípio, não se pensa para o Sistema uma integração ampla, geral e irrestrita, pelo risco que esta alternativa representa ao equilíbrio econômico / financeiro do Sistema e ao processo de planejamento da cidade, a Rede Integrada faz parte do cotidiano da população e que o Sistema de transporte coletivo de passageiros deriva do Plano Diretor da cidade, utilizado com indutor do crescimento ordenado, promovendo a integração entre as diversas funções e serviços urbanos, aproximando a casa do trabalho, dos equipamentos urbanos e sociais, do comércio, dos serviços e do

lazer para a população.

Destaca-se que a URBS vem promovendo algumas intervenções pontuais, implantando a Integração Temporal em casos que oportunizem o direcionamento do deslocamento do usuário do transporte coletivo, permitindo a troca de sentido quando da proximidade de um equipamento público como o caso das estações tubo ou de linha para linha, visando cumprir os preceitos de indução do crescimento, **e isso está sendo possível graças à aprovação da Lei Municipal nº. 15.508/2019 de 26 de setembro de 2019, de autoria desse Relator, Vereador Bruno Pessuti.**

Sabe-se também do surgimento de novas alternativas de transporte, como os transporte individual por aplicativo e mudanças comportamentais pós pandemia, como a ampliação do trabalho remoto ou tele trabalho, fatores que alteram a quantidade de pessoas que utilizam o transporte público.

Diante da breve contextualização da grandiosidade dos números da RIT, passamos a tratar de apresentar manifestações acerca do tema específico em tela, ou seja, Tarifa Zero.

Os apontamentos demonstram que esta Comissão utilizou algumas cidades como modelo de implantação da tarifa zero, como por exemplo a cidade Cearense de Caucaia. Conforme discutido nas reuniões e de acordo com as experiências trazidas, é possível verificar que a implantação da tarifa zero trouxe o aumento de passageiros para o sistema de transporte e incrementou a economia local.

A implantação da tarifa zero no transporte coletivo, em primeiro momento parece algo factível e de simples aplicação, porém, resta apontar que quando lidamos com o erário público, sendo ele em qualquer esfera, requer uma série de cuidados, principalmente no que tange ao orçamento dos estados e municípios, evitando a movimentação de verbas essenciais à saúde, educação e segurança, por exemplo.

A fim de elucidar os apontamentos sobre o município de Caucaia e trazer à realidade do Transporte coletivo de Curitiba, mesmo que incomparável do ponto de vista de magnitude, é preciso demonstrar dados coletados no site da NTU – Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbanos, vejamos:

Em avaliação preliminar, os números demonstram que entre as cidades pesquisadas, a mais recente, Balneário Camboriú com apenas 02 meses de tarifa zero, apresentou um aumento no volume de 28% de crescimento na proporção de passageiros, enquanto as demais com 106% para Ibité em apenas 04 meses, Paranaguá 146% em 01 ano e as demais com passageiros em escala exponencial considerando o tempo aplicado da tarifa zero.

Ao trazermos este cenário para a cidade de Curitiba na projeção de passageiros mensais, considerando 100%, saltaríamos dos atuais 11 milhões para 22 milhões e, considerando os passageiros da região metropolitana que está inserido na RIT, passaríamos dos atuais 14 milhões para 28 milhões de passageiros no total.

Este aumento se daria num cenário muito conservador de 100% de aumento na proporção de passageiros, pois podemos observar crescimentos de 351% como o caso de Caucaia e até 700% em Maricá, de acordo com anos de implantação da tarifa zero.

Porém, se trouxermos esta realidade para a nossa capital o valor do serviço precisará ser precificado de forma a manter a excelência que Curitiba oferece como serviço no transporte coletivo, bem como na fonte de custeio para fazer frente ao custo do serviço, visto que a proporção do aumento de demanda será necessária a implantação de maior número de frota disponível a atender a prestação do serviço.

Para uma demonstração rápida, considerando o cenário de 100% de aumento de demanda, apresenta-se abaixo, quadro comparativo do custo do sistema ao considerarmos a operação com tarifa zero.

02 - SIMULAÇÕES DE CENÁRIOS O CUSTO DO TRANSPORTE E INCLUSÃO DA REGIÃO METROPOLITANA

ANO	FROTA OPERANTE URBANO	PASSAGEIROS PAGANTES EQUIVALENTES	CUSTO MENSAL URBANO	FROTA METROPOLITANO	PASSAGEIROS PAGANTES EQUIVALENTES	CUSTO MENSAL METROPOLITANO	FROTA TOTAL	PASSAGEIROS PAGANTES EQUIVALENTES	CUSTO TOTAL	TARIFA TÉCNICA	CUSTO POR VEÍCULO	CUSTO ANUAL
01 2014	1.434	19.546.740	57.362.593,06	593	5.427.816	22.108.289,56	2.027	24.974.556	79.470.882,62	3,1821		
02 2023	1.101	11.066.223	80.669.902,96				1.101	11.066.223	80.669.902,96	7,2897	73.269,67	968.038.835,49
03 2023	1.101	11.066.223	80.669.902,96	455	3.072.913	33.359.311,33	1.556	14.139.136	114.029.214,29			1.368.350.571,51
04 2023	1.723	17.318.639	126.248.398,13	713	4.809.108	52.207.322,24	2.436	22.127.747	178.455.720,37			2.141.468.644,41
05 PROJEÇÃO INCREMENTO DE 15% NA OPERAÇÃO COM INTEGRAÇÃO METROPOLITANA							3.105	28.212.878	227.531.043,47			2.730.372.521,62

VARIAÇÃO SIMULADA

1,57 100% 100%

01 SITUAÇÃO EM 2014 ANTES DA DESINTEGRAÇÃO METROPOLITANA;

02 CENÁRIO ATUAL - BASE NOVEMBRO/2023 DO CUSTO URBANO;

03 RETORNO DA INTEGRAÇÃO E ADEQUADO A FROTA METROPOLITANO PELA PROPORÇÃO DE 2014;

04 RETORNO DA QUANTIDADE DE VEÍCULOS DE 2014 E APLICANDO O VALOR DO CUSTO POR VEÍCULO DO ITEM 02;

05 ADEQUAÇÃO DE 15% DE VEÍCULOS DE APLICANDO O CUSTO POR VEÍCULO DO ITEM 02;

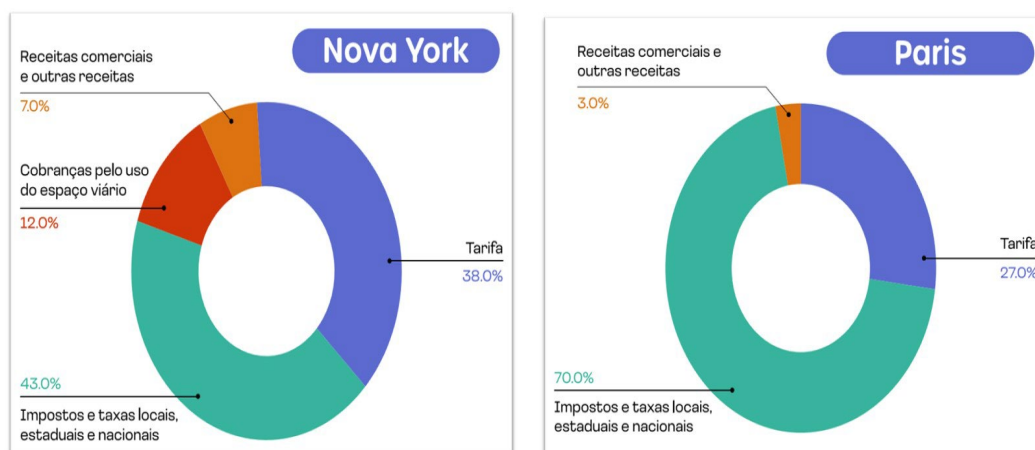
Se considerarmos operação com 100% de acréscimo de passageiros, com a mesma qualidade sobre o serviço prestado, seria necessário um acréscimo dos atuais R\$ 968.000.000,00 (milhões) anuais, para um total de R\$ 2.730.000.000,00 (dois bilhões e setecentos e trinta milhões de reais) anuais, os quais, para atender a proposta de tarifa zero, seria necessário que a Administração Pública promova a devida verba no planejamento orçamentário do município. Para dar uma dimensão comparativa, esse valor equivaleria a 21% do orçamento de Curitiba para 2023.

Porém, ao inserir tal verba no orçamento municipal, a Prefeitura assumiria a responsabilidade pela prestação dos serviços, uma vez que, será necessário garantir a aquisição de mais veículos para fazerem frente ao crescimento de demanda, visto que no quadro anterior atualmente temos 1.101 veículos e que seriam necessários 3.105 veículos na composição da frota para atender a demanda de passageiros de forma gratuita.

É preciso destacar ainda, que haveria a necessidade de promo-

ver novas fontes de financiamento para o transporte coletivo, sob pena de precarização da prestação do serviço, gerando transtornos, como ônibus lotados, falta de regularidade, falta de manutenção dos veículos e demais equipamentos urbanos, caso dos terminais e estações, bem como ao próprio planejamento da cidade, reconhecido mundialmente pelo planejamento na indução das áreas de crescimento para serviços, moradias e lazer, com o título de Cidade Mais Inteligente do Mundo.

Para a promoção da tarifa zero, seriam necessárias novas fontes de custeio e/ou subsídios municipais, fato constatado em alguns países que já contemplam suas operações de transporte coletivo com subsídio definido, a saber:



Fonte: (FNP, 2022) Financiamento do transporte público coletivo - troca de experiências

Destaca-se a composição das receitas para as duas cidades Nova York e Paris, 43% e 70% respectivamente, vem de impostos e taxas locais, estaduais e nacionais possuem a maior representatividade, observando que a tarifa paga pelo usuário, faz parte das receitas para custeio dos serviços e para estes casos, os administradores proporcionaram a população o benefício de uma tarifa subsidiada.

Desta forma, se faz necessário estímulo aos diversos órgãos federados para aprovação no Senado Federal do Projeto de Lei 36278/2021, o qual altera a Política Nacional de Mobilidade Urbana, a Cide e cria o Fundo Nacional de Infraestrutura de Transporte com a modificação do Estatuto das Cidades,

oportunizando a criação de fonte de custeio nacional, estadual e municipal, visando fazer frente aos desafios de implantar tarifa zero, ou o aumento de subsídios para a promoção de tarifas mais acessíveis à população.

Portanto, há que se considerar que a implantação da tarifa zero, a curto prazo, se mostra inviável, não obstante sabermos dos benefícios que a gratuidade traria para a população de Curitiba, não só em termos de acesso ao transporte público, mas poderia acarretar no crescimento do comércio. Há que se ter a responsabilidade de encontrar um equilíbrio para garantir o acesso do cidadão ao transporte público considerado um direito social, para que ele tenha não só o acesso, mas também qualidade no serviço.

Não há como rejeitar totalmente a proposta da tarifa zero em Curitiba, mas com certeza há que estudá-la no médio e longo prazo, com a responsabilidade que o tema requer e num âmbito não só municipal, mas estadual e federal. Uma possibilidade seria a aprovação da PEC 25/2023, que inclui o direito social ao transporte na Constituição Federal e estabelece as diretrizes do Sistema Único de Mobilidade (SUM), que certamente traria a previsão de repasse de subsídio federal para os entes municipais, viabilizando a implantação.

Ter apenas o município de Curitiba como financiador do sistema de transporte público, ensejaria o corte de despesas ao ponto de precarização total de direitos fundamentais como saúde, educação e segurança.

Certamente, se houver subsídio federal vultuoso, comparado com o orçamento da saúde e da educação, destinado ao transporte coletivo, a tarifa zero poderá sair do papel e virar realidade, porém não existe no curto e no médio prazo qualquer possibilidade de aumento de despesas nesse sentido tendo em vista os debates acerca de equilíbrio nas contas públicas e déficit zero nas contas públicas.

Outro fator limitante da implantação da Tarifa Zero é a atual forma de remuneração dos prestadores de serviço ser o IPK (índice passageiro Km),

pois nesse modelo, o passageiro pagante equivalente é fundamental para definir o valor da Tarifa Técnica. Nesse ponto sugere-se que a remuneração por km rodado seja considerada para ser o modelo adotado na nova licitação, entretanto a análise será feita no aprofundamento dos estudos que estão sendo conduzidos com a Consultoria do BNDES contratada para elaboração do novo edital para 2025.

Entende-se que o conceito de tarifa temporal seja um modelo possível e de aplicação prática e rápida a ser adotado no sentido de fornecer ao usuário do transporte coletivo uma experiência moderna de mobilidade na Cidade, pois permite ao usuário o uso ilimitado do transporte dentro do período contratado. Esse sistema está em permanente expansão na Cidade, conforme citado anteriormente.

Nesse sentido, recentemente a Prefeitura lançou outra modalidade de cartão transporte, o CARTÃO CURITIBA PLUS (+) que é um cartão pré-pago, em um conceito de “assinatura mensal”, no valor de inicial de teste piloto em R\$ 240,00, reduzido para R\$180,00 em 13/12/2023, com créditos válidos por 30 dias para utilização ilimitada e exclusiva fora dos horários de pico em todo o sistema de transporte coletivo de Curitiba, com exceção da Linha Turismo, que de certa forma, se o usuário utilizar o transporte coletivo acima de 30 vezes, estaria diminuindo o valor de cada viagem. Se o usuário usar 3 vezes no dia ou 60 vezes ao mês, o valor equivalente por viagem passa a ser de R\$3,00 e assim por diante. Como dito, esse modelo piloto, visa, por enquanto, beneficiar os usuários que não precisam necessariamente usar o sistema no horário de pico ou incentivar que exista uma migração de usuários para fora do horário de pico para melhorar ainda mais a qualidade da prestação do serviço.

Assim, devemos fomentar o que prevê a Lei Municipal nº. 15.508/2019 de 26 de setembro de 2019, de autoria desse Relator sobre a implantação do bilhete único também em horários de pico, visando também atender aos usuários que precisam usar o transporte público nesse horário, usando um cartão único para todos os seus deslocamentos.

A vantagem desse sistema é que se considerarmos numa situação hipotética em que se os 480 mil passageiros pagantes equivalentes por dia contratassem o sistema de Bilhete Único mensal, isso poderia corresponder a uma arrecadação mensal de cerca de R\$60 milhões. Apesar de ser ainda um valor inferior aos R\$80 milhões de custo mensal do sistema, a médio prazo os benefícios da utilização ilimitada poderiam ampliar a quantidade de passageiros pagantes e o subsídio necessário para o equilíbrio do sistema poderiam ser reduzidos. Estima-se que o equilíbrio do sistema com a tarifa atual vigente seja em torno de 660 mil passageiros pagantes equivalentes por dia.

Curitiba, segundo o CAGED, possui 767 mil pessoas com carteira assinada. Em 2013, a cidade de Curitiba apresentou uma sugestão ao Congresso Nacional para a Universalização do Vale Transporte. Essa alteração legislativa segue em permanente debate, porém ainda não foi aprovada no Congresso Nacional. Um dos conceitos que podem servir de modelo para a implantação do Universalização do Vale Transporte é o francês “*taux versement mobilite*”, em tradução livre, Taxa de Pagamento de Mobilidade em substituição a impostos federais cobrados na folha de pagamento, porém é um debate que precisa ser ampliado.

Em uma análise hipotética, se as 767 mil pessoas com carteira assinada contribuíssem para o sistema, via seus contratantes, haveria quantidade mais que suficiente para equilibrar o sistema e ainda permitir uma redução da tarifa, que no conceito de integração temporal, permitiria o uso ilimitado do sistema e permitiria a expansão de programas como o Passe estudantil.

Importante sempre ressaltar que no sistema de Tarifa Temporal, o custo é calculado no valor equivalente de 2 passagens por dia útil, o que pode ser considerado que a partir do 3º uso no dia útil é equivalente a uma passagem gratuita, com a vantagem de ter os sábados e domingos equivalentes ao uso gratuito, além de permitir baldeações fora do terminal e paradas com reembarque no meio da viagem.

Outra sugestão para garantir a população acesso ao transporte

de forma gratuita, seria ofertar ao usuário o retorno da “domingueira”, tarifa gratuita aos domingos. Recentemente a cidade teve experiências positivas como nas eleições de 2022, nos dias 02 e 30/10/2022 onde houve tarifa zero para garantir o pleno exercício da cidadania. Essa medida permitiria ampliar a mobilidade de famílias inteiras, seja para ir a um culto religiosos, lazer ou convívio familiar. Entretanto, se adotada tal medida, o impacto no subsídio seria de R\$6 milhões por mês, ou seja, é algo que precisa ser avaliado com muito cuidado para não impactar o equilíbrio financeiro do contrato que já demanda muito subsídio para sustentar a tarifa social.

Importante ressaltar que a mesma medida foi lançada na Cidade de São Paulo e será aplicada a partir de 17/12/2023, um dia antes da leitura desse relatório.

É preciso destacar que o transporte coletivo de Curitiba já recebe subsídio municipal, e a expectativa de uma nova modelagem da licitação poderia retirar vários itens que atualmente compõem a tarifa técnica, como os impostos exclusivos por exemplo, assim como novas fontes de financiamento que estão sendo constantemente objeto de sugestões e debate, como publicidade e concessão de terminais, com certeza poderemos caminhar para reduzir a tarifa social.

Estão sendo realizados investimentos superiores a R\$1,5 bilhão no sistema de transporte coletivo, como a implantação do novo Inter 2, alteração da matriz energética para eletrificação, reforma de terminais e novos terminais, criação de faixas exclusivas de ônibus, que visam aumentar velocidade média dos ônibus e conseqüentemente a quantidade de passageiros transportada por hora.

Existe também a imediata intenção de aquisição de ônibus elétricos, que no longo prazo irão economizar recursos, pois não consomem Diesel, combustível fóssil e poluente que equivale hoje a 20% da tarifa, tem menos peças e menor manutenção e possuem vida útil mais longa, o que reduz a amortização mensal, proporcionando a redução da tarifa técnica.

Sugere-se para a próxima licitação que seja estudada a possibilidade de modificar a forma de aquisição dos veículos. Hoje o contrato prevê que os veículos sejam de propriedade das empresas que prestam o serviço para que seja possível outras formas como aluguel ou leasing direto com as fábricas ou fundos de investimento.

A Prefeitura e o BNDES estão desenvolvendo a estruturação e modelagem do novo projeto de concessão do transporte coletivo de Curitiba, que prevê a modernização do sistema, reestruturação dos serviços de mobilidade da Rede Integrada de Transporte e a descarbonização gradual da frota.

O novo modelo de concessão, que deve entrar em vigor em 2026, será o primeiro do País a contemplar, já na sua origem, a prioridade de redução de emissão de gases do efeito estufa com mudança na matriz energética. A meta é que 33% da frota de ônibus da cidade seja formada por veículos elétricos até 2030, percentual que alcançará 100% em 2050.

O contrato, assinado pela Urbanização de Curitiba (URBS) representando a Prefeitura, e o BNDES, é estimado em R\$ 10 milhões e tem prazo de 36 meses. O processo envolve prestação de serviços de consultorias de estudo, diagnóstico detalhado da rede integrada de transporte, apresentação de cenários para a reestruturação e a formatação do modelo de concessão, alinhados com as metas de descarbonização definidas no Plano de Ação Climática.

Além disso, tem-se conhecimento que a Cidade de São José dos Campos, berço da Embraer, cidade que também carrega o DNA da inovação está conduzindo nesse momento um novo conceito de contratação para o transporte público, que pode vir a se tornar um bom modelo para o Brasil. A cidade paulista está mudando toda a sua matriz energética da Frota para 100 % elétrica com 400 veículos.

No caso há uma segregação em 3 contratos distintos

“Fornecimento da Frota”, “Operação Técnica” e “Infraestrutura de abastecimento”.

O “Fornecimento da Frota” consiste em: Locação de veículos elétricos à bateria, incluindo manutenção preventiva, para composição da frota operacional do serviço de Transporte Público Coletivo Municipal pelo prazo de 15 anos.

A “Operação Técnica” consiste em: Contratação de prestador de serviço para operação do serviço de Transporte Público Coletivo Municipal, incluindo serviços de manutenção corretiva, limpeza dos veículos e fornecimento de área de garagem, pelo prazo de 10 anos.

A “Infraestrutura de Abastecimento” consiste em: Contratação do fornecimento de infraestrutura de abastecimento de veículos elétricos (carregadores), os quais serão distribuídos nas estações de transporte, em alguns pontos finais e nas principais áreas de integração, pelo prazo de 5 anos.

Verifica-se que nesse conceito a tarifa ao usuário poderá ser menor, pois se considerarmos que sua base será apenas a operação técnica, outros custos que hoje são repassados ao usuário deixam de fazer parte da composição da tarifa. Em Curitiba, a operação técnica corresponderia a aproximadamente 50% da tarifa.

Os outros custos seriam então suportados pela municipalidade, como sendo um subsídio indireto, porém garantido o conceito de direito social do transporte coletivo, não fazendo parte da formação da tarifa que o usuário paga.

Sugere-se ainda, uma gestão única do Transporte Coletivo, incluindo a região metropolitana num grande consórcio, tendo a URBS como gestora de toda a Região Metropolitana em um conceito similar ao que já foi adotado no passado antes do fim da integração financeira em 2015, com um único sistema público de bilhetagem.

Atualmente percebe-se que há sobreposição de Quilômetros, pois muitos ônibus de cidades diferentes da região metropolitana continuam utilizando terminais centrais e percorrendo milhares de quilômetros diariamente em linhas cujos itinerários se sobrepõe dentro de Curitiba. Esse modelo poderia ser aperfeiçoado através da expertise da URBS como gestora, ampliando a integração entre os sistemas urbano e metropolitano e reduzindo o custo do sistema integrado, tornando a tarifa mais baixa para o usuário.

É o relatório.

**Vereador Herivelto
PRESIDENTE**

**Vereador Serginho do Posto
VICE-PRESIDENTE**

**Vereador Bruno Pessuti
RELATOR**

**Vereador Dalton Borba
VICE-RELATOR**

Vereador Jornalista Márcio Barros

Vereadora Giorgia Prates

Vereador Professor Euler

Vereador Rodrigo Reis