

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ**

**FACULDADE DE DIREITO**

**WUILERSON FERNANDO OLIVEIRA**

**ENTRE NORMAS E AVENIDAS: UMA ANÁLISE NORMATIVA SOBRE OS  
TRABALHADORES DO TRANSPORTE COLETIVO DE CURITIBA.**

**CURITIBA  
2015**

WUILERSON FERNANDO OLIVEIRA

ENTRE NORMAS E AVENIDAS: UMA ANÁLISE NORMATIVA SOBRE OS  
TRABALHADORES DO TRANSPORTE COLETIVO DE CURITIBA.

Trabalho de conclusão de curso apresentado  
como requisito parcial à obtenção do grau de  
Bacharel no curso de graduação em Direito da  
Faculdade de Ciências Jurídicas da Universidade  
Federal do Paraná.

Orientador: Dr. Sandro Lunard Nicoladeli

CURITIBA  
2015

## TERMO DE APROVAÇÃO

WUILERSON FERNANDO OLIVEIRA

**Entre normas e avenidas: uma análise social política e normativa sobre os trabalhadores do transporte coletivo de Curitiba.**

Monografia aprovada como requisito parcial para obtenção de Graduação no Curso de Direito, da Faculdade de Direito, Setor de Ciências jurídicas da Universidade Federal do Paraná, pela seguinte banca examinadora:

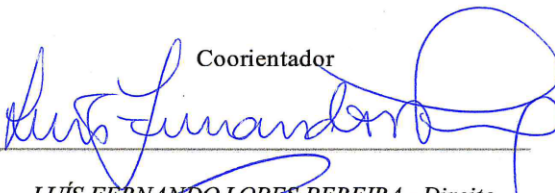


---

*SANDRO LUNARD NICOLADELI*  
Orientador

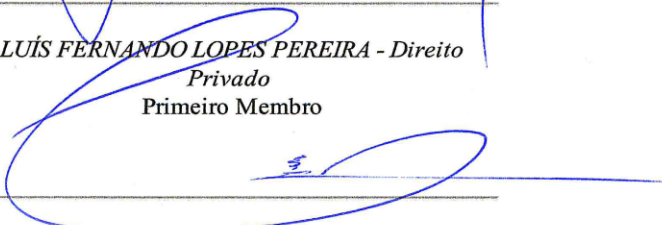
---

Coorientador



---

*LUÍS FERNANDO LOPES PEREIRA - Direito*  
Privado  
Primeiro Membro



---

*LUASSES GONÇALVES DOS SANTOS*  
Segundo Membro

## DEDICATÓRIA

A todos os trabalhadores do transporte coletivo urbano de Curitiba e região metropolitana.

## **AGRADECIMENTOS**

Primeiramente ao meu orientador, professor Dr. Sandro Lunard Nicoladeli, pelo entusiasmo com que aceitou orientar este trabalho, bem como por todo o auxílio prestado ao longo do seu processo de produção.

À minha esposa Janaine, companheira de mais de dez anos, pelo carinho, paciência e, principalmente, pela compreensão demonstrada nestes anos todos.

A todos os colegas do curso de direito Noturno da UFPR, pela amizade, pelo aprendizado e pela convivência.

Aos professores do Curso de Direito da UFPR que, mais do que ensinar a matéria, também me ensinaram a refletir sobre o que é o direito.

Por fim, a todos os colegas e amigos que ajudam a fazer o transporte público de Curitiba.

O que tens a fazer é transpor o domínio da razão que observa e passares para o campo da razão que age. Esse é o ponto crítico!

**HARUKI MURAKAMI**

## RESUMO

O presente trabalho de conclusão de curso, tem como objetivo analisar os aspectos sociais, políticos e normativos dos trabalhadores – motoristas e cobradores – do transporte público de Curitiba e Região metropolitana.

O trabalho inicia com um resgate histórico do sistema de transporte coletivo da capital, em seguida analisa-se a legislação, o regulamento e convenção coletiva a que estão subordinados estes trabalhadores.

Ao final, serão expostas algumas considerações gerais, enfatizando a crise que envolve sistema de transporte coletivo de nossa cidade, bem como seu impacto na vida dos trabalhadores e também as medidas adotadas pelo Ministério Público do Trabalho e pelo Sindicato da categoria, em prol de seus representados.

Palavras-chaves: Transporte coletivo de Curitiba; Motoristas, cobradores, URBS, Sindimoc.

## **ABSTRACT**

This Legal Monography aims to analyze the social, political and regulatory workers – drivers and collectors – in the public transport of metropolitan region of Curitiba.

This work begins with a historical review of the mass transit system of the metropolitan region. Thenceforward, we analyze the legislation, regulation and collective bargaining agreement that are subject these workers.

At the end, we present general considerations, emphasizing the crisis involving public transportation system as well as its impact on the lives of workers and also the measures taken by the Ministry of Labor and the category union in favor of their constituents.

Keywords: Public transportation in Curitiba; Drivers, Collectors, Urbs, Sindimoc.



## SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO .....	10
2	HISTÓRIA .....	11
2.1	Primórdios: a era dos bondes .....	11
2.2	O transporte por ônibus.....	16
2.2.1	As primeiras empresas de ônibus .....	18
2.3	Evolução do sistema: .....	19
2.3.1	O expresso.....	19
2.3.2	O ligeirinho .....	23
2.3.3	A metropolização da RIT.....	24
2.4	A licitação .....	25
2.5	A CPI.....	28
3	OS TRABALHADORES DO SISTEMA .....	30
3.1	O Sistema em números.....	30
3.2	A regulamentação do sistema.....	31
3.3	A convenção coletiva e sua problematização.....	38
3.3.1	Conclusão.....	43
3.4	A Nova Lei do Motorista.....	44
3.4.1	Aspectos da Lei.....	46
4	CONSIDERAÇÕES SOBRE OS TRABALHADORES DO SISTEMA .....	53
4.1	A crise do transporte coletivo de Curitiba.....	53
4.2	A situação atual dos trabalhadores.....	58
4.3	As Ações do Ministério Público do Trabalho.....	60
4.4	As ações do Sindimoc.....	63
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS .....	66
6	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....	68
7	ANEXOS.....	73
7.1	Convenio RIT metropolitana .....	73
7.2	Relatório URBS – Dezembro 2014.....	77
7.3	Decreto 210/1991.....	108
7.4	CCT 2014/2015 .....	127
7.5	Decreto nº 1356/2008 .....	143
7.6	Determinação operacional DTP250/2013.....	171
7.7	ATA 15/2015 – DC 2015 .....	174
7.8	Multas 2014: .....	182

## 1 INTRODUÇÃO

Curitiba, quinta-feira, 26 de junho de 2014. A cidade se prepara para receber sua última partida válida pela primeira fase da Copa do Mundo de Futebol, envolvendo Argélia e Rússia. Neste mesmo dia, os cobradores de ônibus da cidade entram em greve, reivindicando melhorias nas condições de trabalho, principalmente nas estações-tubo, e aumento do cartão-alimentação. Temendo a exposição negativa da cidade, que recebia turistas e imprensa do mundo inteiro em razão do evento esportivo, a Prefeitura Municipal decide autorizar que o transporte coletivo opere com as catracas liberadas, sem a presença do cobrador, assumindo um prejuízo aproximado de cerca de 5,4 milhões de reais. Foi a quarta paralisação registrada apenas em 2014, num claro sinal de que algo não andava muito bem com o serviço de transporte público da cidade.

No presente trabalho, pretende-se abordar a crise no transporte coletivo de Curitiba bem como seus efeitos na vida dos trabalhadores do sistema.

O trabalho foi dividido em três partes: na primeira será feito um resgate histórico do transporte da cidade, como forma de buscar as origens da crise; num segundo momento abordaremos todo o arcabouço normativo a que estão sujeitos os trabalhadores do transporte público municipal; no terceiro momento, fechando o trabalho, serão expostas algumas considerações sobre a situação atual destes trabalhadores.

## 2 HISTÓRIA

### 2.1 Primórdios: a era dos bondes

Em 29 de março de 1693, o Capitão-povoador Matheus Martins Leme, atendendo “aos apelos de paz, quietação e bem comum do povo” reuniu na capela central a povoação dos “Campos de Curitiba” e promoveu a primeira eleição para Câmara de Vereadores e instalação da Vila. Com a eleição e posse de seis homens de “sã consciência” que ficaram encarregados pela administração local, estava oficialmente fundada a Vila de Nossa Senhora da Luz dos Pinhais,<sup>1</sup> hoje Curitiba.

Situada no primeiro planalto do Paraná, a quase mil metros acima do nível do mar, as atividades desenvolvidas na região de Curitiba no período pré-capitalista foram basicamente a agricultura, a mineração e a criação e comércio de gado. Segundo OTÁVIO IANNI, “os povoadores do planalto curitibano buscaram inicialmente metais preciosos, depois transformaram-se em tropeiros e em produtores e comerciante de erva-mate”.<sup>2</sup>

O desenvolvimento de Curitiba se deu devido ao fato dela estar situada na confluência de duas importantes atividades econômicas: a mineração que subia do litoral e os tropeiros que paravam por aqui, vindos de Viamão, no Rio Grande do Sul, em direção às feiras de gado de São Paulo e Minas Gerais. A cidade ainda não apresentava significativa população permanente, os tropeiros permaneciam aqui apenas até o fim da estação fria, quando, então, levantavam o acampamento e partiam rumo ao norte, deixando a cidade praticamente vazia.<sup>3</sup>

Somente no segundo quartel do século XIX, durante os ciclos *do mate* e *da madeira*, que coincide também com a chegada dos imigrantes europeus ao Paraná, foi que Curitiba começou se desenvolver como metrópole. É desta época, por exemplo, a construção da Ferrovia Curitiba-Paranaguá, considerada

---

<sup>1</sup> HISTÓRIA de Curitiba. Disponível em: <<http://www.curitiba-parana.net/historia.htm>>. Acesso em: 23/02/2015.

<sup>2</sup> IANNI, Octávio. **As metamorfoses do escravo: Apogeu e crise da escravatura no Brasil meridional**. São Paulo: Hucitec Curitiba: Scientia e Labor, 1988. p. 16.

<sup>3</sup> HISTÓRIA. **Portal da Prefeitura de Curitiba**. Disponível em <<http://www.curitiba.pr.gov.br/idioma/portugues/historia>>. Acesso em: 23/02/2015.

até hoje uma obra-prima de engenharia do Estado e que completa 130 anos em 2015.<sup>4</sup>

Os chamados *barões da erva-mate* instalaram seus palacetes nos arredores da Praça Tiradentes ajudando alavancar o desenvolvimento central da cidade<sup>5</sup>. Surgiram as primeiras lojas, armazéns e pequenos escritórios de negócios ligados ao produto. Ao mesmo tempo, a produção de erva-mate passou a empregar muitas pessoas. Os trabalhadores começaram a se instalar nas regiões mais afastadas do centro, favorecendo o crescimento horizontal da cidade. Apareceram as pequenas vilas que mais tarde se transformariam em bairros, tais como Abranches, Água Verde, Batel, Portão, Rebouças e outros.

Com o desenvolvimento econômico da cidade, a população de Curitiba começou a crescer. O aumento populacional trouxe consigo a necessidade da criação de serviços públicos, dentre os quais, de um transporte coletivo que pudesse trazer os trabalhadores das vilas mais afastadas para as fábricas e comércios do centro da cidade.

A infraestrutura viária de Curitiba no final do século XIX era bastante precária. Havia poucas e irregulares estradas e os meios de transporte disponíveis eram veículos de tração animal.<sup>6</sup> As mercadorias para abastecer armazéns do centro da cidade eram transportadas por carroças puxadas por bois e mulas. Também o transporte de pessoas era realizado por tração animal. Logo, os primeiros veículos utilizados no transporte coletivo foram, também, carroções de madeira, espécie rudimentar de bonde, puxado por mulas.<sup>7</sup>

A primeira linha regular de transporte coletivo urbano de Curitiba foi inaugurada em 08 de novembro de 1887<sup>8</sup>. Ela ligava o palacete da família

---

<sup>4</sup> HISTÓRIA. **Portal da Prefeitura de Curitiba.** Disponível em <<http://www.curitiba.pr.gov.br/idioma/portugues/historia>>. Acesso em: 23/02/2015.

<sup>5</sup> NOGUEIRA, Eliel. **Curitiba antiga** (E-book), pg. 10. Disponível em <<http://elielnoqueira.com/category/curitiba/>>. Acesso em: 03/08/2015.

<sup>6</sup> CRUZETTA, Fernanda Carolina. **Rememorações da cidade de Curitiba: Visões do progresso nas décadas iniciais do século XX.** Trabalho de Conclusão de Curso de História UFPR, 2010. Pg. 7. Disponível em <[http://www.historia.ufpr.br/monografias/2010/1\\_sem\\_2010/fernanda\\_carolina\\_cruzetta.pdf](http://www.historia.ufpr.br/monografias/2010/1_sem_2010/fernanda_carolina_cruzetta.pdf)>. Acesso em: 01/08/2015.

<sup>7</sup> CAMARGO, Denise. **A história do sistema de transporte coletivo de Curitiba (1887/2000).** Curitiba, 2005. p.27.

<sup>8</sup> PEREIRA, Luis Fernando Lopes. **O espetáculo dos maquinismos modernos – Curitiba na vida do século XIX ao XX.** São Paulo, 2009, p.144.

*Fontana*, situado no Boulevard dois de julho (atual Rua João Gualberto) até a residência da família *Leão*, que ficava no bairro Batel,<sup>9</sup> e era operada por bondes pertencentes à *Empresa Ferro Carril Curitibano* do empresário *Boaventura Clapp*.

Pouco tempo depois já havia um serviço regular de transporte coletivo operado por bondes em Curitiba. Havia três estações, além de uma “estação central” na Rua 7 de setembro, próximo à estação ferroviária, de onde partiam bondes em direção às regiões mais povoadas da cidade, tais como *Matadouro*, *Portão*, *Iguaçu*.<sup>10</sup>

Os bondes paravam apenas nas estações, mas permitiam o embarque e desembarque de passageiros do veículo em movimento ao longo do trajeto, o que por vezes causava alguns acidentes conforme notícias da época coletadas pelo professor LUIS FERNANDO LOPES PEREIRA<sup>11</sup>.

Em 1895, Clapp vendeu a *Ferro Carril* para o capitalista italiano *Santiago Colle* que contratou com a Prefeitura para explorar o serviço de transporte coletivo e de cargas por um período de 90 anos. A essa altura, o serviço contava com vinte bondes de passageiros, cerca de 18 quilômetros de linhas e uma estação central, além de oficinas e instalações para depósitos de equipamentos e forragens e duas estrebarias para acomodação e descanso dos cerca de 120 animais que eram utilizados na tração dos veículos.<sup>12</sup>

Em 1910, a *Ferro Carril* foi vendida por *Colle* para o empresário Francês *Eduardo de La Fontaine Laveleye*, um dos fundadores da multinacional franco-britânica *South Brazilian Railway Co. Ltda*. A nova empresa passou a ser a responsável pela operação dos bondes em Curitiba.<sup>13</sup>

---

<sup>9</sup> MORRISON. Allen. **Os bondes de Curitiba Paraná Brasil**. Traduzido por Mauricio R. Ortega. Disponível em: <<http://www.tramz.com/br/ct/ctp.html>>. Acesso em 05/03/2015.

<sup>10</sup> CAMARGO, Denise. **A história do sistema de transporte coletivo de Curitiba (1887/2000)**. Curitiba, 2005. p. 27.

<sup>11</sup> PEREIRA, Luis Fernando Lopes. **O espetáculo dos maquinismos modernos – Curitiba na vidada do século XIX ao XX**. São Paulo, 2009, p.146.

<sup>12</sup> CAMARGO, D. **A história do sistema de transporte coletivo de Curitiba (1887/2000)**. Curitiba, 2005, p. 27

<sup>13</sup> MORRISON. A. **Os bondes de Curitiba Paraná Brasil**. Traduzido por Mauricio R. Ortega. Disponível em: <<http://www.tramz.com/br/ct/ctp.html>>. Acesso em 05/03/2015

Iniciou-se um período de forte expansão do transporte coletivo da cidade. Houve melhorias no serviço, como a criação de novas linhas e o prolongamento das linhas já existentes, além do aumento do número de viagens de cada bonde. Alguns bondes passaram a operar até a meia noite, enquanto que normalmente suas atividades se encerravam por volta das 19 horas.<sup>14</sup>

Em 1911 a *South Brazilian*, dá início ao processo de eletrificação dos bondes, para isso, seu presidente adquire também a empresa de eletricidade de Curitiba que pertencia à *Hauer Junior & Cia.*, desta forma, um único empresário, estrangeiro, passou a ser detentor dos dois principais serviços públicos da cidade: transporte e energia. No ano seguinte começaram a operar vinte novos bondes elétricos importados da empresa belga *Les Ateliers Métallurgiques*.<sup>15</sup>

Em razão de um período de fortes chuvas, bastante típico na região de Curitiba, a conclusão do processo de eletrificação dos bondes sofreu um grande atraso causando descontentamento do então prefeito Cândido Ferreira de Abreu (1913-1916), que cobrou explicações aos donos da *South Brazilian*. Ficou acordado, então, que para compensar os prejuízos causados pelo atraso, a empresa construiria também um sistema secundário de transporte a ser utilizado pelos operários e pela população mais carente. Consistia tal serviço em uma adaptação dos antigos veículos puxados por mulas que foram reformados e colocados ao reboque dos veículos elétricos. Os trabalhadores podiam utilizar esses veículos pagando apenas a metade do preço que era cobrado no carro principal.<sup>16</sup>

Por volta de 1915, os donos da *South Brazilian*, cuja sede ficava em Londres, decidiram encerrar suas atividades no Brasil e sugeriram ao município de Curitiba a encampação de todo o seu patrimônio. A proposta foi aceita pela municipalidade, mas, em virtude da eclosão da I Guerra, as negociações só foram concluídas em 1923. A prefeitura promulgou um decreto autorizando à Câmara Municipal a emissão de apólices com objetivo de adquirir o acervo da

---

<sup>14</sup> CAMARGO, D. **A história do sistema de transporte coletivo de Curitiba (1887/2000)**. Curitiba, 2005, p. 27.

<sup>15</sup> MORRISON, A. **Os bondes de Curitiba Paraná Brasil**. Traduzido por Mauricio R. Ortega. Disponível em: <<http://www.tramz.com/br/ct/ctp.html>>. Acesso em 05/03/2015.

<sup>16</sup> NTU: **100 anos do transporte urbano no Brasil**. Publicação da NTU – Associação Nacional das empresas de transporte urbano - 1997, P. 57.

*South Brazilian*. Foi constituída, então, a empresa *Cia de Força e Luz do Paraná* (CFLP), que se tornou a responsável pelos serviços de transporte e energia na cidade. Em 1923, o segmento de transporte era composto por 41 bondes e aproximadamente de 28.500 metros de linhas que transportavam cerca de três milhões de passageiros por ano.<sup>17</sup>

Nas décadas seguintes a população de Curitiba passou por um período de forte crescimento e a cidade precisou atualizar seu serviço de bondes. Contudo, a malha ferroviária local, composta em sua maioria por trilhos de via única para carros de dois eixos, não estava adequada para receber os novos bondes que estavam sendo construídos na Europa e nos Estados Unidos. Por esta razão, a CFLP teve que importar veículos de segunda mão de outras cidades brasileiras. A CFLP precisou fazer altos investimentos em reforma e adaptações dos veículos, de modo a deixá-los compatíveis com o sistema ferroviário local.

O transporte público, então, entrou num período de dificuldades financeiras e operacionais, razão pela qual, em 1945, a CPFL faz oferta pública de seus 38 bondes elétricos e dos 28 quilômetros de linhas férreas, ficando apenas com o segmento de eletricidade que era mais lucrativo. O patrimônio da CFLP relativos aos serviços de transporte foi arrematado pela empresa *Cia Curitibana de Transporte Coletivo* (CCTC), do empresário Aurélio Fressato, pelo valor simbólico de um cruzeiro.<sup>18</sup>

A empresa de Fressato, que já fazia a ligação por ônibus entre Curitiba e as cidades vizinhas, começou a substituir os bondes elétricos por ônibus importados da Europa. Em razão de uma maior flexibilidade operacional, que melhor atendiam as aspirações e necessidades de uma cidade ainda em formação, os ônibus foram conquistando cada vez mais a preferência do usuário curitibano.<sup>19</sup>

---

<sup>17</sup> CAMARGO, D. **A história do sistema de transporte coletivo de Curitiba (1887/2000)**. Curitiba, 2005, p. 32

<sup>18</sup> CAMARGO, D. **A história do sistema de transporte coletivo de Curitiba (1887/2000)**. Curitiba, 2005, p.32.

<sup>19</sup> PEREIRA, Alcídino Bitencourt. **O SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE CURITIBA**. *In*. Revista do Transporte Público – ANTT, Ano 7, nº 25, setembro de 1984.

Para baratear o serviço, Fressato trouxe da Europa alguns ônibus remanescentes da 2ª Guerra para realizar o transporte de passageiros em Curitiba. A decisão foi bastante malsucedida, levando a empresa à falência pouco tempo depois. O acervo da CCTC teve que retornar às mãos da CFLP, que decide continuar com a substituição dos bondes por ônibus. Assim, em junho de 1952, um bonde fez sua última viagem pelos trilhos de Curitiba, saindo da Praça Tiradentes em direção ao bairro do Portão.<sup>20</sup>

Começa, então, uma nova era no serviço de transportes públicos de Curitiba – a era do transporte por ônibus.

## 2.2 O transporte por ônibus

A história do transporte coletivo de Curitiba pode ser dividida em duas partes bem distintas: a era dos bondes, que durou de 1887 até 1952, e o período do transporte por ônibus iniciado no final da década de 1940 e que segue inabalável até os dias de hoje, já que o famigerado metrô de Curitiba insiste em não sair do papel.<sup>21</sup>

Em 1930, a população de Curitiba se aproximava dos 100.000 habitantes<sup>22</sup>. A cidade crescia e atraía cada vez mais pessoas vindas de outras localidades, principalmente do interior do estado, numa tendência igualmente observada em outras regiões do país. Por falta de espaço ou de oportunidades, as pessoas foram se instalando nas cidades vizinhas e precisavam se deslocar diariamente até a capital para estudar ou trabalhar. Vendo nisso uma oportunidade de negócio, alguns empresários, como Aurélio Fressato, adquirem pequenos ônibus e lotações e passam a fazer a conexão entre Curitiba e as cidades vizinhas.

---

<sup>20</sup> ERONDY Silvério e o início das empresas de ônibus em Curitiba. Vídeo da entrevista. Disponível em: <<http://www.jws.com.br/2012/05/erondy-silverio-e-o-inicio-das-empresas-de-onibus-de-curitiba-nos-anos-1950>>. Acesso em: 01/08/2015.

<sup>21</sup> Segundo comunicado oficial Nº 9-010/2014 da Prefeitura Municipal de Curitiba, o processo licitatório do metrô encontra-se suspenso, a pedido do TCE desde 22/08/2015. Disponível em <<http://www.curitiba.pr.gov.br/conteudo/metro-curitibano/740>>. Acesso em: 01/08/2015.

<sup>22</sup> CONHECENDO Curitiba. Portal da Prefeitura de Curitiba. Disponível em: <<http://www.curitiba.pr.gov.br/conhecendocuritiba/>>. Acesso em 05/08/2015.



Fressato consegue obter sucesso nessa atividade e sua empresa, a *Cia Curitibana de Transportes Coletivos*, obtém o monopólio do transporte coletivo intermunicipal entre Curitiba e as cidades da região. O Transporte por ônibus começa a se popularizar e ganha a preferência de usuário do serviço público.<sup>23</sup>

Ao mesmo tempo, na capital, o serviço de transporte coletivo começava a apresentar dificuldades, tanto financeiras quanto operacionais. Quando a empresa de Fressato arrematou as linhas da CPFL e passou a operar dentro da cidade de Curitiba, não logrou êxito em contornar tais dificuldades indo à falência pouco depois. O serviço, então, voltou a ser realizado pela CPFL.

Por cláusula contratual, a CFLP não podia aumentar o valor da tarifa cobrada do usuário pelo transporte, o que fez com que operasse em prejuízo e, conseqüentemente, deixasse de investir em atualização e melhoria do serviço. A falta de investimentos fez com que o transporte coletivo da cidade se tornasse defasado, e já não conseguisse atender com eficácia as necessidades e expectativas da população. Aos poucos, ônibus e lotações particulares começaram a realizar, de forma clandestina, o transporte da população que não conseguia ser atendida pelas linhas da CFLP. A concorrência era bastante desleal, já que os ônibus suplementares só operavam em horário e locais onde houvesse demanda, enquanto que os ônibus da CPFL tinham que trafegar durante todo o tempo, ainda que não houvesse passageiros.

A concorrência agravou ainda mais a já delicada situação financeira da CFLP que, apesar de superavitária no ramo de energia, era extremamente deficitária em seu segmento de transporte. Isso causou desinteresse da empresa em dar continuidade do transporte coletivo, preferindo ficar apenas com o lucrativo serviço de energia. A decisão da CFLP possibilitou que diversos proprietários de ônibus e lotações ingressassem no transporte coletivo da cidade. Um desses proprietários era Erondy Silvério, que viria a se tornar um importante nome do transporte coletivo e também da política local.<sup>24</sup>

---

<sup>23</sup> CAMARGO, D. **A história do sistema de transporte coletivo de Curitiba (1887/2000)**. Curitiba, 2005, p. 29.

<sup>24</sup> WILLE, Jose. **Como Erondy Silvério virou empresário**. Disponível em <<http://www.jws.com.br/2011/02/como-erondy-silverio-virou-empresario/>>. Acesso em 03/08/2015.

Outras cidades do país também estavam enfrentando problemas de mobilidade urbana. As demais cidades, porém, decidiram enfrentar o problema com a construção de sistemas de transporte operados por trens metropolitanos. Os administradores de Curitiba, no entanto, rejeitaram a ideia de investir em trens e adequaram a cidade para um sistema de transporte superficial realizado por ônibus e lotações privados.

### 2.2.1 As primeiras empresas de ônibus

Com a saída da CFLP do ramo de transporte em 1955, o prefeito Ney Amintas de Barros Braga deu prazo de 90 dias para que os proprietários das lotações interessados em participar formalmente de transporte coletivo da cidade se organizassem em empresas e assumissem a operação. Encabeçadas por Erondy Silvério, foram criadas treze empresas que passaram a operar em 13 áreas preferenciais as linhas outrora pertencentes à CFLP. O transporte coletivo de Curitiba passou a ser realizado por 50 ônibus e 80 lotações particulares.<sup>25</sup>

O serviço realizado pelas novas empresas era extremamente precário e pouco profissional. As lotações eram veículos com capacidade para 12 pessoas, mas transportavam cerca de trinta ou quarenta; não havia obrigação de cumprimento de horário nem de itinerário das viagens; os condutores dos veículos, que em suas maiorias eram os próprios donos do negócio, trabalhavam ao sabor da demanda. Segundo o próprio Erondy Silvério “*não era incomum que os donos das lotações fossem pescar ou ao futebol aos finais de semana e deixassem na mão a população que dependia do transporte público.*”<sup>26</sup>

Para resolver essa situação o prefeito Ney Braga assinou o decreto nº 503/1955, que regulamentou o serviço de transporte coletivo de Curitiba. O decreto estabeleceu critérios como: duração e periodicidade das viagens; o

---

<sup>25</sup>HISTÓRIA do transporte. Portal da URBS. Disponível em: <<http://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/transporte/historia-transporte>>. Acesso: em 01/08/2015.

<sup>26</sup> COMO Erondy Silvério virou empresário. Portal de José Wille. Disponível em: <<http://www.jws.com.br/2011/02/como-erondy-silverio-virou-empresario>>. Acesso em: 05/08/2015.

itinerário a ser percorrido pelos ônibus e, principalmente, a continuidade do serviço aos finais de semana.

A regulamentação do serviço de transporte coletivo, em uma época em que os gestores municipais davam pouca ou nenhuma atenção ao assunto, possibilitou que Curitiba construísse as bases de um sólido sistema de transporte coletivo. O serviço passou por um forte crescimento nas décadas seguintes, permitindo que a cidade ostentasse a fama de possuir um sistema de transportes moderno e eficiente. Fama esta que perdurou até meados da década de 90, quando o sistema começou a apresentar sinais de crise, tema tratado na sequência deste trabalho.

## 2.3 Evolução do sistema:

### 2.3.1 O expresso

A partir da segunda metade do século XX, Curitiba atinge o *status* de uma grande metrópole e já começa a conviver com os problemas decorrentes do crescimento acelerado.<sup>27</sup>

As décadas de 1950 e 60 ficaram marcadas na história brasileira como um período de forte desenvolvimento. As promessas de oportunidades na rápida e crescente industrialização nacional começaram a atrair pessoas vindas do campo para as cidades, acarretando forte inchaço demográfico nos grandes centros urbanos, resultando em inúmeros problemas sociais inclusive no que se refere à oferta de serviços públicos como o transporte coletivo. Na década de 60 pela primeira vez na história a população urbana ultrapassou a população rural.<sup>28</sup>

O “*Plano de metas*”, programa de industrialização do presidente Juscelino Kubitschek (1956-1961), promoveu amplo incentivo à indústria

---

<sup>27</sup> SOUZA, Néelson Rosário de. **Planejamento Urbano em Curitiba. Saber técnico, classificação dos cidadãos e partilha da cidade.** In. UFPR Revista de Sociologia e política. Nº 16, 2001, p. 107-120. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf.rsocp/n016/007n16.pdf>>. Acesso em 05/08/2015.

<sup>28</sup> IBGE – **Tendências demográficas: Uma análise dos resultados da sinopse preliminar do Censo Demográfico de 2000.** Disponível em: <[http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/sinopse\\_preliminar/default.shtm](http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/sinopse_preliminar/default.shtm)>. Acesso em: 03/08/2015.

automobilística, o que fomentou a compra de carros, sem que as cidades estivessem preparadas para o aumento do número de automóveis.<sup>29</sup>

Preocupados com o futuro da cidade, os técnicos *Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba* – IPPUC<sup>30</sup> – autarquia recém- criada pelo prefeito Ivo Arzua Pereira - elaboraram o primeiro Plano Diretor de Curitiba,<sup>31</sup> em 1966, no qual anteviam como deveria ser a ocupação e uso da cidade durante os próximos trinta anos.

Para resolver os problemas relacionados ao trânsito a solução apresentada pelo Plano Diretor foi a descentralização da cidade. Foi proposto o chamado Eixo Estrutural que passou a ser implantado em 1972, no primeiro mandato do prefeito Jaime Lerner (1971-1974)<sup>32</sup>. Constituía tal eixo de um sistema trinário de vias, formado por uma pista central de duplo sentido, exclusiva para transporte coletivo, margeada por uma pista em cada sentido destinada para tráfego lento e acesso aos imóveis lindeiros. Completava o eixo duas vias rápidas de sentido únicos e opostos, distantes uma quadra da via principal, que fazia a ligação entre o centro da cidade e os bairros.<sup>33</sup>

O sistema trinário possibilitou uma das maiores transformações do transporte público da cidade que foi a implantação do ônibus expresso, em 1975.

Além de transportar pessoas, o ônibus está inserido na história das cidades e muitas vezes passa a ser um reflexo dela.<sup>34</sup> Assim como o ônibus *double deck* de Londres, o expresso virou um símbolo de Curitiba. Muito além de um meio de transporte, ele virou uma marca registrada da cidade.

O ônibus expresso nasceu de um projeto apresentado pelo Departamento de Pesquisa de Veículos da Faculdade de Engenharia Industrial

---

<sup>29</sup> MARÇAL Jairo [coordenador]. **História**. Curitiba: SEED-PR, 2006. p. 146.

<sup>30</sup> Autarquia criada através da Lei Ordinária nº 2260/1965 de 01/12/1965.

<sup>31</sup> Aprovado pela Lei nº 2828/66 de 31/07/1966.

<sup>32</sup> IPPUC – **Plano diretor de Curitiba - Mobilidade urbana e transporte integrado. Análise de desempenho 1970-2009**. PDF. Disponível em: <[www.ippuc.org.br/default.pht](http://www.ippuc.org.br/default.pht)>. Acesso em: 03/08/2015.

<sup>33</sup> REDE Integrada de Transporte. **Portal da URBS** – Disponível em: <<http://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/transporte/rede-integrada-de-transporte>>. Acesso em 03/08/2015.

<sup>34</sup> BAZZANI, Adamo. **Ônibus são símbolos de uma sociedade**. Disponível em: <<http://www.empresasdeonibus.com.br/opiniao/onibus-sao-simbolo-de-uma-sociedade>>. Acesso em 03/08/2015.

de São Bernardo do Campo/SP. O piloto, que foi rejeitado pela Secretaria de transportes de Prefeitura de São Paulo como sendo “utópico” e “impraticável”, chamou a atenção dos técnicos do IPPUC.<sup>35</sup>

O projeto foi desenvolvido numa parceria entre o IPPUC, a montadora Mercedes-Benz e a empresa de carrocerias Marcopolo, sob encomenda para operar nas vias centrais do eixo estrutural em Curitiba. Curitiba foi, portanto, a primeira cidade no Brasil a implantar o sistema de transporte conhecido com *BRT* sigla em inglês para *Bus Rápido Transit*.<sup>36</sup>

O ônibus batizado pela Mercedes-Benz de *Veneza Expresso*, foi o primeiro veículo no mundo desenvolvido especificamente para atender a demanda urbana de uma cidade, por isso apresentava características bem diferenciadas dos demais ônibus. O veículo foi adaptado com tecnologias que proporcionavam desde conforto, economia até mesmo preocupação ambiental.

Por ser um veículo do tipo monobloco, o *expresso* possuía o piso nivelado, o que permitia a acomodação de um número maior de passageiros. O ônibus também não possuía catraca o que, na visão dos projetistas, além de aumentar a área útil do veículo também exercia uma sensação de bem-estar aos usuários.<sup>37</sup> Devido a essas características, o *expresso* podia transportar até 90 passageiros, sendo 35 sentados e 55 em pé.

Os passageiros embarcavam no *expresso* por uma porta dianteira e desembarcavam por duas portas traseiras, o que diminuía o tempo necessário para a operação de embarque/desembarque<sup>38</sup>, otimizando o tempo dos usuários. Ampla capacidade de acomodação, motor mais potente e inclusão de mais uma porta, tornaram o *expresso* sinônimo de transporte público eficiente, proporcionando conforto e agilidade aos usuários e economia aos empresários.

O *expresso* iniciou suas operações na manhã do dia 22 de setembro de 1974, saindo da Praça Generoso Marques em direção às regiões sul e norte da

---

<sup>35</sup> CAMARGO, D. **A história do sistema de transporte coletivo de Curitiba (1887/2000)**. Curitiba, 2005. p. 63.

<sup>36</sup> No Brasil usa-se também a sigla VLP: Veículo Leve sobre Pneus.

<sup>37</sup> CAMARGO, D. **A história do sistema de transporte coletivo de Curitiba (1887/2000)**. Curitiba, 2005, p. 66 -67.

<sup>38</sup> CAMARGO, **A história do sistema de transporte coletivo de Curitiba (1887/2000)**. Curitiba, 2005, p. 66 -67

cidade, pelas novas canaletas da Marechal Floriano e João Gualberto, respectivamente.<sup>39</sup>

A linha do expresso foi a primeira a fazer integração física com os demais ônibus coletores ou alimentadores através dos terminais de integração, dando início à Rede Integrada de Transportes de Curitiba (RIT). Em 1975 o Sistema transportava em média 1,9 milhões de pessoas todos os meses, ou aproximadamente 68.00 passageiros, em cada dia útil.<sup>40</sup>

Outro diferencial do expresso de Curitiba é que o motorista ficava alojado em um cubículo localizado no capô do veículo, isolado dos demais passageiros. A razão do isolamento, segundo os técnicos da FEI é que “*o tráfego intenso, o barulho e a aglomeração dos passageiros produzia uma sobrecarga de tensão nos condutores, fazendo com que eles cometam mais infrações de trânsito e de ética profissional e boa educação*”<sup>41</sup>.

A aposta de Curitiba em priorizar o transporte coletivo por ônibus começou a surtir efeitos. O plano diretor da cidade, o eixo estrutural, o expresso e integração física dos modais ajudaram a dar forma ao atual sistema de transporte público de Curitiba.

Na década de 1980, devido ao aumento da população as linhas do expresso passaram a ser operadas por ônibus articulados e na década seguinte por carros biarticulados com capacidade para até 270 passageiros.<sup>42</sup>

A operação de embarque e desembarque nos novos ônibus biarticulados passou a ser feito em estações tubo, semelhante às utilizadas pelos “ligeirinhos”, distribuídas a cada 500 metros ao longo das canaletas. Como o pagamento da tarifa era feito no momento do acesso à plataforma, o embarque tornou-se muito

---

<sup>39</sup> SISTEMA expresso começou com 20 ônibus, **Portal da URBS – Notícias**. Disponível em: <<http://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/noticia/sistema-de-expresso-comecou-com-20-onibus>> Acesso em 05/08/2015.

<sup>40</sup> CAMARGO, D. **A história do sistema de transporte coletivo de Curitiba (1887/2000)**. Curitiba, 2005, p. 53.

<sup>41</sup> CAMARGO, D. **A história do sistema de transporte coletivo de Curitiba (1887/2000)**. Curitiba, 2005, p. 66 -67

<sup>42</sup> SISTEMA expresso começou com 20 ônibus, **Portal da URBS – Notícias**. Disponível em: <<http://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/noticia/sistema-de-expresso-comecou-com-20-onibus>> Acesso em 05/08/2015.

mais ágil, favorecendo o ganho de tempo em cada viagem. A novidade deu uma sobrevida ao transporte por ônibus, que já apresentava sinais de esgotamento.

### 2.3.2 O ligeirinho

A partir de 1980 houve uma expansão da Rede Integrada de Transportes de Curitiba (RIT) e o sistema que já era integrado fisicamente passou a ser integrado também financeiramente. A RIT passou a permitir ao usuário do transporte coletivo de Curitiba a utilização de mais de uma linha de ônibus com o pagamento de uma única tarifa. O processo de integração era feito nos terminais de integração, onde o usuário podia desembarcar de um ônibus e embarcar em outro, nas dependências do terminal, sem pagar nova tarifa.<sup>43</sup>

No início da década de 1990 a Prefeitura de Curitiba trouxe uma grande novidade para os usuários do transporte coletivo. Foi a inauguração da Linha Direta, também conhecido como “ligeirinho”. O ônibus foi apresentado à cidade como uma espécie de metrô de superfície, com embarque e desembarque nos ônibus apenas em estações-tubos distribuídos ao longo do itinerário, distantes cerca de três quilômetros, uma da outra.<sup>44</sup>

A operação de embarque e desembarque era realizado por duas portas laterais dos veículos. Os ônibus também se utilizavam da mesma malha viária urbana da cidade, dispensando a criação de novas vias exclusivas. Tal novidade fez com que a linha ganhasse muito em tempo de viagem, o que justificou o apelido recebido.

Assim como o metrô, o ligeirinho de Curitiba era adaptado com um sistema de som chamado “senotron” que avisava os usuários sobre o ônibus, as paradas e conexões.

---

<sup>43</sup> CARACTERÍSTICAS da RIT. Portal da URBS - Transporte – Rede Integrada de Transporte. Disponível em: <<http://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/transporte/rede-integrada-de-transporte>>. Acesso em 31/03/2015.

<sup>44</sup> CARACTERÍSTICAS da RIT. Portal da URBS - Transporte – Rede Integrada de Transporte. Disponível em: <<http://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/transporte/rede-integrada-de-transporte>>. Acesso em 31/03/2015.

A aceitação do ligeirinho foi muito boa pela população. Em menos de dois anos Curitiba já contava com 12 linhas operadas pelos ônibus prateados. A demanda de usuários do sistema cresceu cerca de 14% naqueles anos. Nesta época os motoristas de Curitiba já transportavam mais de 1 milhão de passageiros por dia.<sup>45</sup>

### 2.3.3 A metropolização da RIT

Em 31/01/1996, através do Convênio firmado entre o Estado do Paraná, o Município de Curitiba, a Coordenação da Região metropolitana de Curitiba COMEC e a URBS, os benefícios da RIT foram expandidos para a região metropolitana de Curitiba. O planejamento e o gerenciamento do transporte metropolitano passaram a serem feitos pela URBS, com vistas a uma maior integração física e tarifária do transporte de Curitiba com os municípios vizinhos, dando origem à RIT metropolitana.<sup>46</sup>

O convênio abrangeu mais de 2 milhões de pessoas de 14 cidades da região metropolitana que passaram contar com tarifa única e integração com os ônibus de Curitiba. Até o fim de 2014, moradores de 17 cidades gozavam dos benefícios da RIT.

Sobre o tema, importante citar um estudo realizado pelo IBGE, divulgado em 25/03/2015, o qual apontou que mais da metade da população brasileira (55,9%), o equivalente a mais de 106 milhões de pessoas, vivem em arranjos populacionais formados pela integração de duas ou mais cidades, e que realizam deslocamentos pendulares diários para trabalho ou estudo.<sup>47</sup>

Na grande Curitiba, o referido estudo apontou que mais de 340 mil pessoas viajam diariamente entre duas cidades para poder estudar ou trabalhar. Apenas da cidade de Colombo, mais de 61 mil pessoas vem diariamente à

---

<sup>45</sup> CAMARGO, D. **A história do sistema de transporte coletivo de Curitiba (1887/2000)**. Curitiba, 2005, p. 70.

<sup>46</sup> Documento em anexo:

<sup>47</sup> IBGE: **Estudos Arranjos populacionais e concentrações urbanas no Brasil**. Portal do IBGE. Documento disponível em: [ftp://geoftp.ibge.gov.br/organizacao\\_territorial/arranjos\\_populacionais/arranjos\\_populacionais.pdf](ftp://geoftp.ibge.gov.br/organizacao_territorial/arranjos_populacionais/arranjos_populacionais.pdf). Acesso em 27/03/2015.



Curitiba para estudar ou trabalhar. Essas pessoas, até o início do ano de 2015, eram beneficiadas pela integração do transporte coletivo metropolitano.

Contudo, no início de 2015 a integração de Curitiba com a região metropolitana foi rompida, devido a divergências entre o executivo municipal e o Governador do Estado, em razão do valor do subsídio da tarifa.

A desintegração, além de causar inúmeros problemas operacionais, conforme amplamente veiculado na imprensa, retira o poder gerenciador e fiscalizador da URBS sobre as linhas da região metropolitana. Sem um controle estatal mais forte, o serviço, que é público, passa a sofrer influência maior por parte dos empresários, o que pode trazer prejuízos aos usuários e, principalmente, aos trabalhadores do sistema.

## 2.4 A licitação

A Constituição Brasileira de 1988 no Inciso V do Art. 30 atribui competência aos municípios para organizar e prestar, sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, inclusive o transporte coletivo.

Ainda, de acordo com o Art. 37, XXI, da Constituição Federal, a contratação de fornecedores de bens e serviços por parte do poder público deverá ser feita sempre através de um processo de licitação.<sup>48</sup>

Uma licitação, na lição do administrativista CELSO ANTÔNIO BANDEIRA DE MELLO:

É um certame que as entidades governamentais devem promover e no qual abrem disputa entre os interessados em com ela travar determinadas relações de conteúdo patrimonial para escolher a proposta mais vantajosa às conveniências públicas. Estriba-se na ideia de competição, a ser travada isonômica entre os que preenchem atributos e aptidões necessários ao bom cumprimento das obrigações que se propõem assumir.<sup>49</sup>

---

<sup>48</sup> BRASIL. Constituição (1988) Art. 37 (...) XXI - ressalvados os casos especificados na legislação, as obras, serviços, compras e alienações serão contratados mediante processo de licitação pública que assegure igualdade de condições a todos os concorrentes, com cláusulas que estabeleçam obrigações de pagamento, mantidas as condições efetivas da proposta, nos termos da lei, o qual somente permitirá as exigências de qualificação técnica e econômica.

<sup>49</sup> MELLO, Celso Antônio Bandeira de. **Curso de Direito Administrativo**, 26ª Ed. 2009, P. 517.

Mesmo havendo, desde 1988, exigência de licitação para a execução de serviço público, em Curitiba, as empresas de transporte coletivo operavam sob regime de permissão precária desde 1955. Apenas no final de 2009, é que a URBS, sociedade de economia mista criada pelo município de Curitiba para administrar os serviços de transporte da cidade, decide fazer concorrência pública do serviço.

Em 29 de dezembro de 2009, foi publicado o Edital nº 005/2009, Processo nº 100/2009 prevendo uma licitação do tipo *concorrencial para seleção de empresa ou consórcio de empresas para outorga de concessão para exploração do serviço de transporte coletivo público urbano de passageiros com ônibus no município de Curitiba*.<sup>50</sup> O contrato inicial seria feito para um período de 15 anos, podendo ser prorrogado por mais dez anos, caso a empresa ou consórcio vencedores fizessem investimentos relevante em bens reversíveis ao sistema.

O edital previa uma combinação dos critérios “*da melhor técnica e menor custo quilométrico*” (item: Tipo) visando a busca da menor tarifa para todos os usuários de ônibus RIT – Rede Integrada de Transportes.

O aludido documento dividiu a cidade em três grandes lotes distintos, com linhas de ônibus caracterizadas, disciplinadas e concentradas por região de influência. Isso possibilitou que as empresas se reunissem em Consórcios para que pudessem disputar a mesma área que já atendiam anteriormente.

O edital trazia algumas exigências técnicas para participar do certame, tais como: *frota mínima de 125 carros; experiência de no mínimo dois anos de operação com ônibus em canaletas, corredores, vias ou faixas exclusivas; além de experiência atestada de operação de linhas com sistema de bilhetagem eletrônica* (item 6.1.4). Para algumas entidades, como o TCE/PR, essas exigências limitavam muito a participação de outras empresas interessadas, ao

---

<sup>50</sup> LICITAÇÕES homologadas URBS. **URBS.** Disponíveis em: <<http://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/institucional/licitacoes/HOMOLOGADAS>>. Acesso em 05/08/2015.

mesmo tempo em que direcionava o edital para as empresas que já operavam na cidade.<sup>51</sup>

Talvez em razão do suposto direcionamento do edital, quando foram abertos os envelopes com os nomes dos vencedores não houve nenhuma novidade. Cada consórcio sagrou-se vencedor do lote que pretendia, e, operacionalmente, o sistema manteve a mesma configuração

O *Lote 1* ficou com o Consórcio Pontual, formado pelas empresas: Transporte Coletivo Glória (empresa líder), Auto Viação Marechal Ltda., Orlando Bertoldi e Cia Ltda. (Auto Viação Mercês Ltda.) e Auto Viação Santo Antônio Ltda., com as respectivas participações:

<b>CONSÓRCIO PONTUAL</b>	
Empresa Integrante	Participação (%)
Auto Viação Santo Antônio	2,0634
Auto Viação Marechal	27,0527
Transporte Coletivo Gloria	57,9488
Orlando Bertoldi (Mercês)	12,9351
<b>TOTAL</b>	<b>100,0000</b>

*Quadro 1: Consórcio Pontual.*

O *Lote 2* coube ao Consórcio Transbus, compostos pelas empresas: Auto Viação Redentor Ltda. (empresa líder), Expresso Azul Ltda., e Araucária Transporte Coletivo Ltda., com as seguintes participações:

<b>CONSÓRCIO TRANSBUS</b>	
Empresa Integrante	Participação (%)
Auto Viação Redentor	58,2184
Expresso Azul Ltda.	214385
Araucária Transporte Coletivo	20,3431
<b>TOTAL</b>	<b>100,0000</b>

*Quadro 2: Consórcio Transbus.*

<sup>51</sup> AUDITORIA na URBS – FUC. TCE. Disponível em: <<http://www1.tce.pr.gov.br/conteudo/auditoria-na-urbs-fuc/246206/area/48>>. Acesso em 20/03/2015.

Já o Lote 3 foi arrematado pelo Consórcio Pioneiro, formado pelas empresas: Viação Cidade Sorriso Ltda. (empresa líder), Viação Tamandaré Ltda., Auto Viação São José Ltda., e CCD Transporte Coletivo S.A (Antiga empresa Cristo Rei), com a seguinte formação:

<b>CONSÓRCIO PIONEIRO</b>	
Empresa Integrante	Participação (%)
Viação Cidade Sorriso	40.9668
Viação Tamandaré	9.4632
A.V. São Jose dos Pinhais	21,5899
CCD Transportes SA	27,9802
<b>TOTAL</b>	<b>100,0000</b>

*Quadro 3: Consórcio Pioneiro.*

Em resumo, a licitação não trouxe nenhuma mudança prática no transporte público da cidade. Cada empresa continuou a operar exatamente as mesmas linhas e nas mesmas condições que já operavam antes da realização do certame, apesar de agora estarem sob regime de consórcio.

## **2.5 A CPI**

Em 26 de junho de 2013, através do Requerimento n.º 049.00003.2.2013, foi proposto na Câmara Municipal de Curitiba a instauração de uma Comissão Parlamentar de Inquérito – CPI – para apuração de possíveis irregularidades de irregularidades envolvendo o sistema de transporte coletivo da cidade.

A CPI foi instalada em 28/06/2013 e, durante quase quatro meses, os vereadores realizaram trabalhos investigatórios junto à URBS, Prefeitura municipal e aos departamentos de contabilidade das empresas e dos consórcios exploradores do serviço. Depois de analisarem as provas colhidas, foi

apresentado relatório final, assinado pelo relator vereador Bruno Pessuti, com as conclusões dos trabalhos da CPI.<sup>52</sup>

No relatório final os membros da Comissão apresentaram, em resumo, conclusões no sentido de haver indícios de fraude na licitação ocorrida em 2009, direcionamento do certame às empresas já operantes no sistema, devido a imposição de exigências técnicas, como: “*experiência com operação em canaletas, corredores ou vias exclusiva*” e, “*experiência com cobrança eletrônica de tarifa*”, além de possíveis irregularidades em alguns componentes da tarifa técnica, planilha que serve de substrato para a definição do valor da tarifa do transporte coletivo em Curitiba.

A CPI concluiu pela abertura de um processo investigativo para analisar a licitação, além de sugerir algumas alterações que poderiam reduzir significativamente o valor da tarifa.

Ocorre que esses apontamentos não trouxeram nenhuma novidade. Uma entidade intitulada Plenária dos Transportes<sup>53</sup> já havia apresentado um relatório, que, inclusive foi analisado durante os trabalhos da CPI, denunciando supostas irregularidade na licitação do transporte público da cidade.

No mesmo sentido o Tribunal de Contas do Estado do Paraná – TCE-PR, após meticulosa auditoria realizada na URBS e no Fundo de Urbanização de Curitiba – FUC, concluiu no sentido de haver diversas irregularidades tanto na licitação quanto na gestão do transporte coletivo de Curitiba, realizado pela URBS.

---

<sup>52</sup> COMISSÃO Parlamentar do Inquérito (CPI) do transporte coletivo de Curitiba. **Câmara municipal de Curitiba**. Disponível em: < [http://www.cmc.pr.gov.br/cpi\\_transporte.php](http://www.cmc.pr.gov.br/cpi_transporte.php)>. Acesso em 20/03/2015.

<sup>53</sup> Grupo formado pelos Sindicatos: Sindicato dos Engenheiros do Paraná (Senge-PR), o Sindicato dos Trabalhadores em Educação Pública do Paraná (APP-Sindicato), a Associação dos Professores da Universidade Federal do Paraná (UFPR), o Sindicato dos Empregados em Estabelecimentos Bancários, Financeiros e Empresas do Ramo Financeiro de Curitiba e Região (Bancários de Curitiba) e o Sindicato dos Trabalhadores em Urbanização do Estado do Paraná (Sindiurbano)

### **3 OS TRABALHADORES DO SISTEMA**

#### **3.1 O Sistema em números**

Nesta rápida viagem à história do transporte coletivo de Curitiba, pudemos conhecer o surgimento, a evolução, a consolidação e o declínio de um sistema de transporte que durante muito tempo foi considerado um dos melhores do Brasil. O sistema, que já foi motivo de orgulho para a cidade sua população, atualmente passa por um período de dificuldades.

Também pudemos observar que, mesmo em seus melhores dias, a atenção do poder público ao transporte coletivo da cidade não levava em conta os seus trabalhadores. Em toda a transformação pela qual passou o transporte coletivo de Curitiba, os gestores municipais e empresários sempre demonstraram preocupações com a imagem da cidade, com a conforto dos passageiros e com a rentabilidade do sistema, mas jamais demonstram qualquer sinal de preocupação com o impacto que isso teria na vida dos operadores.

Nos últimos anos, por exemplo, a cidade passou a lançar mão de artifícios técnicos e estéticos, tais como a colocação em circulação de ônibus sem cobrador (micros) ou de ônibus biarticulados que, trouxeram vantagens apenas aos donos do negócio, onerando a atividade dos motoristas. Os trabalhadores tiveram que se adaptar à nova realidade de ter que conduzir um veículo extenso, complexo, com quase 300 passageiros a bordo; ou terem que cobrar a tarifa dos usuários enquanto dirigem. Tudo isso sem desrespeitar a legislação de trânsito, tendo que obedecer a horários apertados, prestar informação aos usuários, cuidar do embarque e desembarque dos usuários, além de outras obrigações inerentes à função de motorista profissional.

Atualmente a Rede Integrada de Transportes de Curitiba (RIT) que incluindo a região metropolitana emprega quase 17 mil pessoas, sendo aproximadamente 7.500 motoristas e 6.100 cobradores, distribuídos nos três

consórcios que atendem a capital e mais 19 empresas que operam nas cidades da região metropolitana.<sup>54</sup>

O transporte coletivo de Curitiba e região conta com 1945 ônibus que operam as 356 linhas que cobrem todos os bairros de Curitiba e mais 14 municípios da Região metropolitana, percorrendo cerca de 480000 quilômetros. A cada dia útil, os motoristas da RIT realizam 21.448 viagens e transportam em média 2,2 milhões de passageiros. Completam o sistema 30 terminais de integração e 357 estações-tubo.<sup>55</sup>

### **3.2 A regulamentação do sistema**

O primeiro regulamento do transporte coletivo de Curitiba foi o decreto nº 503/1955, marco inicial do atual sistema de transportes da capital. Porém, como na época a direção dos ônibus era feita diretamente pelos seus respectivos proprietários, o documento não trouxe muitos impactos que interessem ao mundo do direito do trabalho. Porém, a partir da sua edição foi que os proprietários do ônibus e lotações passaram a se organizar em empresas e a contratar outros trabalhadores para auxiliá-los.

As primeiras medidas relevantes, que atingem de forma mais significativa aos trabalhadores do sistema, remontam ao decreto municipal nº 210 de 23/04/1991,<sup>56</sup> que aprovou o novo Regulamento dos Serviços de Transporte Coletivo de Passageiros de Curitiba.

Tal decreto, contudo, não se preocupou em conceder melhorias aos trabalhadores, ou sequer, reafirmar aquelas vantagens que, de alguma forma, já eram assegurados pela legislação vigente. O regulamento trouxe apenas deveres, além de alguns temas flagrantemente contrários aos interesses da categoria, à exemplo do art. 55 que proibia que uma empresa permissionária contratasse empregados demitidos por justa causa de outra empresa:

---

<sup>54</sup> URBS – AFC. Relatório mensal de dezembro de 2014. Documento em anexo: Anexo II.

<sup>55</sup> URBS em números. Portal da URBS – Institucional. Disponível em: <<http://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/institucional/urbs-em-numeros>>. Acesso em 05/08/2015.

<sup>56</sup> Documento em anexo.

Art. 55 - O pessoal de operação demitido com justa causa por uma empresa, não poderá, salvo autorização prévia da URBS, ser admitido em outra empresa operadora.

Parágrafo Único - As demissões por justa causa deverão ser comunicadas à URBS no prazo de 24 (vinte e quatro) horas após a data de demissão.

Inobstante a visível afronta à ordem jurídica brasileira, que tem por objetivo precípuo proteger o trabalhador<sup>57</sup> e o emprego, tal artigo vigeu até 1999, quando foi revogado pelo decreto nº 499/1999.

O decreto 210/91 também impunha aos operadores atividades alheias às suas funções, tais como: impedir o trabalho de ambulantes no interior de ônibus, terminais e estações-tubo, coibir invasões e transporte sem pagamento da tarifa e ainda cuidar da limpeza interna dos veículos. Posteriormente, as convenções coletivas firmadas entre o SINDIMOC e o sindicato que congrega as empresas de transporte coletivos de passageiros de Curitiba – SETRANSP, de forma lenta gradual, foram corrigindo algumas dessas distorções.

Naturalmente houve resistência por parte dos empresários quanto a melhorar as condições de trabalho dos operadores. Somente com a inclusão em norma coletiva, por exemplo, os operadores conseguiram se desincumbir da responsabilidade pela limpeza dos ônibus:

#### CLAUSULA VIGÉSIMA QUINTA - LIMPEZA DOS VEÍCULOS

Os motoristas e cobradores ficam desobrigados da limpeza dos veículos quando do recebimento dos mesmos na garagem, no início da jornada, bem como ao final da jornada, quando da entrega do veículo na garagem.<sup>58</sup>

O decreto 210/91 ainda trazia um exaustivo rol de penalidades que podia ser aplicada às empresas, que por sua vez repassavam aos operadores, com infrações que previam desde desconformidade no vestuário até interrupção de

---

<sup>57</sup> NASCIMENTO, Amauri Mascaro. **Curso de direito do trabalho: história e teoria geral do direito do trabalho: relações individuais e coletivas do trabalho**. São Paulo: Saraiva, 2011. p. 454 – 457.

<sup>58</sup> Neste trabalho foi utilizado a Convenção Coletiva 2014/2015. Disponível em: <<http://www3.mte.gov.br/sistemas/mediador/Resumo/ResumoVisualizar?nrSolicitacao=MR013889/2014>>. Acesso em 05/08/2015, e também em anexo.



viagem, com multas em quilômetros, variando de 10 Km, para uma infração mínima, até 250 Km por uma infração considerada grave.

A partir da edição do decreto nº 210/91, a fiscalização das atividades dos motoristas e cobradores de Curitiba, que antes era realizada apenas pelas empresas empregadoras, passou a ser feita também de maneira mais ostensiva pelos fiscais à serviço da URBS.

### SEÇÃO III DA FISCALIZAÇÃO E AUDITORIA

Art. 56 - A fiscalização dos serviços será exercida pela URBS através de agentes credenciados devidamente identificados. Art. 57 - Os agentes da fiscalização poderão determinar o afastamento imediato, em caráter preventivo, de qualquer agente de operação que tenha incorrido em violação grave de dever previsto neste regulamento.

Art. 58 - Cabe aos agentes de fiscalização a retenção do veículo, nos casos previstos neste Regulamento.

Art. 59 - Os agentes de fiscalização, quando necessário, poderão determinar providências de caráter emergencial, com o fim de viabilizar a continuidade da execução dos serviços. Art. 60 - Os agentes da fiscalização deverão portar identificação especial, que os credencie a livre trânsito nos veículos de transporte coletivo.

Após a publicação do referido decreto, aumentou muito a pressão e cobrança sobre os motoristas e cobradores, ao mesmo tempo que os fiscais das empresas tiveram que ser demitidos e se adaptarem a uma nova função.

Em 2008, uma nova regulamentação do serviço de transporte coletivo foi trazida pelo decreto 1356/2008,<sup>59</sup> já preparando a operação para uma alteração contratual que veio a ser efetivada em 2010, quando a prefeitura realizou a licitação do serviço.

Infelizmente, o novo decreto também não trouxe novidades que contemplassem de forma positiva os operadores do sistema. Ao contrário, o documento incluía uma série de imposições aos trabalhadores, algumas bastante prejudiciais, conforme se verá a seguir.

A seção II do decreto 1356/2008, intitulada “*Do pessoal da operação*” trouxe as diretrizes gerais sobre o comportamento trabalhadores em operação. A partir do art. 36, o decreto elencava algumas obrigações dos operadores,

---

<sup>59</sup> Documento em anexo:

dentre elas a de: “*não permitir o embarque de usuários que venha a comprometer a higiene do veículo, estações tubo, terminais ou seus ocupante*” (Art. 36, XI); “*tomar as medidas necessárias para impedir atos de vandalismo nos veículos, estações tubos e terminais*” (art. 36, XII); “*impedir a atividades de vendedores ambulantes, pedintes ou pessoas fazendo panfletagem no interior dos veículos, estações-tubo e terminais*” (Art. 36, XIII).

O novo decreto impôs aos operadores atitudes que os colocam em conflito direto com a população usuária de ônibus, o que pode trazer risco a sua integridade pessoal. Os motoristas e cobradores não são treinados para situações de conflitos que podem ocorrer nas hipóteses desenhadas pela norma, além do mais algumas ações, como impedir atos de vandalismo ou atividades de vendedores ambulante, exigem uma autoridade formal, incompatível com a profissão de motorista.

Na sequência, o Anexo II do regulamento traz uma extensa lista de infrações, passíveis de punição com multa às empresas, que por sua vez repassa aos trabalhadores, com penalidades que variam de 5 (cinco) até 500 (quinhentos) quilômetros.<sup>60</sup>

Dentre as infrações passíveis de multas destacam-se: “*não se apresentar ao trabalho asseado*” (Grupo I, item 3); “*deixar de tomar as medidas necessárias para impedir atos de vandalismo no interior do veículo (...) e das estações tubo*” (Grupo I, itens 23 e 24); “*deixar de impedir a atividade de vendedores ambulante (...) pedintes e (...) panfletagem no interior dos veículos (...) terminais (...) e estações-tubo*” (grupo I, itens 26 a 34).

Algumas dessas imposições passam ao largo da obrigação contratual dos motoristas e cobradores, que, conforme dito anteriormente, já possuem uma vasta gama de atividades exigíveis ao bom desempenho da função. Além disso, determinadas atitudes, tais como “*impedir atividades de vandalismos*” só podem ser exercidas com o poder de polícia, que pertencem apenas à Guarda Municipal e à Polícia Militar e, eventualmente à Guarda Municipal. Mais do que autoridade formal, apenas a PM e a GM possuem preparo necessários para enfrentar tais

---

<sup>60</sup> O valor do KM é calculado com base na tarifa técnica. Em 2015 o valor cobrado é de R\$ 6,3380, conforme planilha URBS/AFN, em anexo.

ocorrências. Ao tentar coibir uma invasão sem estar devidamente orientado e preparado, o operador coloca em risco sua integridade física e até a sua vida.

As Infrações descritas no Grupo I, item 3 do Anexo II do regulamento são punidas com multa de 5 quilômetros, o que representa um desconto de R\$ 31,65 (trinta e um reais e sessenta e cinco centavos) no salário do operador.

Permitir o embarque de usuário “que venha a comprometer a higiene do ônibus, terminal ou estação tubo e/ou seus ocupantes” é atitude punível com multa de 20 quilômetros (Grupo II, itens 1 a 3). Com isso, o operador é obrigado, por decreto, a tomar uma atitude hostil para com os usuários, atitude essa que, se não for minuciosamente conduzida, pode ser encarada como abusiva e discriminatória, passível de consequência legais, inclusive de esfera penal. Saliente-se o fato de que os motoristas não recebem treinamento adequado para esse tipo de situação.

Os operadores, ainda de acordo com o decreto 1356/2008, são obrigados a “coibir o transporte de produtos inflamáveis, explosivos, lâmpadas fluorescentes, televisores ou qualquer outro material que possa causar risco à segurança do passageiro”, sob pena de multa de 50 quilômetros, ou seja, R\$ 316,50 (trezentos e dezesseis reais e cinquenta centavos), de acordo com o Grupo III, itens 1 a 5. Há uma grande reclamação, principalmente dos motoristas de ligeirinhos e biarticulados, pois nesses veículos os passageiros embarcam e desembarcam por portas localizadas na parte traseira dos mesmos, sem que o motorista consiga distinguir o que está sendo transportado por eles.

“Desacatar, ameaçar ou constranger funcionário da URBS” é atitude punível com multa de 100 quilômetros, (Grupo IV, itens 2 a 5). O dispositivo infracional é do tipo aberto, e quem decide em que consiste tal ameaça ou o constrangimento é o próprio fiscal da URBS, porém não há nenhuma punição prevista ao fiscal que pratica quaisquer destas atitudes em relação ao motorista ou cobrador. A medida desequilibra as interações entre operadores e a fiscalização, vital para o bom andamento da operação, fazendo com que muitas vezes os fiscais hajam com arbitrariedade e rigor excessivo para com os operadores.

Para os motoristas de Curitiba, pela forma como é realizada, a fiscalização da URBS apresenta-se como um inimigo que, juntamente com o horário apertado e reclamações imotivadas dos passageiros, precisam ser vencidos diariamente durante a jornada de trabalho. Não deveria ser assim. O objetivo da fiscalização deveria ser auxiliar os motoristas e cobradores na melhor execução do serviço público, tal auxílio deve ser feito de maneira cordial e cooperativa e não através da imposição de multas. Há reclamações de motoristas, por exemplo, de que alguns fiscais ficam escondidos atrás de árvores ou de bancas de jornal, apenas lavrando multas:

Os fiscais da URBS multa e fazem reclamações por qualquer coisa, não conversam com a gente, não explicam o que estamos fazendo de errado, vão logo multando.”<sup>61</sup> (SIC)

Assim, percebe-se que nos últimos anos aumentou muito a pressão e as cobranças sobre os operadores do sistema de transporte coletivo de Curitiba, piorando sensivelmente o ambiente laboral destes trabalhadores. Tal mudança serve de explicação para o elevado número de acidentes envolvendo ônibus, os afastamentos previdenciários por motivo de *stress* ou outras doenças psíquicas e as constantes reclamações trabalhistas por assédio moral e doença ocupacional.

Para ilustrar esse quadro, em 2014 a URBS registrou quase 3.000 acidentes envolvendo ônibus terminais e estações tubo do transporte coletivo de Curitiba, o que representa mais de oito acidentes diariamente.<sup>62</sup> Esse número na realidade pode ser muito maior, já que apenas os acidentes que envolvem vítimas ou perda de viagens, são comunicados à URBS pelas operadoras.

Ainda para dimensionar o quadro de pressão em que vivem os trabalhadores, no ano de 2014 foram emitidos 12.000 Autos de Infração pela fiscalização da URBS, além de 11.365 reclamações de passageiros atendidas

---

<sup>61</sup> MATOS, Raquel Dorigan. **Controle e sofrimento no trabalho: Estudo de caso em uma organização de transporte coletivo de Curitiba e Região metropolitana.** Dissertação de Mestrado. UFPR, Setor de Ciências Sociais Aplicadas. 2005. Disponível em: <<http://dspace.c3sl.ufpr.br/>>. Acesso em 05/08/2015.

<sup>62</sup> RELATÓRIO 2014 AFC/UIC – URBS, de 23/01/2015.

pelo telefone 156.<sup>63</sup> Isso significa que cada empregado teve pelo menos duas ocorrências, pelas quais teve que comparecer na sede da empresa, em horário diverso da sua escala, para se explicar.

Em meados de 2011, durante um dos invernos mais rigorosos dos últimos anos, o chefe do executivo municipal ficou sensibilizado com situação de cobradores que estavam sendo multados por utilizarem vestimentas “fora do padrão” para se protegerem do frio excessivo. Na ocasião, o prefeito determinou o imediato cancelamento de todas as multas aplicadas, instituiu o chamado “kit inverno” composto de pulôveres e luvas para que os operadores se protegessem do frio. O prefeito também determinou que a URBS fizesse uma revisão urgente do regulamento pois considerou-o opressivo demais aos trabalhadores.

Aparentemente nada disso foi feito. Não houve revisão do regulamento, as multas voltaram a ser emitidas e o “kit inverno” deixou de ser distribuído no ano seguinte, embora seu custo ainda conste na tarifa técnica, conforme apurado pelo Tribunal de Contas do Estado.<sup>64</sup>

Em resumo, além de todos os deveres a que estão sujeitos todos os trabalhadores seja pela legislação laboral, face ao poder diretivo do empregador, e, no caso dos motoristas, a legislação de trânsito vigente, os operadores de Curitiba ainda são submetidos a um regulamento conservador, extremamente protetivo para as empresas e para o sistema, mas prejudicial aos trabalhadores.

Tamanha pressão também justifica em parte a grande rotatividade de trabalhadores que há no sistema de transporte da cidade, e também a dificuldade que as empresas encontram de preencher seus quadros. No Ano de 2014, por exemplo, foram demitidas e contratadas mais de 2.100 pessoas segundo dados da URBS, o que significa um *turn over* de mais de 10%, uma cifra bastante elevada, mesmo para a realidade trabalhista brasileira.

A alta rotatividade, aliada à falta de mão-de obra, impõe aos empregados contratados uma excessiva sobrejornada. Eles são obrigados a realizar grande número de horas extras, pois o transporte coletivo é serviço

---

<sup>63</sup> RELATÓRIO 2014 AFC/UIC – URBS, de 23/01/2015.

<sup>64</sup> TCE/PR – **Relatório auditoria URBS – FUC**. Disponível em: <<http://www1.tce.pr.gov.br/multimedia/2013/9/pdf/00250015.pdf>>. Acesso em 05/10/2015.

público essencial e não pode deixar de ser prestado pelas empresas. O trabalho em sobrojornada aumenta a exposição desses profissionais a agentes nocivos à sua saúde.

Cientes desta realidade de jornada excessiva dos motoristas e cobradores de ônibus de Curitiba, Ministério Público do Trabalho do Paraná também, tem realizado diversos inquéritos civis para apuração de irregularidades, inclusive tendo ajuizado uma Ação Civil Pública contra uma das concessionárias de Curitiba.<sup>65</sup>

### 3.3 A convenção coletiva e sua problematização

Desde 1907, com a edição do decreto nº 1637, a legislação brasileira reconhece a liberdades dos trabalhadores se associarem ou se organizarem em sindicatos para uma melhor defesa de seus interesses comuns.<sup>66</sup>

Os sindicatos surgiram para equalizar uma assimetria que existia nas relações laborais entre empregados e empregadores. Por serem teoricamente mais fortes, os empregadores podiam impor a sua vontade sem muita resistência por parte dos trabalhadores. Para o professor e Ministro GODINHO DELGADO: *“Passando a agir através de entidades associativas, grupais, os empregados ganham caráter de ser coletivo podendo se contrapor com maior força e eficiência político-profissionais ao ser coletivo empresarial”*.<sup>67</sup>

Assim, reunidos em sindicatos, os trabalhadores adquirem mais força para enfrentar os empregadores na luta diária por melhores condições de trabalho. Naturalmente, as vitórias obtidas serão mais efetivas quanto mais autônomo e forte for o sindicato, que por sua vez será mais forte quanto maior for a adesão de seus representados.

Os motoristas e cobradores de Curitiba e região metropolitana são representados coletivamente pelo Sindicato dos Motoristas e Cobradores de nas Empresas de Transporte de Passageiros de Curitiba e Região Metropolitana –

---

<sup>65</sup> ACP nº 33.183/2014-014-09-00-5.

<sup>66</sup> AROUCA, José Carlos. **Curso Básico de Direito Sindical**. 2006. p. 53.

<sup>67</sup> DELGADO, Mauricio Godinho. **Curso de Direito do Trabalho**, 2012. p. 1308.

SINDIMOC<sup>68</sup>. Entidade de abrangência local criada em 1990 depois um desmembramento do Sindicato dos Trabalhadores de Transporte Rodoviários do Estado do Paraná – SITRO, que tinha abrangência estadual.

Os sindicatos se utilizam da negociação coletiva na busca por soluções aos conflitos existentes entre as forças produtivas.<sup>69</sup> Os resultados dessas negociações são condensados em um documento chamado de Convenção Coletiva. VICTOR RUSSOMANO nos lembra que a Convenção Coletiva é um documento intersindical, ou seja, é fruto do acordo entre dois sindicatos: dos trabalhadores e dos empregadores.<sup>70</sup>

O Sindicato das empresas de Transporte Urbano e Metropolitano de passageiros de Curitiba e região metropolitana – SETRANSP,<sup>71</sup> é o representante dos empregadores que negociam, juntamente com o SINDIMOC, os termos da Convenção Coletiva que abrange os trabalhadores do sistema de transporte coletivo de Curitiba e região.

A CCT da categoria é bastante inovadora em alguns aspectos, como por exemplo ao estabelecer jornada de trabalho de seus representados. O tema está pacificado na cláusula vigésima oitava do instrumento normativo:

#### CLÁUSULA VIGÉSIMA OITAVA – JORNADA DE TRABALHO

A jornada normal máxima de trabalho de motoristas e cobradores será de até 06 (seis) horas diárias ou 36 (trinta e seis) horas semanais.

Curitiba é uma das poucas cidades brasileiras em que a jornada de trabalho dos motoristas e cobradores de ônibus é de 36 horas semanais,<sup>72</sup> essa conquista, e sua manutenção, se devem muito ao SINDIMOC, pois frequentemente vem à baila a tentativa patronal de alterar essa realidade. Por outro lado, o instrumento coletivo prevê também, a possibilidade de prorrogação

---

<sup>68</sup> HISTÓRIA do SINDIMOC. Portal do SINDIMOC. Disponível em: <<http://www.sindimoc.org.br/index.php?area=historia>>. Acessado em 26/03/2015.

<sup>69</sup> DELGADO, Mauricio Godinho. **Direito Coletivo do Trabalho**, 2008. p. 122.

<sup>70</sup> RUSSOMANO, Mozart Victor. **Princípios gerais de Direito Sindical**, 1995. p. 150.

<sup>71</sup> HISTÓRICO - SETRANSP. Disponível em: < <http://www.empresasdeonibus.com.br/historico>>. Acesso em 26/03/2015.

<sup>72</sup> INFORMATIVO NTU. Março 2015, p. 09 e 10. Disponível em < <http://www.ntu.org.br/novo/upload/publicacao/pub635303873166311189.pdf>>. Acesso em: 05/10/2015.

da jornada para até duas horas, além da possibilidade de compensação de horário, o que faz com poucos trabalhadores tenham efetivamente uma jornada de apenas 6 horas.

Ainda nesta esteira de argumentação, a convenção coletiva traz a possibilidade de elástico do intervalo para até 3 horas nas empresas urbanas e 6 horas nas metropolitanas,<sup>73</sup> o que faz com que em alguns casos os empregados trabalhem até 8 horas consecutivas, ou que fiquem à disposição das empresas por até 12 horas diárias.

A situação se torna ainda pior se considerarmos que a CCT prevê a possibilidade de fracionamento do intervalo intrajornada:

#### CLÁUSULA VIGÉSIMA OITAVA – JORNADA DE TRABALHO

(...)

Parágrafo quarto:

Pelas mesmas razões do parágrafo anterior, fica ajustado que o descanso usufruído pelos empregados motoristas e cobradores, durante o cumprimento das diversas viagens que realizam na sua jornada (ex.: paradas em terminais, nos pontos finais, as substituições nas Estações Tubo e outras) atendem integralmente a tutela presente no parágrafo 1º do Art. 71 da CLT. (CCT 2014/2015)

Ou seja, conjugando as possibilidades de prorrogações da jornada com o elástico e fracionamento do intervalo intrajornada, percebe-se facilmente que existem motoristas de ônibus em Curitiba trabalhando além 8 horas diárias sem efetivo intervalo para repouso e alimentação, o que afronta cabalmente as normas protetivas ao trabalhador, estabelecidas na CLT e Constituição.

Outro benefício importante da convenção coletiva dos motoristas e cobradores, foi a implantação e fixação de um adicional por tempo de serviço (ATS), à ordem de 2% (dois por cento) sobre o salário base do trabalhador a cada ano trabalhado. Tal benefício, que incide também sobre horas extras e outras variáveis, faz com que se eleve a média de salários dos trabalhadores.

O anuênio vem sendo perseguido pela classe patronal, que tenta estabelecer um teto para o benefício de 16% (dezesesseis por cento) ao argumento de que a planilha de custos da tarifa técnica limita o pagamento a oito anos de

---

<sup>73</sup> CCT 2014/2015 - Parágrafo quarto da cláusula vigência oitava.



labor prestado. A última tentativa de limitação do benefício ocorreu em março deste ano durante a discussão da data-base da categoria, quando os empresários tentaram condicionar um acordo salarial ao congelamento do anuênio, conforme ata de audiência nº 15/2015, em que foi discutido o Dissídio coletivo da categoria.<sup>74</sup>

O SINDIMOC, por ora, tem se mantido firme em não transigir com aquilo que acertadamente consideram um direito adquirido dos trabalhadores, porém, é sabido que o assédio do capital é grande e não se pode precisar por quanto tempo a entidade sindical conseguirá resistir.

Mas a convenção coletiva da categoria não apresenta apenas benefícios, ela traz também temas que podem ser considerados como grave retrocesso aos benefícios sociais conquistado pelos trabalhadores.

Um deles é trazido no parágrafo décimo-segundo da cláusula nona que trata dos assaltos ocorrido no interior de ônibus e estações-tubo do transporte coletivo. A referida cláusula que trata dos descontos prevê uma série de medidas a serem adotadas pelos operadores em caso de assalto, tais como: “*depositar em cofre existente o numerário em seu poder que ultrapassar o valor equivalente a 30 passagens*” (parágrafo quinto), “*confeccionar o Boletim de Ocorrência e prestar todas as informações à empresa empregadora e à gerenciadora URBS, mediante anotações na Ficha de Controle do Veículo (FCV) em casos de ocorrência de assaltos*” (parágrafos sétimo e oitavo).

Caso descumpra alguns desses requisitos, o operador assaltado poderá ser obrigado a indenizar o empregador pelos prejuízos causados pelo assalto:

#### CLÁUSULA NONA - DESCONTOS

(...)

##### Parágrafo décimo-segundo

A não observância, pelo empregado cobrador, das obrigações constantes nos parágrafos quarto á décimo primeiro, constitui ato de negligência ou imprudência, sujeitas às sanções legais, bem como à obrigação de ressarcimento ao empregador pelos danos e prejuízos causados, na medida em que a guarda do numerário, nas condições contratadas, é dever funcional do empregado cobrador. (CCT 2014/2015)

---

<sup>74</sup> Documento em anexo.

A orientação da Polícia Militar do Paraná<sup>75</sup> em situações de assaltos é sempre entregar os bens materiais exigidos pelo assaltante, sem jamais esboçar qualquer reação, de modo a preservar o bem maior que é a vida e a integridade física da vítima. Contudo, um operador do transporte coletivo de Curitiba deve zelar em primeiro lugar pelo regulamento do sistema. Do contrário, além de ser ofendido com a pecha de empregado negligente ou imprudente, poderá ser obrigado a ressarcir o empregador pelos valores levados no assalto, tudo com a anuência do seu sindicato.

Importante ressaltar que, conforme nos lembra ALICE MONTEIRO DE BARROS, no ordenamento jurídico laboral brasileiro<sup>76</sup>, o empregador é aquele que assume o risco do negócio. Ao descontar do salário do trabalhador valores subtraídos em um assalto, a empresa, na verdade, está transferindo indevidamente ao empregado um risco que é dela.

Outro item polêmico da convenção coletiva da categoria refere-se à possibilidade de cancelamento do cartão alimentação e do cartão transporte<sup>77</sup> aos empregados afastados por auxílio-doença, por período superior a 90 dias, conforme o parágrafo segundo da cláusula doze do texto normativo coletivo:

#### CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA – CARTÃO ALIMENTAÇÃO

(...)

Parágrafo segundo:

Fica estabelecido, entre as partes, que farão jus ao recebimento do cartão alimentação, os empregados que trabalharem um mínimo de 15 (quinze) dias no mês, bem como os empregados que forem afastados da prestação de serviço por auxílio doença ou auxílio doença acidentário até o limite máximo de 90 (noventa) dias, prazo a partir do qual não terão mais direito ao benefício.

Essa alteração foi inserida recentemente na convenção coletiva de 2008/2009, e, desde então, os empregados *afastados* pelo INSS por auxílio-

---

<sup>75</sup> DICAS de Segurança. Polícia Militar do Paraná. Disponível em: <[www.pmpr.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php/conteudo547](http://www.pmpr.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php/conteudo547)>. Acesso em: 05/08/2015.

<sup>76</sup> BARROS, Alice Monteiro de. **Curso de direito do Trabalho**. São Paulo: LTr, 2011. p. 291.

<sup>77</sup> **CLÁUSULA DÉCIMA TERCEIRA – PASSE LIVRE:** O passe livre será concedido exclusivamente aos empregados das empresas e enquanto mantiverem o vínculo empregatício **não suspenso** com a mesma, sendo distribuído na forma determinada pelo poder concedente....

doença, por um período superior a 90 dias têm suspensos os benefícios do auxílio alimentação e do cartão transporte. A norma coletiva retrocede neste particular, pois, permite que se retirem dois importantes benefícios do trabalhador justo no momento em que mais precisam deles. Não é novidade que um empregado que se encontra afastado por auxílio doença recebe um benefício menor, em razão da impossibilidade dos cálculos de verbas como horas extras e outros adicionais no valor do benefício auferido. Também não é difícil de prever que um trabalhador que esteja enfrentando uma doença tem seus custos de vida majorado em razão do tratamento e dos medicamentos requerido pela moléstia.

Essa situação tende a ficar ainda mais difícil após a entrada em vigor das MP nº 664 e 665 que restringiram o acesso dos trabalhadores ao auxílio doença além de limitarem drasticamente o valor do benefício. É um grande retrocesso retirar o auxílio alimentação e cartão transporte dos trabalhadores em um momento delicado em que eles mais precisam desses benefícios.

Atualmente tramita no TRT9 uma ação de nº 20594-2013-004-09-00-4, em face de uma das empresas de transporte coletivo de Curitiba na qual um cobrador afastado por auxílio previdenciário busca a manutenção dos benefícios do vale alimentação e do Cartão Transporte, suprimidos quando se aposentou por invalidez.

A Ação, que é patrocinada pelo SINDIMOC, foi exitosa em primeira e segunda instâncias. O magistrado da 04ª Vara do Trabalho de Curitiba acatou o pedido do autor de reestabelecimento dos benefícios entendendo não haver justificativa hábil que autorizasse a supressão dos mesmos. A decisão foi confirmada pela 1ª Turma do TRT9 e atualmente está pendente de análise de admissibilidade do Recurso de Revista interposto pela reclamada no TST.<sup>78</sup>

### **3.3.1 Conclusão**

---

<sup>78</sup> ATA disponível no portal do Tribunal Regional do Trabalho do Paraná. Disponível em: <[http://www.trt9.jus.br/internet\\_base/processoman.do?evento=Editar&chPic=AAAS5SAEMAAMd%2BvAAH](http://www.trt9.jus.br/internet_base/processoman.do?evento=Editar&chPic=AAAS5SAEMAAMd%2BvAAH)>. Acesso em: 20/08/2015.

Os sindicatos possuem ampla autonomia para defender os interesses da categoria representada perante os empresários, desde que não se utilizem de meios contrários ao direito, nem retrocedam em direitos e garantias aos trabalhadores<sup>79</sup>. Dentro da lógica do direito coletivo, os sindicatos se valem de todos os meios admitidos em direito, tais como negociação e greves, par atingir seus objetivos de conceder direitos aos seus representados.

A convenção coletiva é o documento que explicita o ativismo judicial, pois é nela que são condensados os resultados obtidos pelo sindicato.

No caso dos trabalhadores do transporte coletivo de Curitiba, o sindicato da categoria se mostra bastante combativo, conforme demonstram as inúmeras convocações no site da entidade. Também é possível avaliar a força do Sindimoc nas discussões de dissídio coletivo, pela imensa cobertura midiática feita todos os anos em razão da importância do trabalho realizado por seus representados.

Apesar disso, a entidade sindical tem apresentado pouco avanço no que tange a melhorias nas condições de trabalho dos motoristas e cobradores. A convenção coletiva da categoria se mostra bastante acanhada neste ponto.

Atualmente as principais reivindicações da categoria se referem a forte pressão exercida pelas empresas, bem como pela carência de condições adequadas de trabalho, necessária para um ambiente laboral sadio.

O Sindimoc, quem tem conseguido importantes vitórias em relação a ganhos salariais, precisa direcionar suas forças na busca de melhores condições laborais dos trabalhadores.

### **3.4 A Nova Lei do Motorista**

Dirigir profissionalmente não é uma tarefa nada fácil, sobretudo quando falando de um ônibus lotado, conduzido por um trabalhador que precisa cumprir horários apertados sem olvidar do trânsito caótico e selvagem que tomou conta das grandes cidades. A dureza dessa realidade pode ser percebida pelo fato de que a atividade de motorista de ônibus já foi considerada o pior emprego

---

<sup>79</sup> AROUCA, José Carlos. **Curso Básico de Direito Sindical**. 2006. p. 53.

do país<sup>80</sup>. Rotinas desgastantes, pressão para cumprimento de horários, cobranças excessivas, risco de acidentes e assaltos, trânsito intenso e reclamação dos passageiros são apenas alguns dos fatores que fazem com que candidatos a empregos se mantenham distantes das vagas de motorista de ônibus. Pesquisa recente realizada por uma agência de empregos e divulgada pela Confederação Nacional do Transporte (CNT) aponta que há um déficit de cerca de 100.000 (cem mil) motoristas profissionais no Brasil.<sup>81</sup>

Sensíveis ao problema e com objetivo de mudar essa realidade, foi publicada em 30 de abril de 2012 a Lei n.º 12.619/2012 que trouxe a regulamentação da profissão do motorista.

O texto da lei foi construído a partir da Ação Civil Pública nº 01372/2007-021-023-00-3, promovida pelo Ministério Público do Trabalho da 23ª Região (Estado de Mato Grosso), em face da Agência Nacional de Transportes Terrestres ANTT, Confederação Nacional do Transportes CNT e Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas no Estado de Mato Grosso SINDMAT, que proporcionou um amplo e intenso debate em audiências públicas entre os envolvidos sobre a condição dos motoristas profissionais do Brasil. A lei foi fruto de um acordo entre as partes que condicionavam a desistência da Ação em favor da elaboração de um projeto de lei que cuidasse do assunto.

Trata-se de uma lei diferenciada, pois “*os termos do Projeto de lei foram construídos pelo próprio MPT, pela representação patronal CNT (confederação nacional dos Transportes) e CNTTT, (Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transporte Terrestre)*”.<sup>82</sup>

Por outro lado, ela trouxe também um grande número de deveres impostos aos trabalhadores. Em alguns casos há a imposição de

---

<sup>80</sup> BAZZANI, Adamo. **Motorista de ônibus é o pior emprego do Brasil, diz pesquisa**. Disponível em :

<[http://www.fetropar.org.br/index.php?option=com\\_content&view=article&id=12530%3Amotorista-de-onibus-e-o-pior-emprego-do-brasil-diz-pesquisa&catid=30&Itemid=135](http://www.fetropar.org.br/index.php?option=com_content&view=article&id=12530%3Amotorista-de-onibus-e-o-pior-emprego-do-brasil-diz-pesquisa&catid=30&Itemid=135)>. Acesso em 20/08/2015.

<sup>81</sup> SEJA motorista e tenha emprego garantido e salário atrativo. **Agência CNT de notícias**. Disponível em: <[http://www.cnt.org.br/Paginas/Agencia\\_Noticia.aspx?noticia=mercado-trabalho-emprego-salario-carencia-profissionais-motoristas-12052014](http://www.cnt.org.br/Paginas/Agencia_Noticia.aspx?noticia=mercado-trabalho-emprego-salario-carencia-profissionais-motoristas-12052014)>. Acesso em: 31/03/2015.

<sup>82</sup> PASSOS, André e outros. *Normatização do ato de dirigir por trabalhador subordinado*. In: André Passos, Edésio Passos e Sandro Lunard (Organizadores) **Motorista profissional: Aspectos da Lei n. 12619/2012: elementos da Legislação trabalhista e de trânsito**, pág. 34.

responsabilidade aos condutores por fatos que originariamente cabiam aos donos do negócio.<sup>83</sup>

A lei 12.619/2012 foi recentemente alterada pela Lei nº 13.103/2015, aprovada *à toque de caixa* pela presidência da República após uma paralisação de dez dias realizada por caminhoneiros que bloquearam diversas rodovias por todo o país. As alterações produzidas pela nova lei, talvez pela grande participação dos empregadores<sup>84</sup>, foram profundamente prejudiciais pois alteraram de forma visível as conquistas obtidas a dura pelos trabalhadores do volante.

Muita polêmica surgiu no início quanto à aplicação da Lei para os trabalhadores em transporte urbano, já que o Inciso I do Art. 1º dizia que a lei se aplicava aos *trabalhadores rodoviário*. Hoje tal polêmica resta superada, tanto pelo fato de a Lei trazer artigos específicos para esses trabalhadores (v.g. fracionamento do intervalo intrajornada), quanto pelo fato de a própria NTU, entidade que congrega as empresas de transporte Urbano reconhecer a aplicação da lei aos seus filiados.<sup>85</sup>

### 3.4.1 Aspectos da Lei

Superada a questão da aplicação da Lei passamos a tratar das alterações trazidas pela nova lei que afetam os motoristas rodoviários urbanos do País. Considerando a natureza e objetivo deste trabalho, serão analisados apenas os artigos da lei que afetam as atividades dos motoristas de ônibus de Curitiba e região.

---

<sup>83</sup> ALEMAO. Ivan. Comentários à lei do Motorista (Lei 12.619 de 30.04.2012). Disponível em: <<http://ivanalemaouff.blogspot.com.br/p/livros-publicados-recentemente.html>>. Acesso em: 15/04/2015.

<sup>84</sup> COELHO. Luciano Augusto de Toledo. **Motorista: Lei 13103/2015**. Revista eletrônica do Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região.V5 – n. 45. Outubro 2015, p. 3. Disponível: em <http://www.mflip.com.br/pub/escolajudicial>. Acesso em 20/10/2015.

<sup>85</sup> NTU – Parecer Jurídico nº 04/2015. **Os pontos principais da lei 13103/2015**. Interessado: Conselho diretor da NTU. Disponível em: <<http://www.ntu.org.br/novo/upload/noticia/DocumentoAnexo635677190713747606.pdf>> acesso em 05/10/2015.

A lei n.º12.619/2012 trouxe diversos direitos aos motoristas profissionais, dentre eles destacam-se o Art. 2º que garantem por exemplo, o *acesso a programas de aperfeiçoamento profissional (I), atendimento profilático, terapêutico e reabilitador, especialmente em relação às enfermidades que mais os acometam (II) e; receber proteção do Estado contra ações criminosas que lhes seja dirigidas no efetivo exercício da profissão (IV).*

Além desses direitos ditos de cidadania, a lei também traz direitos de ordem trabalhista, como por exemplo o Inc. III do art. 2º que garante aos motoristas profissionais *“não responder perante o empregador por prejuízo patrimonial decorrente da ação de terceiro, ressalvado o dolo ou a desídia do motorista, nesses casos mediante comprovação, no cumprimento de suas funções”.*

A CLT, no Art. 462 já veda a realização de descontos nos salários dos trabalhadores, ressalvando as hipóteses de dano causado dolosamente pelo empregado e desde que o desconto seja previamente acordado entre as partes. A novidade da Lei ficou por conta da inclusão do vocábulo *“desídia”* nas ocorrências de danos, tais como acidentes de trânsito. Uma das acepções da palavra desídia, segundo lição do renomado professor VALENTIN CARRION, consiste na reiteração de uma conduta culposa por parte do empregado<sup>86</sup>. Assim, de acordo com a Nova Lei, o motorista só responderia perante o empregador por prejuízos causados em virtude de sinistros, se repetisse a prática de erro.

O inciso V do Art. 2º, um dos artigos mais importantes da lei e que muito interessa aos motoristas de ônibus de Curitiba, traz as possibilidades de controle do tempo de jornadas dos motoristas profissionais, mediante adoção de *“anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo (...) ou de meios eletrônicos idôneos instalados nos veículos, a critério do empregador”.*

Para o Procurador do Trabalho da 24 Região Dr. PAULO DOUGLAS ALMEIDA DE MORAES, a escolha do meio adequado ao controle da jornada

---

<sup>86</sup> CARRION, Valentin. **Comentários à consolidação das leis do trabalho**. 2007. p. 382-383.

dos motoristas não deveria ser deixada ao arbítrio apenas do empregador<sup>87</sup>. O empregador é quem tem o controle das tecnologias embarcadas em seu veículo aptas ao controle do tempo do motorista, por exemplo, discos de tacógrafo, rastreamento por satélite, sistemas de telemetria e, no caso de ônibus, sistemas de bilhetagem eletrônica. Permitir que o empregador escolha qual mecanismo seria utilizado para controlar seus empregados, além de potencialmente prejudicial aos trabalhadores, facilitaria a ocorrência de fraude.

A escolha do mecanismo utilizado para tal fim deveria caber concomitantemente aos empregadores e empregados, ou, no caso de escolha caber aos empregadores, o meio escolhido deveria ser auditado e homologado pelo sindicato da categoria, ou pelo Ministério do Trabalho e Emprego, como já ocorre com os relógios de cartão-ponto.

Em Curitiba, até 2012 o controle da jornada de trabalho dos motoristas e cobradores era feito através Ficha de Controle de Veículos (FCV), referendado pela CCT da categoria no parágrafo oitavo da cláusula vigésima-oitava:

CLÁUSULA VIGÉSIMA-OITAVA – JORNADA DE TRABALHO  
(...)

Parágrafo oitavo:

Convencionam as partes que a Ficha de Controle de Veículos – FCV tem a mesma natureza da Ficha de Trabalho Externo prevista no § 3º, Art. 74, da CLT.

A FCV era um instrumento público emitido pela URBS e cujas anotações feitas pelos operadores ficavam sujeitas à fiscalização dos agentes daquela empresa gerenciadora e amplamente aceita pelo judiciário da nona regional, em reclamações trabalhista envolvendo pedido de horas extras.

Porém, em meados de 2012, a FCV foi abolida e substituída por um Sistema de Bilhetagem Eletrônica (SBE).<sup>88</sup> Considerando que nem as empresas

---

<sup>87</sup> MORAES. Paulo Douglas Almeida de, *Abordagem holística sobre a regulamentação da profissão do Motorista*. In. **Motorista profissional: Aspectos da Lei n. 12619/2012: elementos da Legislação trabalhista e de trânsito**. *Op. Cit.* p. 77.

<sup>88</sup> INFORMATIVO Transporte Coletivo Gloria. Ano 09, Edição 56. Janeiro e fevereiro de 2012. Pag. 01. Disponível em: < <http://tcgloria.com.br/jornal2.php>>. Acesso em 05/08/2015.



nem os trabalhadores têm acesso ao código-fonte do sistema há necessidade urgente de se escolher um novo mecanismo de controle de jornada para os trabalhadores do Sistema.

Um dos objetivos visados com a elaboração da nova lei foi a limitação e controle da jornada de trabalho praticada pelos motoristas profissionais. Entretanto, lamentavelmente, a lei escorregou em alguns aspectos, como por exemplo, ao aplicar o elastecimento de Jornada previsto na CLT (Art. 59) a todos os trabalhadores também aos motoristas profissionais. A legislação como está permite que um motorista trabalhe até 10 horas diárias, o que pode ser profundamente pernicioso tanto para a sua saúde quanto para a segurança do trânsito em geral. As normas internacionais ainda tacanhas nesse sentido, recomendam um tempo máximo de trabalho de 9 horas, consoante Art. 6º da Convenção 153 da OIT ainda não ratificada pelo Brasil.<sup>89</sup>

A lei ainda fala na possibilidade de jornada de trabalho no esquema 12/36 – doze horas trabalhadas e trinta e seis horas de descanso para motoristas.<sup>90</sup> Neste aspecto, a lei vai contra toda a lógica de proteção do trabalhador ao admitir tal possibilidade, ainda que restrita a acordo coletivo. Uma lei que pretenda proteger os trabalhadores motoristas deveria proibir tal prática e jamais referendá-la.

A nova lei nº 13.103/2015 conseguiu recrudescer ainda mais ao alterar o Art. 235-C da CLT para permitir o elastecimento de jornada para até 4 horas.<sup>91</sup> A lei retrocedeu justamente sobre um tema em queurgia melhorar. Felizmente, para os motoristas do sistema de transporte de coletiva e região, a CCT da categoria é mais benéfica ao prever uma jornada de 6 horas diárias e 36 horas semanas, embora também corrobore a possibilidade de prorrogação da jornada.

---

<sup>89</sup> ARTIGO 6º (...) 1. La duración total máxima de conducción, comprendidas las horas extraordinarias, no deberá exceder de nueve horas por día ni de cuarenta y ocho horas por semana. Disponível em: <<http://www.ilo.org>>. Acessado em 31/03/2015.

<sup>90</sup> Art. 235-F. Convenção e acordo coletivo poderão prever jornada especial de 12 (doze) horas de trabalho por 36 (trinta e seis) horas de descanso para o trabalho do motorista, em razão da especificidade do transporte, de sazonalidade ou de característica que o justifique.

<sup>91</sup> Art. 235-C. A jornada diária de trabalho do motorista profissional será de 8 (oito) horas, admitindo-se a sua prorrogação por até 2 (duas) horas extraordinárias ou, mediante previsão em convenção ou acordo coletivo, por até 4 (quatro) horas extraordinárias.

Outro retrocesso da nova lei ocorreu ao tratar do intervalo intrajornada dos motoristas profissionais. A lei alterou a CLT ao incluir um § 5º ao Art. 72, prevendo para os trabalhadores ligados ao transporte coletivo de passageiros a possibilidade de fracionamento do intervalo intrajornada:

Art. 72

(...)

§ 5º Os intervalos expressos no caput e no § 1º poderão ser fracionados quando compreendidos entre o término da primeira hora trabalhada e o início da última hora trabalhada, desde que previsto em convenção ou acordo coletivo de trabalho, ante a natureza do serviço e em virtude das condições especiais do trabalho a que são submetidos estritamente os motoristas, cobradores, fiscalização de campo e afins nos serviços de operação de veículos rodoviários, empregados no setor de transporte coletivo de passageiros, mantida a mesma remuneração e concedidos intervalos para descanso menores e fracionados ao final de cada viagem, não descontados da jornada.

Novamente a alteração de 2015 mudou para pior o dispositivo, ao modificar o Art. 235-E da CLT, passando a considerar o tempo de parada de até 5 minutos como fração de intervalo intrajornada:

Art. 235-E. Para o transporte de passageiros, serão observados os seguintes dispositivos

I - é facultado o fracionamento do intervalo de condução do veículo previsto na Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, em períodos de no mínimo 5 (cinco) minutos;

Ora, o intervalo intrajornada é direito social fundamental que serve para repouso e alimentação do trabalhador, de modo a proteger sua saúde física e mental. Conforme já expos Godinho Delgado, o intervalo intrajornada:

Constitui medida profilática importante no contexto da moderna medicina labora (...) Isso significa que as normas jurídicas concernentes aos intervalos intrajornadas também tem caráter de normas de saúde pública, não podendo, em princípio ser suplantadas pela ação privada dos indivíduos e grupos sociais.<sup>92</sup>

---

<sup>92</sup> DELGADO, Mauricio Godinho. **Curso de Direito do Trabalho**, 2012. p. 946-948.

Diante disso, para o autor, qualquer alteração tendente a flexibilizar a fruição do intervalo intrajornada deve ser considerada inválida:

Isso significa, por exemplo, ser inválido dispositivo de convenção ou acordo coletivo que dispense ou reduza o intervalo intrajornada em lapsos temporais de trabalho superiores a quatro horas contínuas (ou superiores a seis horas), afrontando os respectivos intervalos mínimos especificados pelo art. 71 da CLT.<sup>93</sup>

No mesmo sentido, a súmula 437 do TST, em seu inciso segundo, entende que o intervalo intrajornada é medida salutar para o trabalhador, sendo inválida sua redução ou supressão por norma coletiva, posto que constitui norma infensa à negociação, conforme entendimento sumulado pelo TST:

**SUM-437 INTERVALO INTRAJORNADA PARA REPOUSO E ALIMENTAÇÃO. APLICAÇÃO DO ART. 71 DA CLT (...) II - É inválida cláusula de acordo ou convenção coletiva de trabalho contemplando a supressão ou redução do intervalo intrajornada porque este constitui medida de higiene, saúde e segurança do trabalho, garantido por norma de ordem pública (art. 71 da CLT e art. 7º, XXII, da CF/1988), infensa à negociação coletiva.**

Assim, uma lei que vise proteger o trabalhador jamais poderia retroceder em direitos que interferem diretamente na saúde desse trabalhador.

Tal medida não apresenta razões para subsistir pois as empresas de transporte coletivo, ao menos em Curitiba e região, têm plenas condições de resolver o problema do intervalo mediante a adoção de “duplas pegadas”<sup>94</sup>, conforme já é realizado atualmente na maioria dos contratos de motoristas e cobradores.

Quanto ao tema da segurança e saúde dos trabalhadores motorista profissionais, a Lei assegura a esses profissionais o acesso a “*serviços especializados de medicina ocupacional, prestado por entes públicos ou provados à sua escolha*” (Art. 2º, IV).

---

<sup>93</sup> DELGADO, M. G. **Curso de Direito do Trabalho**, 2012, p. 951.

<sup>94</sup> Sistema de trabalho em que em vez de uma escala de seis horas ininterruptas, o trabalhador executa duas escalas menores, de três horas, com um intervalo entre elas.

No mesmo sentido a lei inclui a possibilidade de realização de testes e programa de controles do uso de drogas e bebidas alcóolicas, como condição para o exercício da profissão de motorista.

O problema é bastante frequente em caminhoneiros, que para vencer grandes viagens sem precisar parar para descansar lançavam mão do uso de “*rebites*”. Segundo pesquisa conduzida pelo Ministério Público, 1 em cada 3 motoristas rodoviário fazem uso de substâncias entorpecentes para se manterem acordados.<sup>95</sup>

No transporte coletivo essa situação é menos frequente, embora não se possa afirmar categoricamente que inexista. Contudo, as condições adversas enfrentadas por esses trabalhadores, tais como stress do trânsito, conflito com os passageiros e assédio moral dos superiores, faz com que recorram ao uso de álcool e outras drogas, cujo uso frequente pode desencadear a dependência química.

A medida é compatível com as novas normas do Conselho Nacional de Trânsito - Contran, que a partir de 1º de março de 2015, data da publicação da Resolução nº 517/2015, passou a exigir a realização e exame toxicológico aos motoristas que irão renovar a carteira Nacional de Habilitação para as categorias ‘C’, ‘D’, e ‘E’, categorias exigidas para o motorista profissional.

Tais medidas mostram-se bem intencionadas pois, além da preocupação com a saúde do trabalhador, cuja responsabilidade passa a ser também do empregador, proporciona mais segurança aos passageiros e demais usuários das avenidas e rodovias do País.

---

<sup>95</sup> MORAES. Paulo Douglas Almeida de. Almeida de, *Abordagem holística sobre a regulamentação da profissão do Motorista*. In: **Motorista profissional: Aspectos da Lei n. 12619/2012: elementos da Legislação trabalhista e de trânsito**, Op. Cit. p. 76.

## 4 CONSIDERAÇÕES SOBRE OS TRABALHADORES DO SISTEMA

### 4.1 A crise do transporte coletivo de Curitiba

O transporte coletivo urbano de passageiros é um serviço público essencial, de competência municipal, mas geralmente executado por empresas privadas por concessão ou permissão, sendo gerido e fiscalizado pelo poder público. Em Curitiba o serviço de transporte coletivo é realizado por três consórcios concessionários sendo que o gerenciamento e a fiscalização são feitos pela URBS.

O serviço é prestado 24 horas por dia, todos os dias da semana mediante escalas de trabalho determinadas pela URBS e executadas pelas empresas concessionárias.

Os trabalhadores do sistema são compostos por cerca de 45% de motoristas, 35% de cobradores e o restante (20%) por pessoal administrativo, auxiliares de tráfego e de manutenção<sup>96</sup>, conforme gráfico abaixo:

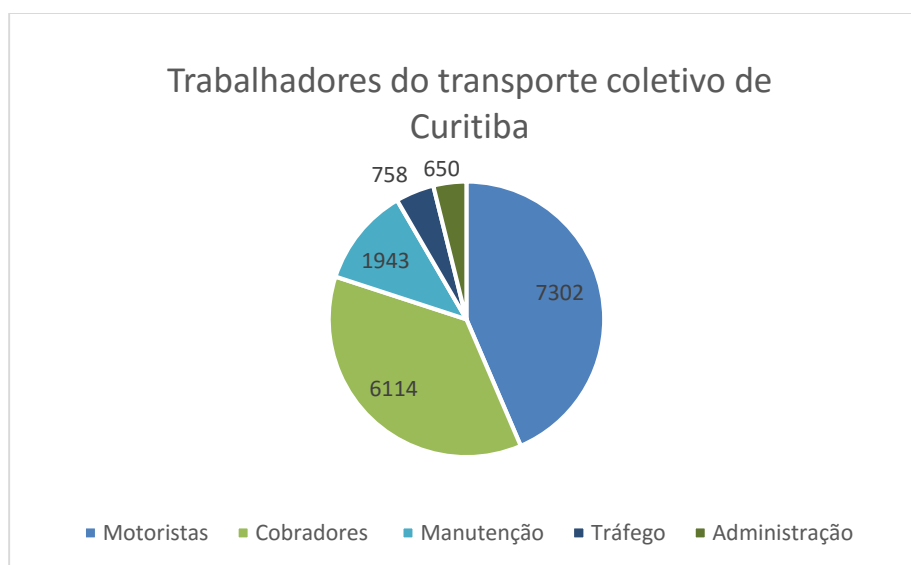


Gráfico 1: Trabalhadores do Transporte coletivo de Curitiba.

<sup>96</sup> AFC/URBS Relatório mensal dezembro 2014 – Empregados por categoria.

O meio ambiente de trabalhos dos operadores – motoristas e cobradores – é externo, sujeito a insegurança das ruas, intempéries, estresse do trânsito e dos passageiros.

O sistema de transporte coletivo de Curitiba já foi motivo de muito orgulho para seus operadores, seus gestores e da população em geral. Contudo, nos últimos anos vem convivendo com diversos problemas que a todo tempo coloca em cheque a sua eficiência.

Para a imprensa local, o sistema de transporte de Curitiba está passando por uma crise. Os sinais desta suposta crise, conforme explicitou o professor LAFAIETE NEVES, se mostram na queda contínua no número de passageiros e na dificuldade financeira apresentada pela URBS e pelas empresas que não conseguem honrar seus compromissos financeiro, principalmente a remuneração dos trabalhadores<sup>97</sup>. Engrossam a crise superlotação dos ônibus, além da recente desintegração da região metropolitana.

Houve outras, é claro, mas a crise atual é extremamente complexa e profunda, pois está inserida em uma crise maior que afeta a mobilidade urbana em diversas cidades Brasil afora

a. Ela tem sido enfrentada pelos diversos atores sociais envolvidos no serviço de transporte coletivo, inclusive com alguns resultados, mas que estão longe de contemplar a situação dos trabalhadores do sistema.

Algumas causas desta crise são bastante conhecidas e aceitas, sobretudo devido ao seu componente político envolvido, por isso não serão analisadas aqui. Serão abordados apenas alguns sintomas desta crise, precisamente aqueles relacionados de maneira mais direta à vida e às atividades dos motoristas e cobradores de ônibus da cidade e região.

Os primeiros sinais desta crise podem ser encontrados nas eleições municipais de 2004 quando o prefeito em exercício Carlos Alberto Richa, por decreto diminuiu a tarifa de ônibus de R\$ 1,90 (um real e noventa centavos) para R\$ 1.65 (um real sessenta e cinco centavos).

---

<sup>97</sup> NEVES, Lafayette Santos. **A crise no transporte**. Jornal Gazeta do Povo – Opinião. Disponível em: < <http://www.gazetadopovo.com.br/opiniao/artigos/a-crise-no-transporte-bqopc51a7yls3m0p0fvngiwy6>>. Acesso em: 09/11/2015.

Pelo aspecto político a estratégia foi bem-sucedida, já que, segundo a mídia local, os vinte e cinco centavos reduzidos da tarifa foram decisivos para o resultado do pleito daquele ano<sup>98</sup>. Administrativamente, porém, a decisão foi um desastre, pois a redução da tarifa fez com que o sistema operasse em *déficit* por cerca de um ano, o que levou os empresários a ingressarem no judiciário para cobrar os prejuízos advindo da tarifa defasada.

Esse fato somado com os atrasos nos repasses feitos pela URBS, fez com que a prefeitura acumulasse uma dívida reconhecida pela URBS com as empresas de ônibus no valor de cerca de R\$ 45.000.000,00 (quarenta e cinco milhões de reais), conforme esclarecido pelo Sr. Luiz Filla, engenheiro e ex-diretor operacional da URBS, em depoimento à CPI dos transportes Coletivo na CMC em 2013.<sup>99</sup>

Em 2010, segundo a Juíza Vanessa De Souza Camargo da 4ª Vara da Fazenda Pública de Curitiba, a dívida era estimada em mais de R\$ 300.000,00 (trezentos milhões de reais). Apenas uma empresa permissionária – Viação Cidade Sorriso, alegava um prejuízo de R\$ 38,5 milhões.<sup>100</sup>

Com a licitação ocorrida em 2009/2010 a dívida foi zerada, numa manobra bastante questionada pelos vereadores durante a CPI do transporte coletivo, conforme visto anteriormente. O edital previa uma Outorga de R\$ 250.000.000,00 (duzentos e cinquenta milhões) a ser pago pela empresa ou consórcio de empresas que vencessem o certame. Como a licitação foi vencida pelas empresas que já atuavam em Curitiba, a URBS acabou fazendo uma compensação com os valores que devia para as empresas<sup>101</sup>.

---

<sup>98</sup> FELIX, Rosana. **2004: Eleição decidida por R\$ 0,25**. Gazeta do Povo – Vida Pública. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/vida-publica/eleicoes/2012/memoria/2004-a-eleicao-decidida-por-r-025-3dzxx1aw64sayccc06l2lx7wu>>. Acesso em 03/08/2015.

<sup>99</sup> CPI – Relatório Final Comissão – URBS. p. 92 e 93. Disponível em: <<http://files.urbs.curitiba.pr.gov.br/pdf/comunidade/comissao-tarifa/Relat%F3rio%20final%20Comiss%E3o.pdf>>. Acesso em: 05/08/2015.

<sup>100</sup> CESCA, Heliberton. **Remuneração alterada não entra na conta**. Gazeta do povo – Vida e cidadania. Disponível em: <[Http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=1020562&tit=Remuneracao-alterada-nao-entra-na-conta](http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=1020562&tit=Remuneracao-alterada-nao-entra-na-conta)>. Acesso em: 03/08/2015.

<sup>101</sup> CESCA, Heliberton. **Licitação abate dívida milionária**. **Gazeta do Povo**. – Vida e cidadania. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/licitacao-abate-divida-milionaria-cgz987sjgijx0lxiz7ofp64we>>. Acesso em: 03/08/2015

O dinheiro da outorga seria utilizado para investimentos atualizações em e melhorias no sistema. Como não houve efetivamente um pagamento pela outorga deixou-se de investir no sistema. Ou seja, há mais de cinco anos, desde a assinatura do contrato de concessão, nenhum centavo sequer foi investimento em melhorias no transporte público de Curitiba, entretanto, a tarifa já foi alterada diversas vezes nesse mesmo período, conforme quadro abaixo:

EVOLUÇÃO DA TARIFA 2005 A 2015 <sup>102</sup>			
Data	Valor (R\$)	Nº Decreto	Data decreto
23/01/2005	1.90	387	20/01/2005
27/06/2005	1.80	1043	23/06/2005
23/04/2007	2.50	387	19/04/2007
11/01/2009	2.60	50	08/01/2009
05/03/2011	2.85	501	28/02/2011
05/03/2012	2.70	299	01/05/2012
14/03/2013	2.85	481	13/03/2013
01/07/2013	2.70	1001	27/06/2013
11/11/2014	2.85	1161	10/11/2014
06/02/2015	3.30	116	05/02/2015

Quadro 4: Evolução da tarifa.

Importante ressaltar que a falta de investimentos está ocasionando o envelhecimento da frota da cidade, o que é prejudicial aos trabalhadores e também à população que é servida por ônibus antigos e as vezes em estado de manutenção inadequado. O assunto chegou à câmara municipal da cidade, através de denúncia do vereador Jorge Bernardi, preocupado com o sucateamento do sistema de transporte da cidade que não recebia ônibus novos há mais de dois anos<sup>103</sup>.

Além do risco maior de acidentes, o sucateamento da frota exige mais da saúde dos trabalhadores, que acabam adoecendo por isso. Segundo Anderson Teixeira, presidente do SINDIMOC, “com a vida útil dos ônibus

<sup>102</sup> CUSTO da rede integrada de transporte. **URBS – Tarifa técnica**. Disponível em: < <http://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/transporte/tarifas-custos>>. Acesso em 10/11/2015.

<sup>103</sup> CURITIBA não recebe ônibus novos há dois anos. Câmara Municipal de Curitiba – Notícias do legislativo. Disponível em: < [http://www.cmc.pr.gov.br/ass\\_det.php?not=24538](http://www.cmc.pr.gov.br/ass_det.php?not=24538)>. Acesso em 09/11/2015.



ultrapassada, aumentam os problemas com manutenção e os riscos de acidentes”.<sup>104</sup>

Para ilustrar esse fato, apenas em 2015 a imprensa divulgou diversos problemas mecânicos envolvendo o transporte coletivo da cidade, inclusive dois casos mais graves em que os ônibus teriam pegado fogo. As ocorrências não foram confirmadas pelas empresas que alegam que ser “apenas fumaça branca”.<sup>105</sup> Por sorte ninguém saiu ferido, mas tais fatos demonstram o risco real a que estão sujeitos não apenas os trabalhadores, mas toda a população curitibana que depende do transporte público.

Mas é claro que, apesar de grave, a falta de investimento não é o único motivo para a crise no transporte coletivo de Curitiba, outros fatores também ajudaram a agravar o quadro.

A política nacional de incentivo ao consumo e facilitação do acesso ao automóvel faz com que a frota das grandes cidades aumente muito a cada dia. Para se ter uma ideia do tamanho deste problema, a cidade de São Paulo que conhecida por seus congestionamentos quilométricos recebe em média mais de 500 carros novos todos os dias.<sup>106</sup>

A valorização do transporte individual em face do transporte público produziu consequências severas para o transporte coletivo de diversas cidades, pois, além de roubar um usuário em potencial do transporte público, o aumento de automóveis nas ruas salienta a disputa já renhida entre carros e coletivos. A entrada de novos carros diminui a velocidade média dos ônibus, aumentando o tempo de necessário para realizar o itinerário da linha, diminuindo assim a qualidade do serviço.

Uma alternativa para compensar a perda na duração das viagens seria aumentar a disponibilidade de ônibus para a população, mas, isso implica no aumento dos custos da operação, o que, conseqüentemente, pressionam para

---

<sup>104</sup> MAIS um ônibus apresenta problema mecânico em Curitiba. Sindimoc – Notícias do sindicato. Disponível em: < [http://www.sindimoc.org.br/index.php?area=ver\\_noticia&id=677](http://www.sindimoc.org.br/index.php?area=ver_noticia&id=677)>. Acesso em: 09/11/2015.

<sup>105</sup> ONIBUS pegando fogo? Será mesmo? Disponível em: < <http://onibusdecuitiba.com/onibus-pegando-fogo-sera-mesmo/>>. Acesso em 09/11/2015.

<sup>106</sup> FROTA de cidade de São Paulo ganha 509 carros por dia. Mobilidade Sampa. Disponível em: <http://mobilidadesampa.com.br/2015/02/frota-da-cidade-de-sao-paulo-ganha-509-carros-por-dia/>. Acesso em: 03/08/2015.

o alto o valor das tarifas. Tarifas mais caras também afastam os usuários, fechando, assim, um círculo vicioso nefasto. O resultado dessa equação é um sistema de transporte cada vez mais caro e ineficiente.

Usuários e, principalmente, trabalhadores do transporte coletivo são os grandes afetados pela queda na qualidade do serviço. O aumento do número de carros nas ruas tornam o trânsito mais lento e as viagens mais demoradas. O fluxo intenso também favorece a ocorrência de acidentes. Como há mais ônibus nas ruas para compensar a lentidão das viagens a incidência de acidentes envolvendo o transporte coletivo aumenta, como de fato pode ser percebido pela imprensa local. Segundo dados da URBS em 2014 ocorreram 3999 acidentes envolvendo o transporte coletivo, uma média de quase 11 acidentes por dia.<sup>107</sup>

Além de acidentes, o transporte coletivo sofre com a grande incidência de assaltos, vandalismo e invasões. Em 2014 foram 1153 ocorrências de vandalismo o que representou um prejuízo de quase R\$ 280.000,00 (duzentos e oitenta mil reais). Já em relação aos assaltos, segundo o SETRANSP foram 3657 ocorrências em 2014, com um prejuízo de quase R\$ 610.000,00 (seiscentos e dez mil reais).<sup>108</sup>

É claro que esses prejuízos não são absorvidos apenas pelas empresas nem pelo poder público, que deveria garantir condições seguras de trabalho aos operadores. Parte desses prejuízos é suportado pelos trabalhadores, quando as empresas conseguem imputar-lhes a culpa pelo acidente, ou falha no procedimento de assaltos. Finalmente, o prejuízo é repassado aos usuários pois os custos são diluídos no valor da tarifa.

Tudo isso torna o transporte coletivo cada vez mais caro e ineficiente, agravando ainda mais a crise no setor, como é observado em Curitiba e em praticamente todas as grandes cidades do País.

## **4.2 A situação atual dos trabalhadores**

---

<sup>107</sup> AFC/URBS Relatório mensal dezembro 2014, documento em anexo.

<sup>108</sup> SISTEMA de transporte sofreu, em média, 10 assaltos por dia no ano passado. SETRANSP-Noticias. Disponível em: <<http://www.empresasdeonibus.com.br/noticias/sistema-de-transporte-sofreu-em-media-dez-assaltos-por-dia-no-ano-passado>>. Acesso em 05/08/2015.

O pretexto de crise já serviu de mote para a adoção de medidas políticas e econômicas contrárias aos interesses da classe trabalhadora. O professor WILSON RAMOS FILHO escreve que, boa parte da flexibilização e da precarização do direito trabalhista brasileiro ocorridas na década de 1990 foi feito sob argumento de preservar os empregos,<sup>109</sup> ou combater o desemprego que assolou a população brasileiro no final do século.

Não nos esqueçamos também que toda política neoliberal surgida na Europa na segunda metade do Século XX, no período pós crise do petróleo, veio em resposta a grave crise que tomou conta do velho continente no período dos pós fordismo, nas décadas de 1960 e 70.<sup>110</sup>

De fato, em todas as crises econômicas os trabalhadores são os primeiros a serem afetados. A constatação ou mesmo a ameaça do desemprego faz com que os trabalhadores aceitem a diminuição das garantias trabalhistas assegurando por lei, ocorrendo o fenômeno da flexibilização ou da precarização das condições de trabalho.

Não há como negar que a crise no transporte coletivo e Curitiba é principalmente econômica. Felizmente, em razão da natureza do serviço prestado não houve redução significativa dos postos de trabalho que pudessem produzir desemprego no setor, embora por diversas vezes tenha sido cogitada a hipótese de extinção da função de cobrador como forma de oxigenar o sistema. Contudo houve sensível piora nas condições de trabalho dos operadores e o pretexto da crise há anos serve de mote para barrar a implementação de melhores condições de trabalho por parte dos empresários.

Cientes dessa precarização, o Ministério Público do Trabalho da 9ª região, e também o sindicato da categoria, tem adotados inúmeras ações no intuito de reverter esse quadro depreciativo.

---

<sup>109</sup> RAMOS FILHO, Wilson. **Direito capitalista do trabalho: história mitos e perspectivas no Brasil**. 2012. p. 371 e 372.

<sup>110</sup> RAMOS FILHO W. *As reformas neoliberais no direito do trabalho europeu e algumas propostas em discussão para debelar seus efeitos desastrosos*. In. RAMOS FILHO, Wilson; GOSDAL, Thereza Cristina; WANDELLI, Leonardo Vieira. **Trabalho e Direito: Estudo contra a discriminação e o patriarcalismo**. Canal6 Editora. Bauru/SP. 2013. p. 301 - 337.

### 4.3 As Ações do Ministério Público do Trabalho

O *parquet* trabalhista regional, na qualidade de promovedor e guardião do meio ambiente sadio aos trabalhadores, tem se sensibilizado com a situação dos trabalhadores do sistema de transporte coletivo de Curitiba e realizado inúmeras diligências, junto à URBS e empresas de ônibus de Curitiba e ajuizado Ações Cíveis Públicas, quando os indiciados se recusam assinar os Termos de Ajustamento de Conduta (TAC).

Atualmente tramitam na Justiça do Trabalho de Curitiba duas importantes Ações Cíveis Públicas patrocinadas pelo MPT da 9ª região que cuidam dos interesses dos motoristas e cobradores de Curitiba. A primeira, de nº 02875-2013-012-09-00-1, trata de dois assuntos de extrema relevância e que são pautas constantes nas reuniões do sindicato da categoria: fim da dupla função no trabalho realizado em micro-ônibus, onde os motoristas também precisam fazer a cobrança da tarifa e; fim dos descontos indevidos, em caso de assaltos e multas da URBS. Na outra Ação, de nº 27938-2014-014-09-00-4 que tramita perante a 14ª Vara do Trabalho de Curitiba, o *Parquet* Laboral sensibilizados com as condições de trabalhos do motoristas e cobradores, principalmente aqueles que trabalham nas estações tubo, pede que a URBS e a COMEC sejam condenadas na obrigações de realizar melhorias nas estações de trabalho de modo a amenizar as condições adversas enfrentadas pelos trabalhadores em virtude da exposição às intempéries climáticas, além de falta de sanitários e água potável.

O fim da dupla função, ocasião em que o motorista do ônibus obriga-se a fazer também função de cobrador, o que segundo o entendimento do MPT produz fadiga e estresse nesses trabalhadores, já estava prevista em legislação municipal desde 2012, quando o chefe do executivo municipal sancionou a Lei nº 14.10/2012, proibindo que as empresas incumbissem aos motoristas a atribuição simultânea de condução de veículo e cobrança de passagens.

Contudo, devido a uma interpretação forçada da URBS, a lei foi solenemente ignorada. A URBS, em uma circular endereçada às empresas operadoras de transporte entendeu e orientou que a operação realizada nos micro-ônibus não representava nenhuma ofensa a lei pois os motoristas desses

veículos eram orientados a cobrar a passagem com o veículo parado.<sup>111</sup> Dessa forma, segundo os interpretes da URBS, não haveria a simultaneidade que a Lei pretendia combater.

Na sentença prolatada pelo juízo da 12ª Vara do Trabalho em 06/05/2014<sup>112</sup> exigiu que as empresas se abstenham de exigir que os motoristas de ônibus da RIT de Curitiba e região metropolitana exercessem concomitantemente a função de cobrador. O juízo ainda antecipou os efeitos da sentença, dando prazo de 15 dias para que a URBS readequasse a operação.

A solução ideal seria recolocar os cobradores dentro dos ônibus para fazer a cobrança da tarifa, entretanto não foi esta a medida adotada pela URBS. A saída encontrada foi a de não aceitar mais o pagamento da tarifa em dinheiro nas 62 linhas atendidas por micro-ônibus. Assim, desde 01/08/2014, para utilizar as linhas servidas por micro-ônibus em Curitiba, o usuário é obrigado a portar um cartão transporte.

O tema de descontos feitos pelas empresas diretamente nos salários dos trabalhadores, decorrentes de assaltos e multas da URBS também foram atacados pelos MPT. Na opinião do *Parquet* laboral, tais atitudes são contrárias ao ordenamento jurídico pátrio, que protege a remuneração do trabalhador contra descontos, e pede que as cláusulas que permitem tais descontos sejam retiradas dos instrumentos normativos, além da devolução aos trabalhadores dos valores descontados sob esta rubrica.

Na sentença referida, o magistrado acatou a fundamentação do MPT, entendendo que “ *a norma coletiva combatida viola frontalmente o princípio de que é o empregador que assume o risco pela atividade econômica (Art. 2º da CLT)* ” declarando, assim, a nulidade das cláusulas autorizativas de descontos por assaltos e multas, bem como condenando as empresas réas a restituírem os valores indevidamente descontados dos empregados sob tais rubricas, inclusive antecipando os efeitos da sentença.

---

<sup>111</sup> URBS - DTP/250/2013, de 24/07/2013. Documento em anexo.

<sup>112</sup> Documento disponível no portal do TRT9, no endereço: < [http://www.trt9.jus.br/internet\\_base/processosel.do](http://www.trt9.jus.br/internet_base/processosel.do)>. Acesso em 05/11/2015.

O juízo também fixou multa diária de R\$ 10.000,00 (dez mil reais), caso os descontos persistisse, e também condenou os réus, URBS SETRANSP e SINDIMOC, de forma solidária, ao pagamento de R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais) por danos morais coletivos, que deveria ser destinado a um fundo criado pelo município para promover melhorias na segurança no transporte coletivo.

Em 16/12/2014, em julgamento de Recurso Ordinário o Tribunal acatou as razões de recurso do MPT, reconhecendo também a legitimidade do Município de Curitiba figurar no polo passivo da presente ação na qualidade de responsável pelo serviço público de transporte coletivo. Na ocasião o Tribunal determinou o retorno dos Autos à Vara de Origem para que o Juízo se manifestasse acerca dos pedidos formulados pelo Autor contra o Município.

Em nova sentença publicada em 10 de março corrente, o Juízo *a quo* novamente afastou a responsabilidade do Município de Curitiba e, pior, reexaminou sua própria decisão e concluiu por julgar improcedente o pedido para que as rés se abstenha de descontar dos trabalhadores as multas emitidas pela URBS:

Isto posto, julgo improcedente o pedido genérico para que as entidades deixem de constar nos acordos ou deixem de descontar multas aplicadas pela URBS<sup>113</sup>.

A segunda importante Ação Civil Pública do MPT que trata das condições de trabalho nas estações-tubo ainda está em fase de conhecimento. O tema, inclusive, foi estopim de uma greve histórica em Curitiba em 29 de junho de 2014, quando os ônibus da capital andaram com as catracas liberadas, sem a presença dos cobradores. No mesmo dia, Curitiba estava recebendo um jogo entre Rússia e Argélia, válido pela copa do mundo de futebol<sup>114</sup>.

Contudo, a questão da precariedade das condições de trabalho nas estações tubo veio à baila novamente por ocasião da Ação de Dissídio Coletivo

---

<sup>113</sup> AUTOS nº 02875-2013-012-09-00-1. Sentença de conhecimento. Disponível em: [http://www.trt9.jus.br/internet\\_base/publicacaoman.do?evento=Editar&chPlc=6455233&procR=AAAS5pABaAAJkvcAAO&ctl=2875](http://www.trt9.jus.br/internet_base/publicacaoman.do?evento=Editar&chPlc=6455233&procR=AAAS5pABaAAJkvcAAO&ctl=2875)>. Acesso em: 05/08/2015.

<sup>114</sup> TAVARES, Osny. **Em dia de jogo da Copa, ônibus de Curitiba circulam com as catracas livres**. Uol – Notícias – Cotidiano. Disponível em: <<http://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2014/06/26/em-dia-de-jogo-da-copa-onibus-de-curitiba-circulam-com-catraca-livre.htm>>. Acesso em 05/08/2015.

n.º DC 00050-2015-909-09-00-3 (Em anexo), de 2015. Na oportunidade, a Desembargadora Ana Carolina Zaina exigiu que a URBS apresentasse um “*cronograma das obras de melhorias realizadas nas Estações Tubo*”. A URBS argumentou que não poderia trazer tal informação “*pois ainda estava fazendo levantamento das condições em eu se encontram todas as Estações tubo*” para posteriormente propor “*soluções concretas.*”<sup>115</sup>

#### **4.4 As ações do Sindimoc**

Todos os anos o Sindicato vem apresentando um exaustivo rol de reivindicações de melhorias nas condições de trabalho dos motoristas e cobradores de Curitiba e região, tais como melhorias nas estruturas das estações tubo para amenizar os efeitos das intempéries; implantação de banheiros em terminais e estações tubo exclusivas para os trabalhadores do sistema e fim das cobranças abusivas e assédio moral por parte da empresas sem que consiga a mesma efetividade.

Em 2013, por exemplo, a categoria aprovou uma pauta com 65 (sessenta e cinco) reivindicações<sup>116</sup>. Contudo, face a dificuldades de diálogo com a as empresas e a URBS/PMC, foram resolvidas em audiências realizada no TRT somente as cláusulas de natureza econômicas da pauta (salário, cartão alimentação e abono salarial), ficando as demais reivindicações apenas em promessas de que seria tratado em reuniões futuras.

As negociações posteriores também não evoluíram e por diversas vezes o Sindicato teve que recorrer à ameaça de greve para que as empresas adotassem medida protetivas, ou deixasse de adotar medidas contrárias aos interesses da categoria.

Paradoxalmente, em relação às lutas salariais, o SINDIMOC vem obtendo relativo sucesso, com ganhos reais acima da inflação aos seus

---

<sup>115</sup> ATA nº 13/2015 de 27/02/2017 Autos TRT9 – DC nº 00050-2015-909-09-00-3, em anexo.

<sup>116</sup> PAUTA de reivindicações salariais 2013. - **SINDIMOC** - Disponível em: <[http://www.sindimoc.org.br/?area=ver\\_noticia&id=95](http://www.sindimoc.org.br/?area=ver_noticia&id=95)>. Acesso em 10/11/2015.

representados, além de outros benefícios, conforme demonstra a planilha de evolução salarial abaixo:

Evolução Salarial no transporte coletivo desde 2005:

Ano	Salário <sup>117</sup> Motorista (R\$)	Salário cobrador (R\$)	Aumento (%)	INPC/ano anterior <sup>118</sup> (%)	Ganho real (%)
2005	966,6	545,40	8,26	6,13	2,13
2006	1015,2	574,2	5,02	5,2	0,18
2007	1045,8	592,2	3,01	2,81	0,2
2008	1108,8	628,2	6	5,15	0,85
2009	1180,8	669,6	6,5	6,2	0,3
2010	1234,8	700,2	4,6	4,11	0,49
2011	1359,00	770,4	10,0	6,45	3,55
2012	1503,00	851,4	10,5	6,8	3,7
2013	1660,81	940,8	10,5	6,2	4,3
2014	1814,94	1028,11	9,28	5,57	3,71
2015	1978,29	1120,64	9	7,67	1,37

Quadro 5: *Evolução salarial.*

Segundo dados da Associação Nacional de Transporte Urbano - NTU referente ao mês de março de 2015, Curitiba é a capital brasileira com maior média de salário de motoristas e cobradores, se levarmos em conta uma jornada de trabalho de 6 horas diárias e 36 semanais.<sup>119</sup>

Porém, tamanho é o esforço empreendido pelo sindicato em acertar as cláusulas salariais, com inúmeras audiências e assembleias da categoria, que sobra pouca energia para discutir as demais reivindicações dos trabalhadores.

Por isso as greves e paralisações tem sido constante na vida dos trabalhadores e usuários do transporte público da capital. Em 2015 foram duas greves gerais, e oito desde fevereiro de 2014<sup>120</sup>. Sem contar as pequenas paralisações feitas geralmente nas garagens das empresas para protestar por temas pontuais, como atrasos de salário ou denúncias de assédio moral, conforme diversos editais de convocação encontrados no portal do SINDIMOC.

<sup>117</sup> De acordo com as Convenções Coletivas de Trabalho da categoria, no período.

<sup>118</sup> INDICE Nacional de Preços ao consumidor INPC/IBGE. Disponível em: <<http://www.portalbrasil.net/inpc.htm>>. Acesso em 05/08/2015.

<sup>119</sup> NTUInforma – Informativo da NTU - Abril 2015: disponível em: <<http://ntu.org.br/Arquivo/2015/NTUInformaAbril2015.pdf>>. Acesso em 05/08/2015

<sup>120</sup> RELEMBRE todas as paralisações que deram dor de cabeça ao usuário de ônibus. Gazeta do Povo – Vida e Cidadania. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/relembre-todas-as-paralisacoes-que-deram-dor-de-cabeca-aos-usuarios-de-onibus-ej9aov4gdgunc4cc485q8utzi>>. Acesso em: 09/11/2015.



Na Ação de Dissídio Coletivo de 2014, (Autos n.º 00043-2014-909-09-00-0) o Sindimoc argumentou que marcou inúmeras “mesas redondas” com o representante dos empresários para tratar dos demais temas de interesse da categoria, mas que as negociações restaram infrutíferas já que o SETRANSP não comparecia às reuniões, ou quando ia, se limitava a responder por escrito as alegações dos empregados, geralmente refutando ou contemporizando as denúncias, sem efetivamente discutir os problemas. O descaso levou o SINDIMOC a abrir novo indicativo de Greve, como a que ocorreu no dia 29/06/2014, já relatada neste trabalho.

Os principais assuntos e reivindicações feitos pelo Sindimoc junto aos empresários, são baseadas em denúncias recebidas pela entidade de mais de três mil trabalhadores. As reclamações são variadas e vão desde descontos indevidos, comparecimentos na empresa fora do horário de trabalho por motivos diversos sem recebimento de horas extras, excesso de trocas nas escalas, excesso de punição aos empregados, sobretudo por motivos fúteis, gerando um verdadeiro clima de terror psicológico para os empregados, entre outros.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O objetivo da presente pesquisa monográfica foi, principalmente, trazer para a academia um tema bastante relevante para o mundo do direito e do trabalho, que são os problemas vividos pelos trabalhadores do transporte público de Curitiba, em virtude das dificuldades apresentadas pelo sistema. O assunto é grave e tem recebido atenção do poder público e da imprensa. Porém, em nosso entendimento, as discussões envolvendo o problema da mobilidade, em sua quase totalidade, tem negligenciado os impactos que produziu e continua produzindo na vida de seus trabalhadores, bem como de seus familiares.

Com base nos dados analisados, foi possível apontar que as transformações ocorridas no transporte público da capital paranaense nos últimos anos, jogaram o sistema em uma crise sem precedentes. Os sintomas desta crise são, principalmente, a diminuição da demanda de usuários no transporte, a falta de políticas eficazes que valorizem o transporte coletivo, e os problemas financeiros apresentados pela URBS, sociedade de economia mista criada para gerir o transporte coletivo e a falta de investimento que tragam melhorias aos trabalhadores.

Quase todos os meses as empresas têm dificuldades de cumprir seus compromissos financeiros, principalmente os salários de seus empregados, que é um dos maiores custos. A falta de pontualidade nos pagamentos tem levado a população de Curitiba a conviver com constantes paralizações e greves no transporte coletivo.

O trabalho também ressaltou alguns pontos positivos do sistema, tais como uma remuneração compatível com a carga horária teoricamente exigida. Porém, no que tange às condições de trabalhos dos operadores deixa-se muito a desejar. A falta de condições satisfatórias de trabalho, aliada à cobrança excessiva por parte dos empregadores, tem afastado os trabalhadores do volante dos ônibus, ao mesmo tempo que torna precária a situação de quem permanece laborando no sistema, trazendo consequências não apenas para os

trabalhadores, mas para toda a sociedade curitibana que depende de transporte público, ou que utiliza as vias públicas da cidade.

O Sindicato da categoria tem se mostrado sensível com os problemas da categoria, entretanto falta efetividade em resolvê-los. As principais reclamações da categoria, conforme podem ser observadas nas pautas de reivindicações do Sindimoc, referem-se a condições de trabalho inadequadas, além de cobrança e pressões excessivas exercidas pelos empresários.

Um dos principais entraves encontrados pelo Sindicato na implementação de melhorias aos trabalhadores está justamente na crise, que tem impedido até mesmo que se discutam a fundo esses problemas. Enquanto a solução não vem, continuam aumentando os índices negativos do transporte da cidade, tais como acidentes, paralisações constantes, sucateamento dos equipamentos, entre outros.

A dificuldade de resolver a situação por parte do sindicato, tem forçado o Ministério Público do Trabalho a promover inúmeros inquéritos e ações para tratar de irregularidades nas empresas em relação aos trabalhadores, ou mesmo os próprios trabalhadores a buscar de forma individual uma solução perante a justiça do trabalho.

Este trabalho, portanto, não se preocupou em propor nenhuma solução para o problema. A solução em nosso ponto de vista, depende de um entendimento conjunto de empresários e do poder público, mas com a participação dos trabalhadores, representados pelo sindicato ou pelo Ministério Público do Trabalho. O objetivo aqui visado foi apenas ampliar o debate sobre o transporte público urbano, chamando atenção para a delicada situação que estão vivendo seus trabalhadores, que não podem sofrer as consequências dos equívocos praticados pelos empresários, e pelo poder público que, em última instância, é quem tem a responsabilidade constitucional pela execução do serviço.

## 6 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALEMÃO, Ivan. **Comentários à lei do Motorista (Lei 12.619 de 30.04.2012)**. Disponível em: <<http://ivanalemaouff.blogspot.com.br/p/livros-publicados-recentemente.html>>. Acesso em: 15/04/2015.

AROUCA, José Carlos. **Curso Básico de Direito Sindical**. São Paulo LTr., 2006.

AUDITORIA na URBS – FUC. Portal do TCE. Disponível em: <<http://www1.tce.pr.gov.br/conteudo/auditoria-na-urbs-fuc/246206/area/48>>. Acesso em 20/03/2015.

BARROS, Alice Monteiro de. **Curso de direito do Trabalho**. – 7. ed. – São Paulo: LTr., 2011.

BAZZANI, Adamo. **Motorista de ônibus é o pior emprego do Brasil, diz pesquisa**. Disponível em : <[http://www.fetropar.org.br/index.php?option=com\\_content&view=article&id=12530%3Amotorista-de-onibus-e-o-pior-emprego-do-brasil-diz-pesquisa&catid=30&Itemid=135](http://www.fetropar.org.br/index.php?option=com_content&view=article&id=12530%3Amotorista-de-onibus-e-o-pior-emprego-do-brasil-diz-pesquisa&catid=30&Itemid=135)>. Acesso em: 20/08/2015.

BAZZANI, Adamo. **Ônibus são símbolos de uma sociedade**. Disponível em: <<http://www.empresasdeonibus.com.br/opiniao/onibus-sao-simbolo-de-uma-sociedade>>. Acesso em 03/08/2015.

CAMARGO, Denise. (org.) **A história do sistema de transporte Coletivo de Curitiba (1887/2000)**. Curitiba, Travessa dos Editores, 2005.

CARACTERÍSTICAS da RIT. URBS - Transporte – Rede Integrada de Transporte. Disponível em: <<http://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/transporte/rede-integrada-de-transporte>>. Acesso em 31/03/2015.

CARRION, Valentin. **Comentários à consolidação das leis do trabalho**. 32. ed. atual. por Eduardo Carrion. São Paulo: Saraiva, 2007.

CESCA, Heliberton. **Licitação abate dívida milionária. Gazeta do Povo**. – Vida e cidadania. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/licitacao-abate-divida-milionaria-cqz987sjqijx0lxlz7ofp64we>>. Acesso em: 03/08/2015

CESCA, Heliberton. **Remuneração alterada não entra na conta**. Gazeta do povo – Vida e cidadania. Disponível em: <[Http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=1020562&tit=Remuneracao-alterada-nao-entra-na-conta](http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=1020562&tit=Remuneracao-alterada-nao-entra-na-conta)>. Acesso em: 03/08/2015.

COELHO, Luciano Augusto de Toledo. **Motorista: Lei 13103/2015**. Revista eletrônica do Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região.V5 – n.45. Outubro 2015. P.3. Disponível: em <http://www.mflip.com.br/pub/escolajudicial>. Acesso em 20/10/2015.

COMISSÃO Parlamentar do Inquérito (CPI) do transporte coletivo de Curitiba - **Câmara Municipal de Curitiba**. Disponível em:<[http://www.cmc.pr.gov.br/cpi\\_transporte.php](http://www.cmc.pr.gov.br/cpi_transporte.php)>. Acesso em 20/03/2015.

COMO Erondy Silvério virou empresário. Portal de José Wille. Disponível em: <<http://www.jws.com.br/2011/02/como-erondy-silverio-virou-empresario>>.

Acesso em: 05/08/2015.

CONHECENDO Curitiba. Portal da Prefeitura de Curitiba. Disponível em: <<http://www.curitiba.pr.gov.br/conhecendocuritiba/>>. Acesso em 05/08/2015.

CPI – Relatório Final Comissão – URBS. p. 92 e 93. Disponível em: <<http://files.urbs.curitiba.pr.gov.br/pdf/comunidade/comissao-tarifa/Relat%F3rio%20final%20Comiss%E3o.pdf>>. Acesso em: 05/08/2015.

CRUZETTA, Fernanda Carolina. **Rememorações da cidade de Curitiba: Visões do progresso nas décadas iniciais do século XX.** Trabalho de Conclusão de Curso de História. UFPR, 2010.

CURITIBA não recebe ônibus novos há dois anos. **Câmara Municipal de Curitiba – Notícias do legislativo.** Disponível em: <[http://www.cmc.pr.gov.br/ass\\_det.php?not=24538](http://www.cmc.pr.gov.br/ass_det.php?not=24538)>. Acesso em 09/11/2015.

DELGADO, Mauricio Godinho. **Curso de Direito do Trabalho**, 11ª Edição. São Paulo. Editora LTr., 2012.

DELGADO, Mauricio Godinho. **Direito Coletivo do Trabalho**. 3º Edição. São Paulo. Editora LTr., 2008.

DICAS de Segurança. **Polícia Militar do Paraná.** Disponível em: <[www.pmpr.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php/conteudo547](http://www.pmpr.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php/conteudo547)>. Acesso em: 05/08/2015.

FELIX, Rosana. **2004: Eleição decidida por R\$ 0,25.** Gazeta do Povo – Vida Pública. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/vida-publica/eleicoes/2012/memoria/2004-a-eleicao-decidida-por-r-025-3dzxx1aw64sayccc06l2lx7wu>>. Acesso em 03/08/2015.

FROTA de cidade de São Paulo ganha 509 carros por dia. Mobilidade Sampa. Disponível em: <<http://mobilidadesampa.com.br/2015/02/frota-da-cidade-de-sao-paulo-ganha-509-carros-por-dia/>>. Acesso em: 03/08/2015.

GONÇALVES, Antônio Fabrício de Matos. **Flexibilização Trabalhista.** Belo Horizonte, Mandamentos Editora, 2004.

GOSDAL, Thereza Cristina. **Dignidade do Trabalhador: Um conceito construído sob o paradigma do trabalho decente e da honra.** - São Paulo: LTr., 2007.

HISTÓRIA de Curitiba. Disponível em: <<http://www.curitiba-parana.net/historia.htm>>. Acesso em: 23/02/2015.

HISTÓRIA do transporte. Portal da URBS. Disponível em: <<http://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/transporte/historia-transporte>>. Acesso: em 01/08/2015.

História. **Portal da prefeitura de Curitiba.** Disponível em: <<http://www.curitiba.pr.gov.br/idioma/portugues/historia>>. Acesso em: 23/02/2015.

HISTÓRICO. **SETRANSP.** Disponível em: <<http://www.empresasdeonibus.com.br/historico>>. Acesso em 26/03/2015

IANNI, Octávio. **As metamorfoses do escravo: Apogeu e crise da escravatura no Brasil meridional**. 2ª Ed. Revista e aumentada - São Paulo: Hucitec Curitiba: Scientia e Labor 1988.

IBGE – **Tendências demográficas: Uma análise dos resultados da sinopse preliminar do Censo Demográfico de 2000**. Disponível em: <[http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/sinopse\\_preliminar/default.shtm](http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/sinopse_preliminar/default.shtm)>. Acesso em: 03/08/2015.

IBGE: **Estudos Arranjos populacionais e concentrações urbanas no Brasil**. Portal do IBGE. Documento disponível em: <[ftp://geofp.ibge.gov.br/organizacao\\_territorial/arranjos\\_populacionais/arranjos\\_populacionais.pdf](ftp://geofp.ibge.gov.br/organizacao_territorial/arranjos_populacionais/arranjos_populacionais.pdf)>. Acesso em 27/03/2015

INDICE Nacional de Preços ao consumidor INPC/IBGE. Disponível em: <<http://www.portalbrasil.net/inpc.htm>>. Acesso em 05/08/2015.

NTUInforma. **Informativo da NTU – mensal - Abril 2015**: disponível em: <<http://ntu.org.br/Arquivo/2015/NTUInformaAbril2015.pdf>>. Acesso em 05/08/2015

INFORMATIVOo Transporte Coletivo Gloria. Ano 09, Edição 56. Janeiro e fevereiro de 2012. Disponível em: < <http://tcgloria.com.br/jornal2.php>>. Acesso em 05/08/2015.

IPPUC – **Plano diretor de Curitiba - Mobilidade urbana e transporte integrado. Análise de desempenho 1970-2009**. PDF. Disponível em: <[www.ippuc.org.br/default.pht](http://www.ippuc.org.br/default.pht)>. Acesso em: 03/08/2015.

Jornal O Estado do Paraná, 24/02/1972. *Apud*. CAMARGO, Denise. **A história do sistema de transporte coletivo de Curitiba (1887/2000)**. Curitiba, 2005.

LEITE, Eduardo de Oliveira. **A monografia jurídica – 6. ed. rev. , atual., e ampl.** – São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2003.

LICITAÇÕES homologadas URBS. **Portal da URBS**. Disponíveis em: <<http://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/institucional/licitacoes/HOMOLOGADAS>>. Acesso em 05/08/2015.

MAIS um ônibus apresenta problema mecânico em Curitiba. Sindimoc – Notícias do sindicato. Disponível em: < [http://www.sindimoc.org.br/index.php?area=ver\\_noticia&id=677](http://www.sindimoc.org.br/index.php?area=ver_noticia&id=677)>. Acesso em: 09/11/2015.

MALHEIRO, Perdigão. **A Escravidão no Brasil: ensaio histórico Jurídico e Social** - 3ª Ed. Brasília: Petrópolis, Vozes, 1976.

MARÇAL Jairo [coordenador]. **História**. Vários autores. Curitiba: SEED-PR, 2006. – (ISBN: 85-85380-36-5).

MARX, Karl. **Manuscritos econômicos e filosóficos**. Tradução de Jesus Ranieri. São Paulo : Boitempo Editorial, 2004.

MATOS, Raquel Dorigan. **Controle e sofrimento no trabalho: Estudo de caso em uma organização de transporte coletivo de Curitiba e Região metropolitana**. Dissertação de Mestrado. Setor de Ciências Sociais Aplicadas –UFPR, 2005.

MELLO, Celso Antônio Bandeira de. **Curso de Direito Administrativo** - 26ª Ed. São Paulo : Malheiros, 2009.

MINISTÉRIO Público do Trabalho no Trabalho do Paraná: <<http://www.prt9.mpt.gov.br>>

MORRISON. Allen. **Os bondes de Curitiba Paraná Brasil**. Traduzido por Mauricio R. Ortega, disponível em: <<http://www.tramz.com/br/ct/ctp.html>>.

NASCIMENTO, Amauri Mascaro. **Curso de direito do trabalho: história e teoria geral do direito do trabalho: relações individuais e coletivas do trabalho**. – 26. ed. – São Paulo: Saraiva, 2011.

NEVES, Lafaiete Santos. **Movimento popular e transporte coletivo em Curitiba (1970-1990)**. In. Revista dos transportes públicos - ANTP. Ano 24 – 2002 - 2º Trimestre, p. 97-122.

NEVES, Lafayete Santos. **A crise no transporte**. Jornal Gazeta do Povo – Opinião. Disponível em: < <http://www.gazetadopovo.com.br/opiniao/artigos/a-crise-no-transporte-bqopc51a7yls3m0p0fvngiwy6>>. Acesso em: 09/11/2015.

NOGUEIRA, Eliel. **Curitiba antiga** (E-book). Disponível em <<http://elielnoqueira.com/category/curitiba/>>

NTU – **Parecer Jurídico nº 04/2015. Os pontos principais da lei 13103/2015**. Interessado: Conselho diretor da NTU. Disponível em: <[http://www.setrerj.org.br/noticias/noticia054\\_ntu.pdf](http://www.setrerj.org.br/noticias/noticia054_ntu.pdf)> acesso em 05/10/2015

NTU: **100 anos do transporte urbano no Brasil**. Publicação da NTU – Associação Nacional das empresas de transporte urbano

ONIBUS pegando fogo? Será mesmo? Disponível em: < <http://onibusdecuitiba.com/onibus-pegando-fogo-sera-mesmo/>>. Acesso em 09/11/2015.

PASSOS, André. PASSOS. Edésio, LUNARD, Sandro. [organizadores] **Motorista profissional: Aspectos da Lei n. 12619/2012: elementos da Legislação trabalhista e de trânsito** – São Paulo, LTR, 2013.

PEREIRA, Alcidino Bitencourt. **O SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE CURITIBA**. In. Revista do Transporte Público – ANTT, Ano 7, nº 25, setembro de 1984.

PEREIRA, Luis Fernando Lopes. **O espetáculo dos maquinismos modernos – Curitiba na virada do século XIX ao XX** – São Paulo: Blucher Acadêmico, 2009.

RAMOS FILHO, Wilson. **Direito Capitalista do Trabalho: história, mitos e perspectivas no Brasil**. São Paulo: LTr., 2012.

RAMOS FILHO, Wilson; GOSDAL, Thereza Cristina; WANDELLI, Leonardo Vieira. **Trabalho e Direito: Estudo contra a discriminação e o patriarcalismo**. Bauru/SP: Canal6 Editora, 2013.

REDE Integrada de Transporte. **URBS** – Disponível em: <<http://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/transporte/rede-integrada-de-transporte>>. Acesso em: 03/08/2015.

RELATÓRIO auditoria URBS – FUC. **TCE/PR** – Disponível em: <http://www1.tce.pr.gov.br/multimedia/2013/9/pdf/00250015.pdf>. Acesso em 05/10/2015.

RELEMBRE todas as paralisações que deram dor de cabeça ao usuário de ônibus. Gazeta do Povo – Vida e Cidadania. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/relembre-todas-as-paralisacoes-que-deram-dor-de-cabeca-aos-usuarios-de-onibus-ej9aov4qdgunc4cc485q8utzi>>. Acesso em: 09/11/2015.

REVISTA eletrônica do Tribunal regional da 9ª Região – Ano V – 2015 v.45 Mensal. Disponível em: <<http://www.mflip.com.br/pub/escolajudicial>>.

RUSSOMANO, Mozart. Victor. **Princípios gerais de Direito Sindical**. 2ª Edição Ampliada e atualizada. Rio de Janeiro: Forense, 1995.

SEJA motorista e tenha emprego garantido e salário atrativo. **Agencia CNT de notícias**. Disponível em: <[http://www.cnt.org.br/Paginas/Agencia\\_Noticia.aspx?noticia=mercado-trabalho-emprego-salario-carencia-profissionais-motoristas-12052014](http://www.cnt.org.br/Paginas/Agencia_Noticia.aspx?noticia=mercado-trabalho-emprego-salario-carencia-profissionais-motoristas-12052014)>. Acesso em: 31/03/2015

SISTEMA de transporte sofreu, em média, 10 assaltos por dia no ano passado. SETRANSP- Notícias. Disponível em: <<http://www.empresasdeonibus.com.br/noticias/sistema-de-transporte-sofreu-em-media-dez-assaltos-por-dia-no-ano-passado>>. Acesso em 05/08/2015.

SISTEMA expresso começou com 20 ônibus, **Portal da URBS – Notícias**. Disponível em: <<http://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/noticia/sistema-de-expresso-comecou-com-20-onibus>> Acesso em: 05/08/2015.

SOBOL, Lis Andrea Pereira (organizadora). **Violência psicológica e Assédio Moral no Trabalho, Pesquisas Brasileiras**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2008.

SOUZA, Néson Rosário de. **Planejamento Urbano em Curitiba. Saber técnico, classificação dos cidadãos e partilha da cidade**. In. UFPR Revista de Sociologia e política. N.º 16, 2001, págs. 107-120. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf.rsocp/n016/007n16.pdf>>. Acesso em: 05/08/2015.

TAVARES, Osny. **Em dia de jogo da Copa, ônibus de Curitiba circulam com as catracas livres**. Uol – Notícias – Cotidiano. Disponível em: <<http://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2014/06/26/em-dia-de-jogo-da-copa-onibus-de-curitiba-circulam-com-catraca-livre.htm>>. Acesso em 05/08/2015.

WILLE, Jose. **Como Erondy Silvério virou empresário**. Disponível em <<http://www.jws.com.br/2011/02/como-erondy-silverio-virou-empresario/>>. Acesso em 03/08/2015.



## 7 ANEXOS

<b><u>Anexo I: Convenio RIT metropolitana</u></b> .....	73
<b><u>Anexo II: Relatório URBS – Dezembro 2014</u></b> .....	77
<b><u>Anexo III: Decreto 210/1991</u></b> .....	108
<b><u>Anexo IV</u></b> .....	127
<b><u>Anexo V: Decreto nº 1356/2008</u></b> .....	143
<b><u>Anexo VI: Determinação operacional DTP250/2013</u></b> .....	171
<b><u>Anexo VII: ATA 15/2015 – DC 2015</u></b> .....	174
<b><u>Anexo VIII: Multas 2014:</u></b> .....	182

### 7.1 Convenio RIT metropolitana

Convênio firmado entre o Estado do Paraná, representado pela Coordenação da região metropolitana – COMEC, e Município de Curitiba, representado pela URBS/S.A., para integração do transporte coletivo de Curitiba com a região Metropolitana.



**Aditivo Nº 01 do CONVÊNIO firmado em janeiro de 1996 entre o ESTADO DO PARANÁ, o MUNICÍPIO DE CURITIBA, a Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba - COMEC e a URBS - Urbanização de Curitiba S/A, objetivando a delegação do gerenciamento do Sistema de Transporte Coletivo Metropolitano.**

Pelo presente instrumento o ESTADO DO PARANÁ - pessoa jurídica de direito público, com sede administrativa nesta Cidade de Curitiba - Palácio Iguazú - Centro Cívico, doravante denominado ESTADO, neste ato representado pelo Excelentíssimo Governador, JAIME LERNER - com participação da SECRETARIA DE ESTADO DO PLANEJAMENTO E COORDENAÇÃO GERAL, aqui representada pelo Secretário, CASSIO TANIGUCHI, e da COORDENAÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA - COMEC - autarquia estadual com sede nesta Capital na rua Marechal Hermes, nº 751 - 5º andar, neste ato representada pelo seu Diretor Presidente, LUIZ MASARU HAYAKAWA e pela Diretora Administrativo-Financeira, VERA REGINA MACIEL COIMBRA - doravante denominada COMEC e o MUNICÍPIO DE CURITIBA - pessoa jurídica de direito público, com sede administrativa na Av. Cândido de Abreu - Palácio 29 de Março, nesta Capital, neste ato representado pelo Prefeito Municipal, RAFAEL VALDOMIRO GRECA DE MACEDO, devidamente assistido pelo Procurador Geral do Município, JOSÉ CID CAMPELO FILHO, doravante denominado MUNICÍPIO - juntamente com a URBS - URBANIZAÇÃO DE CURITIBA S.A. - sociedade de economia mista municipal, estabelecida nesta Capital, na Av. Presidente Affonso Camargo - Estação Rodoferroviária - Bloco Central, neste ato representada pelo seu Presidente CARLOS EDUARDO CENEVIVA e pelo Diretor de Operações, EUCLIDES ROVANI, doravante denominada URBS, considerando os ajustes e adequações necessárias para viabilizar as plenas condições e formalidades de cunho econômico-financeiro pertinente aos dispêndios autorizados e originados do CONVÊNIO firmado aos 31 dias do mês de janeiro de 1996 entre os adiante signatários do presente termo, decidem de comum acordo promover a alteração redacional de "subitem" do CONVÊNIO de referência, na forma expressa a seguir:

CLÁUSULA PRIMEIRA

Os "subitens" 3.1.3., 3.1.4. e 3.1.5, da CLÁUSULA TERCEIRA - ATRIBUIÇÕES DA COMEC - do texto originário, passam a ter a seguinte redação:

3.1.3. - prover recursos para as finalidades referidas na cláusula sexta deste instrumento, na forma e condições descritas em seus subitens, bem como para as demais etapas de modernização e racionalização do sistema metropolitano na parte concernente à infraestrutura e construção de novos terminais na região metropolitana;



3.1.4. - repassar à URBS, para apropriação no Fundo de Urbanização de Curitiba, criado pela Lei Municipal nº 4.369, de 25 de setembro de 1972, os eventuais recursos necessários para a construção, reforma ou ampliação de Terminais de Transporte e outros equipamentos urbanos sediados no Município de Curitiba, necessários para a integração metropolitana.

3.1.5. - arcar diretamente com os custos para a construção, reforma e adaptação de Terminais e outros equipamentos urbanos localizados nos municípios da Região Metropolitana de Curitiba.

#### CLÁUSULA SEGUNDA

Os subitens 6.1.2. e 6.1.3., da CLÁUSULA SEXTA - PARTICIPAÇÃO FINANCEIRA DOS CONVENIENTES, do termo originário, passam a vigir com a seguinte redação:

6.1.2. - a fabricação e instalação das ESTAÇÕES TUBO serão contratadas pela URBS, mediante procedimento licitatório prévio, ficando a cargo da COMEC o pagamento dos valores concernentes à aludida contratação, para o que destina-se verba na ordem de R\$ 1.900.000,00 (um milhão e novecentos mil reais).

6.1.3. - os pagamentos a que se refere o subitem 6.1.2. deverão ser efetivados pela COMEC, mediante solicitação da URBS nesse sentido, com a remessa dos documentos pertinentes, correndo a despesa por conta da DOTAÇÃO ORÇAMENTÁRIA: 1814.0759-5722.037 - 4130.34 e 4130.09, da Fonte 00 - Recurso do Tesouro.

#### CLÁUSULA TERCEIRA


Permanecem inalterados todos os demais termos constantes do instrumento originário do CONVÊNIO em questão, desde que não colidentes com o ora avençado.



ESTADO DO PARANÁ  
Gabinete do Governador

E por assim estarem de acordo pleno, firmam as partes o presente Termo Aditivo -  
lavrado em 02 (duas) vias de igual teor e forma.


Curitiba, 02 de maio de 1996.



JAIME LERNER  
Governador do Paraná



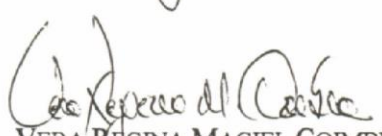
RAFAEL VALDOMIRO GRECA DE MACEDO  
Prefeito Municipal de Curitiba




CASSIO TANIGUCHI  
Secretário de Estado do Planejamento e  
Coordenação Geral




LUIZ MASARU HAYAKAWA  
Diretor Presidente da COMEC



VERA REGINA MACIEL COIMBRA  
Diretora Administrativo-Financeira da COMEC



JOSE CID CAMPEOLO FILHO  
Procurador Geral do Município de Curitiba



CARLOS EDUARDO CENEVIVA  
Presidente da URBS



EUCLIDES ROVANI  
Diretor de Operações da URBS

## **7.2 Relatório URBS – Dezembro 2014**

Relatório AFC URBS 2014, de 23/01/2015. Resumo operacional referente ao ano de 2014.



**URBS**

**ÁREA DE FISCALIZAÇÃO  
DO TRANSPORTE COLETIVO  
AFC**

**RELATÓRIO MENSAL  
DEZEMBRO / 2014**



URBUS - Urbanização de Curitiba S/A - AF/CI/UC  
 ONIBUS AVARIADOS POR ATOS DE VANDALISMO (ACUMULADO) - EM VALORES  
 Janeiro a Dezembro / 2014

EMPRESAS	JANEIRO		FEBREIRO		MARÇO		ABRIL		MAIO		JUNHO		JULHO		AGOSTO		SETEMBRO		OUTUBRO		NOVEMBRO		DEZEMBRO		TOTAL				
	Nº CARROS	CUSTO (R\$)	Nº CARROS	CUSTO (R\$)	Nº CARROS	CUSTO (R\$)	Nº CARROS	CUSTO (R\$)	Nº CARROS	CUSTO (R\$)	Nº CARROS	CUSTO (R\$)	Nº CARROS	CUSTO (R\$)	Nº CARROS	CUSTO (R\$)	Nº CARROS	CUSTO (R\$)	Nº CARROS	CUSTO (R\$)	Nº CARROS	CUSTO (R\$)	Nº CARROS	CUSTO (R\$)	Nº CARROS	CUSTO (R\$)			
PONTUAL	MARACUÍ	2	87,00	4	359,00	1	45,00	3	286,00	1	300,00	1	48,00	2	2.950,00	0	0,00	4	605,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	21	4.555,00		
	GLÓRIA	4	1.981,50	4	4.346,20	10	3.101,70	9	3.769,10	7	6.108,30	6	1.747,90	13	7.968,10	6	2.137,10	10	15.147,12	25	15.147,12	6	1.306,90	12	6.139,56	114	55.758,18		
	SANTO ANTONIO - URBANA	6	0,00	1	280,00	1	190,00	0	0,00	0	0,00	3	950,00	2	570,00	0	0,00	0	350,00	1	350,00	1	550,00	2	1.100,00	11	3.750,00		
	MERCÊS	5	442,00	3	195,00	0	0,00	3	330,00	2	140,00	1	1.930,00	2	395,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	17	3.528,00		
	FRENTON	14	1.992,00	14	1.977,00	21	2.075,00	19	1.745,00	8	1.133,00	29	6.878,66	24	2.851,00	32	4.123,50	17	2.736,50	17	1.825,60	1	55,00	13	2.807,50	15	1.626,78	223	31.770,66
TRANSBUS	EXPRESSO AZUL - URBANA	2	150,00	2	1.985,00	3	726,00	2	65,00	3	215,00	10	1.816,59	2	145,00	3	220,00	4	478,00	6	2.352,00	1	65,00	3	225,00	4	1.847,00	35	7.703,59
	MARACUÍ - URBANA	3	1.456,70	6	1.450,00	5	880,00	4	488,00	3	255,00	10	2.165,00	8	816,00	4	3.994,00	4	478,00	6	2.352,00	1	65,00	1	1.847,00	1	55,00	57	14.444,70
	TAMANDARÉ - URBANA	6	1.263,67	4	4.549,00	1	45,00	3	255,00	4	248,00	4	541,10	4	664,00	2	2.850,00	2	296,00	2	1.801,95	2	500,00	6	1.134,22	4	2.230,41	32	13.044,62
	CCD	5	455,60	4	2.360,00	1	145,00	9	1.388,00	4	314,82	3	265,60	6	1.032,45	6	847,24	5	2.231,98	5	900,00	6	1.134,22	4	2.230,41	1	48,00	52	9.790,96
	SÃO JOSÉ - URBANA	4	237,60	4	162,60	6	2.042,25	4	216,00	10	2.231,50	1	13,00	8	504,00	3	61,60	6	306,90	1	3.676,47	1	290,05	4	48,00	1	48,00	52	9.790,96
PIONEIRO	SÃO JOSÉ - URBANA	4	2.546,00	13	2.270,00	20	4.830,50	10	3.082,00	15	2.225,00	21	5.645,00	24	2.203,00	13	2.844,00	12	1.248,00	15	1.859,50	1	290,05	4	48,00	1	48,00	52	9.790,96
	CIDADE TORRISO	15	10.203,16	59	19.693,60	69	14.019,45	66	11.831,10	56	13.170,42	88	22.020,67	95	19.448,56	74	17.981,44	57	9.829,08	60	29.442,54	15	1.859,50	16	2.287,00	14	1.734,00	188	32.974,00
METROPOLITANAS	LEBLON	1	86,00	2	495,00	3	376,00	0	0,00	1	300,00	0	0,00	3	1.609,00	1	170,00	3	241,00	2	220,00	5	201,00	0	0,00	18	3.898,00		
	TAMANDARÉ - METROPOLITANA	4	823,50	5	2.977,00	3	253,75	4	855,00	4	679,00	2	228,00	7	1.071,10	5	439,00	1	85,00	6	1.211,15	5	2.081,12	1	145,00	45	14.545,62		
	EXPRESSO AZUL - METROPOLITANA	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	805,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	1.000,00	1	2.700,00		
	SANTO ANTONIO - METROPOLITANA	1	189,00	1	250,00	6	1.620,00	5	1.188,00	3	1.200,00	4	1.340,00	7	2.470,00	4	1.750,00	5	640,00	7	1.610,00	1	75,00	1	1.000,00	1	2.700,00		
	MARACUÍ - METROPOLITANA	1	64,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	900,00		
	SÃO JOSÉ - METROPOLITANA	4	355,99	3	153,15	6	3.022,62	1	616,00	2	855,00	6	672,27	6	1.901,67	2	105,00	3	553,00	5	319,54	0	0,00	2	32,00	5	74,00		
	SÃO FRANCISCO	3	250,00	1	15,00	2	160,00	2	160,00	0	0,00	0	0,00	1	250,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	2	32,00		
	CAMPUS LARGO	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	165,00	1	85,00		
	COLONIAS	0	0,00	7	775,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	210,00	0	0,00	0	0,00	1	11,00		
	ANTONINA	0	0,00	3	521,00	1	190,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	122,67	0	0,00	0	0,00	0	0,00	5	697,67
	CASTELO BRANCO	2	310,00	1	48,00	0	0,00	5	885,00	0	0,00	10	2.995,00	3	244,30	0	0,00	0	0,00	1	122,67	1	35,00	2	117,74	0	0,00	9	1.148,04
	VIACÃO DO SUL	8	1.394,00	7	1.857,99	1	70,00	5	289,00	4	380,00	3	75,00	1	40,00	3	515,00	4	171,00	5	761,00	7	1.076,00	0	0,00	7	2.178,00	18	2.495,90
	GRACIOSA	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	10	1.291,00	4	171,00	5	645,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	18	2.495,90
	MARACUÍ	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	153,27	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	153,27		
	PIPAQUARA	1	140,00	2	400,00	3	240,00	2	226,00	2	350,00	1	70,00	1	85,00	5	610,00	6	590,00	2	140,00	2	0,00	0	0,00	1	85,00	26	3.710,00
	PEUNHAS	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	26	3.710,00
	NOBEL	7	790,00	2	90,00	1	70,00	3	153,00	1	70,00	2	260,00	2	750,00	0	0,00	0	0,00	4	435,00	4	0,00	0	0,00	3	350,00	31	3.530,00
	SUBTOTAL	32	4.332,49	34	22.807,14	26	6.001,37	28	5.158,00	17	4.042,00	29	5.637,27	35	12.040,07	33	5.739,81	24	2.897,00	40	5.784,36	40	435,00	28	6.631,65	20	7.705,00	344	15.610,00
	TOTAL	92	14.534,65	93	42.900,94	95	20.020,82	94	16.791,10	73	17.212,42	114	27.958,14	101	31.498,59	107	23.721,23	81	12.416,08	120	35.226,90	78	16.886,53	75	22.514,75	1153	277.802,21		

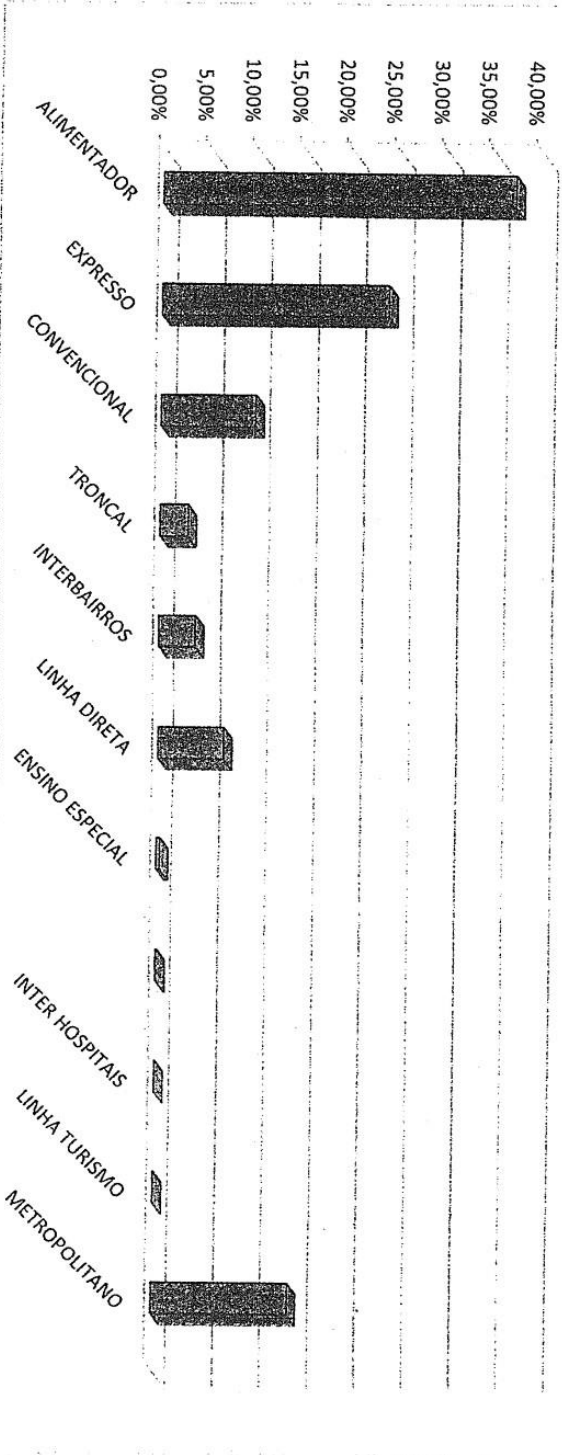
Fonte: PLANILHAS DE CONTABILIDADE DE CUSTOS



URBS - Urbanização de Curitiba S/A - AFC/UFC  
 ÔNIBUS AVARIADOS POR ATOS DE VANDALISMO - POR CATEGORIAS  
 Janeiro a Dezembro / 2014

UFC-05

CATEGORIA	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	TOTAL	%
ALIMENTADOR	41	24	44	42	27	39	48	40	22	40	26	37	430	37,29%
EXPRESSO	21	21	23	12	16	24	36	26	22	29	27	20	277	24,02%
CONVENCIONAL	5	12	8	9	9	18	13	11	13	14	2	2	116	10,06%
TRONCAL	3	3	3	3	3	5	4	2	1	3	3	1	34	2,95%
INTERBAIRROS	5	5	0	5	1	7	8	2	2	5	2	3	45	3,90%
LINHA DIRETA	4	3	7	8	10	2	8	11	8	9	5	5	80	6,94%
ENSINO ESPECIAL	0	1	1	0	1	0	0	0	0	1	0	0	4	0,35%
CIRCULAR CENTRO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0,09%
INTER HOSPITAIS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00%
LINHA TURISMO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00%
METROPOLITANO	13	24	9	15	6	19	14	15	13	19	12	7	166	14,40%
<b>TOTAL</b>	<b>92</b>	<b>93</b>	<b>95</b>	<b>94</b>	<b>73</b>	<b>114</b>	<b>131</b>	<b>107</b>	<b>81</b>	<b>120</b>	<b>78</b>	<b>75</b>	<b>1153</b>	<b>100%</b>







URBS - Urbanização de Curitiba S/A - AFC/UFCC  
RECLAMAÇÕES RECEBIDAS DA CENTRAL 156 REFERENTES AO TRANSPORTE COLETIVO  
Janeiro a Dezembro / 2014

OCORRÊNCIA	MÊS												TOTAL ANUAL	Var. %
	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ		
APROPRIAÇÃO INDEVIDA DE RECEITA	6	15	12	13	4	4	7	7	8	2	7	10	95	1,21%
ATRASAR E/OU ADIANTAR HORÁRIO DURANTE A OPERAÇÃO	215	523	431	558	215	375	127	283	244	249	298	265	3783	48,28%
PROBLEMAS NO VALIDADOR	0	5	2	4	0	2	3	2	7	5	18	25	73	0,93%
DENÚNCIA DE EMBRIAGUEZ DE OPERADORES	3	3	5	2	3	3	1	1	5	1	1	3	31	0,40%
DENÚNCIA DE OPERADORES ARMADOS	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,01%
DENÚNCIA E RECLAMAÇÃO DE INVASÕES NO TRANSPORTE COLETIVO	0	4	5	4	0	0	2	13	10	2	7	2	49	0,63%
CATRAÇA DE ACESSO TRAVADA OU SEM FUNCIONAR	0	2	1	3	0	0	3	2	2	1	3	0	17	0,22%
DENÚNCIA/RECLAMAÇÃO DE DESVIO DE ITINERÁRIO	13	40	35	52	15	25	23	32	24	23	35	20	337	4,30%
OPERADOR PERMITIR O EMBARQUE DE USUÁRIOS SEM O PAGAMENTO DA TARIFA	1	11	14	12	10	10	5	12	7	8	8	5	103	1,31%
FALTA DE LIMPEZA EM ÔNIBUS E/OU ESTAÇÃO-TUBO	9	6	4	3	3	4	8	9	6	16	8	5	81	1,03%
INFORME DE ACIDENTES OU EMERGÊNCIA NO TRANSPORTE	0	2	2	0	0	0	0	2	4	2	0	1	13	0,17%
RECLAMAÇÃO CONTRA A FISCALIZAÇÃO DO TRANSPORTE	24	18	19	19	4	16	12	18	23	20	16	14	203	2,59%
SUPRESSÕES DE HORÁRIO	98	283	227	413	222	347	93	224	177	142	165	164	2555	32,61%
SOLICITAÇÃO DE FISCALIZAÇÃO	19	32	35	57	31	22	16	28	13	20	29	40	341	4,35%
UTILIZAÇÃO INDEVIDA DE CARTÃO TRANSPORTE	0	0	0	2	0	1	0	0	0	2	0	2	7	0,09%
VENDEDORES AMBULANTES E/OU PEDINTES EM ÔNIBUS, TERMINAIS E ESTAÇÕES-TUBO	5	8	4	4	6	3	2	8	3	6	3	5	57	0,73%
TABELA HORÁRIA - ATUALIZAÇÃO NO PAINEL DE HORÁRIOS DO TERMINAL	3	9	9	7	5	5	6	5	3	6	2	3	63	0,80%
FUMAR NO INTERIOR DO VEÍCULO / ESTAÇÃO TUBO / POSTO DE TRABALHO	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0,03%
SERVIÇOS PRESTADO PELA ÁREA	1	3	4	5	1	0	0	0	2	3	4	2	25	0,32%
<b>TOTAL</b>	<b>397</b>	<b>965</b>	<b>809</b>	<b>1160</b>	<b>519</b>	<b>817</b>	<b>308</b>	<b>646</b>	<b>538</b>	<b>508</b>	<b>604</b>	<b>566</b>	<b>7836</b>	<b>100,00%</b>







URS - Urbanização de Curitiba S/A - AFQUIC  
ACIDENTES COM RAMPA, PORTAS, E TUBOS E PLATAFORMAS COM LINHAS DIRETA E EXPRESSOS  
ACUMULADO ATÉ DEZEMBRO/2014

UFC 138

EMPRESAS	CATEGORIA				OCORRÊNCIAS						VITIMAS	
	EXPRESSO	LINHA DIRETA	RAMPA/DESGEM*	RAMPA ATINGIDA/PESSOA	CONTRA ETUBO/PLATAFORMA	COLISÕES DE RAMPA/CONTRA VEÍCULO	CONTRA OBRIGATORIO**	COLISÕES DE ÔNIBUS/CONTRA PLATAFORMA	ABERTURA DE PORTA/COM QUESADA	FERIDOS	MORTOS	
CONSORCIO PONTUAL												
Beritelli	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Marechal	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Gólia	45	4	25	0	31	0	0	2	0	0	0	
S. Antonio-urbana	0	1	0	0	0	0	0	11	0	0	0	
C.C.D.	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	
S. José-urbana	0	3	2	0	2	0	0	1	0	0	0	
Tamandaré -urbana	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Cidade Sorriso	46	3	23	4	22	0	2	0	0	0	0	
Exp. Azul-urbana	0	0	0	0	0	0	3	21	0	0	0	
Redentor	41	4	15	0	0	0	0	0	0	0	0	
Araucária-urbana	2	1	0	0	1	0	0	18	0	0	0	
<b>SUBTOTAL</b>	<b>137</b>	<b>18</b>	<b>65</b>	<b>4</b>	<b>81</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>57</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
METROPOLITANAS												
Leblon / Nobel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Tamandaré	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Expresso Azul	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Santo Antônio	0	2	1	0	1	0	0	0	0	0	0	
Araucária	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	
São José	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
São Braz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
C. Largo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Colombo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Antonina	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
C. Branco	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Viaggio do Sul	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Graciosa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Marumbi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Piraquara	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Reunidas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
<b>SUBTOTAL</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
<b>TOTAL</b>	<b>137</b>	<b>20</b>	<b>66</b>	<b>4</b>	<b>82</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>58</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	

\* Rampa desceu sem atingir pessoa, veículo ou objeto fixo  
\*\* Colisões com grades, muretas e outros.

UFC - Unidade de Fichas de Registro de Transmissão





URBS - Urbanização de Curitiba S/A  
 EVOLUÇÃO MENSAL DE ACIDENTES DO TRANSPORTE COLETIVO ENVOLVENDO MOTOCICLETAS EM 2014  
 ATUALIZADO ATÉ DEZEMBRO/2014

EMPRESAS	JANEIRO			FEBREIRO			MARÇO			ABRIL			MAIO			JUNHO			JULHO			AGOSTO			SETEMBRO			OUTUBRO			NOVEMBRO			DEZEMBRO			TOTAL		
	Adi	Fer	Mor	Adi	Fer	Mor	Adi	Fer	Mor	Adi	Fer	Mor	Adi	Fer	Mor	Adi	Fer	Mor	Adi	Fer	Mor	Adi	Fer	Mor	Adi	Fer	Mor	Adi	Fer	Mor	Adi	Fer	Mor						
Barroil	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
Marachal	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	1	1	0	1	1	0	1	0	0	6	4	0
Glória	2	2	1	2	2	0	4	2	0	2	2	0	1	1	0	2	3	0	1	1	0	0	0	0	1	0	0	2	2	0	1	1	0	2	1	0	20	17	1
S. Antonio-urbana	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	3	3	0
C.C.D.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	1	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0	2	2	0	6	3	0
S. José-urbana	0	0	0	0	0	0	3	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	1	0	0	0	0	2	1	0	2	1	0	1	0	0	8	8	0
Tamandaré -urbana	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0
Cidade Somiso	3	0	0	1	1	0	4	1	0	2	0	0	2	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0	0	2	2	0	2	0	0	21	4	0
Exp. Azul-urbana	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	1	2	0	1	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	7	7	0
Redentor	4	3	0	3	2	0	6	3	0	3	1	0	4	6	0	2	0	0	2	0	0	4	3	0	2	0	0	4	2	0	3	4	0	4	3	0	41	27	0
Araucária-urbana	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	2	1	0	1	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	7	4	0
Leblon / Nobel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Tamandaré	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	3	0	0
Expresso Azul	3	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	9	0	1
Santo Antônio	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0
Araucária	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
São José	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
São Braz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C. Largo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Colombo	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0
Antonina	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
C. Branco	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Viçação do Sul	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Graciosa	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Marumbi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Piraquara	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Reunidas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	16	6	1	9	7	0	21	10	0	7	3	0	10	8	1	9	6	0	15	6	0	13	6	0	11	2	0	12	6	0	15	11	0	15	8	0	153	79	2



URBS - Urbanização de Curitiba S/A  
 OCORRÊNCIAS NAS CANALETAS EXPRESSAS  
 ACUMULADO ATÉ DEZEMBRO/2014

ÁREA	CENTRO			NORTE			SUL			LESTE			OESTE			BOQUEIRÃO			LINHA VERDE			TOTAL			%
	quantidade	razões	acidentes	quantidade	razões	acidentes	quantidade	razões	acidentes	quantidade	razões	acidentes	quantidade	razões	acidentes	quantidade	razões	acidentes	quantidade	razões	acidentes	quantidade	razões	acidentes	
QUEDAS NO INTERIOR DO VEÍCULO	5	5	0	4	5	0	12	11	0	1	1	1	4	1	1	5	4	0	3	2	0	31	29	0	4,2
QUEDAS NO DESEMBARQUE DO VEÍCULO	4	4	0	3	3	0	1	1	0	4	4	1	2	1	0	2	2	0	0	0	0	15	15	0	2,0
ATROPELAMENTOS PEDESTRES	12	12	0	10	28	0	13	13	0	4	4	2	7	2	0	7	7	0	0	0	0	48	66	0	6,5
ATROPELAMENTOS CICLISTAS	26	25	1	3	2	0	14	14	0	4	4	2	6	2	0	7	7	0	0	0	0	55	54	1	7,5
COLISÃO	5	5	0	1	2	0	4	3	0	1	1	1	2	2	0	2	2	0	1	1	0	15	16	0	2,0
COLISÃO MOTOS	77	19	0	31	9	0	125	21	0	5	0	8	16	2	0	50	16	0	9	5	0	330	77	0	43,4
COLISÃO COM OBJETOS FIXOS	5	3	0	1	0	0	4	2	0	2	1	0	5	0	0	6	5	0	0	0	0	18	12	1	2,4
OUTROS	41	1	0	21	0	0	71	0	0	2	0	0	41	0	0	41	0	4	0	0	180	1	0	24,4	
TOTAL	190	83	1	78	52	0	260	74	0	41	24	15	136	10	0	136	51	0	18	9	0	738	303	2	100,0

UFC - Unidade de Fiscalização do Transporte

TERMINAIS	QUEBRAS NO INTERIOR DE VEICULO		QUEBRAS NO PNEU/NO VEICULO		QUEBRAS NO DESEMPENHO DO VEICULO		ATOPAMENTO DE PNEUS		ATOPAMENTO DE BOLLERS/SHAKE		COLISAO		COLISAO MOTOS		COLISAO COM OBJETOS FIXOS		OUTROS		TOTAL													
	Q1	Q2	Q1	Q2	Q1	Q2	Q1	Q2	Q1	Q2	Q1	Q2	Q1	Q2	Q1	Q2	Q1	Q2	Q1	Q2												
URBANOS																																
Barrainha																																
Boa Vista																																
Cabral																																
Santa Cândida																																
Capão Raso																																
CIC																																
Pinheirinho																																
Portão																																
URBANOS																																
Barro Alto																																
Capão da Imbuia																																
Centenario																																
Oficinas																																
URBANOS																																
Catala																																
Campina do Siqueira																																
Campo Comprido																																
Fazendinha																																
Santa Felicidade																																
Boqueirão																																
Carro Hauer																																
Sítio Cercado																																
URBANOS																																
Afonso Penna																																
ANGÉLICA																																
CACHOEIRA																																
Campo Largo																																
Central Araucária																																
Central São José																																
Fazenda Rio Grande																																
Guaratuba																																
Maracaná																																
Pinhais																																
Tamandaré																																
Terminal Velho (Fazenda)																																
Roca Grande																																
GUADALUPE																																
URBANOS																																
SITES																																
TOTAL GERAL	14	12	0	11	10	0	20	20	0	12	9	1	1	1	0	0	0	136	4	0	2	3	0	123	7	0	52	26	1	371	92	2

UFC - Unidade de Faturamento de Transporte





URBS - Urbanização de Curitiba S/A - AFC/UFC  
ACIDENTES DO TRANSPORTE COLETIVO EM RELAÇÃO AO KM MENSAL PROGRAMADO E AO NÚMERO DE VIAGENS MENSAS PROGRAMADAS POR EMPRESA  
ATUALIZADO ATÉ DEZEMBRO/2014

EMPRESAS	KM PROGRAMADO/PERÍODO	Nº VIAGENS PROG/PERÍODO	ACIDENTES		
			ABSOLUTO	KM/ACIDENTE	VIAG/ACIDENTE
CONSORCIO PONTUAL					
Bertoldi	4.885.343,32	208.366,22	103	47.430,52	2.022,97
Marechal	12.937.400,10	540.664,89	138	93.749,28	3.917,86
Glória	13.885.878,64	536.312,73	319	43.529,40	1.681,23
S. Antonio-urbana	2.869.862,04	88.625,43	101	28.414,48	877,48
C.C.D.	10.346.470,21	453.939,81	185	55.926,87	2.453,73
S. José - urbana	9.229.603,98	473.273,72	182	50.712,11	2.600,41
Tamandaré-urbana	2.704.637,68	75.848,47	87	31.087,79	871,82
Cidade Sorriso	14.339.636,68	534.203,55	980	14.632,28	545,11
CONSORCIO PIONEIRO					
Exp. Azul-urbana	7.233.416,76	300.359,06	108	66.976,08	2.781,10
Redentor	18.168.454,81	597.439,13	1.067	17.027,61	559,92
Araucária-urbana	6.592.952,36	228.118,23	121	54.487,21	1.885,27
CONSORCIO TRANSBUS					
Leblon / Nobel	7.676.062,28	331.863,61	51	150.511,03	6.507,13
Tamandaré	4.578.233,14	187.425,96	33	138.734,34	5.679,57
Expresso Azul	7.607.477,27	330.918,27	119	63.928,38	2.780,83
Santo Antônio	9.239.798,58	361.963,92	238	38.822,68	1.520,86
Araucária	6.046.812,33	107.240,69	22	274.855,11	4.874,58
São José	6.273.239,42	151.608,57	3	2.091.079,81	50.536,19
São Braz	1.544.336,21	55.073,66	15	102.955,75	3.671,58
Campo Largo	4.983.884,07	91.014,03	12	415.323,67	7.584,50
Colombo	4.821.302,00	106.991,32	30	160.710,07	3.566,38
Antonina	899.098,80	27.626,43	6	149.849,80	4.604,41
Castelo Branco	4.328.972,57	78.184,57	2	2.164.486,28	39.092,29
Viação do Sul	6.814.517,77	108.895,15	44	154.875,40	2.474,89
Graciosa	1.540.949,09	29.786,75	7	220.135,58	4.255,25
Marumbi	1.682.450,23	25.380,61	4	420.612,56	6.345,15
Piraquara	5.417.283,82	149.794,07	20	270.864,19	7.489,70
Reunidas	2.142.013,04	15.294,83	2	1.071.006,52	7.647,41
<b>TOTAL</b>	<b>178.790.087,20</b>	<b>6.166.213,68</b>	<b>3.999</b>	<b>44.708,70</b>	<b>1.549,44</b>





EMPRESAS URBANAS e METROPOLITANAS

MPRAÇÃO	1	2	3	8	33	2	13	28	30	24	15	1	114	35321															
310 Não dar condições de pleno funcionamento ao serviços sob sua responsabilidade																													
120 Operar com veículo sem registro na URBS	1																												
121 Executar serviço de transporte de passageiros sem a devida delegação ou autorização da URBS		2																											
300 Elcgio por bom desempenho da função			1	112	3	8	33	2	13	28	30	24	15	269															
Total	1747	386	4012	1080	3518	1636	5235	2479	3351	1191	3698	396	949	595	1930	212	528	242	436	87	29	75	269	40	42	308	1	114	35321





URBS - Urbanização de Curitiba S.A. - AFC / UIC  
AUTOS DE INFRAÇÃO EMITIDOS  
NO PERÍODO DE JANEIRO/2014 A DEZEMBRO/2014

UIC 10  
Pag.: 62

Decreto Nº 1649/2010  
URBANAS (Consórcios e Lote 4)

OCORRÊNCIAS	EMPRESAS	EMPRESAS																								TOTAL
		MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AUG	SET	OCT	NOV	DEZ	JAN	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AUG	SET	OCT	NOV	DEZ			
144 Não parar o veículo corretamente no ponto inicial de linha, determinado pela URBAS	U. U.	1	1	13	5	1	2	11	4	4	4	4	4	4	12	1	2	1	1	1	1	7	1	1	72	
145 Não parar o veículo corretamente no ponto final de linha, determinado pela URBAS	U. U.	1	1	2	3	3	3	11	3	1	2	4	1	2	4	1	2	1	1	1	2	2	1	1	57	
146 Não parar o veículo no(s) ponto(s) de parada	U. U.	7	3	6	7	14	1	13	8	8	3	22	2	3	6	2	1	1	1	1	1	1	1	1	106	
147 Não parar o veículo, no ponto de parada, próximo ao meio fio	U. U.	3	3	13	9	8	1	12	12	5	4	9	1	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	89	
148 Não parar o veículo corretamente na(s) estação(ões) tubo	U. U.	2	1	3	5	1	3	5	1	2	1	3	1	2	1	3	1	1	1	1	1	1	1	1	18	
151 Deixar o cobrador de cobrar com o motorista no embarque e/ou desembarque de passageiros	U. U.	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
152 Não auxiliar o embarque ou desembarque de pessoas com mobilidade reduzida, na utilização de equipamento para esse fim	U. U.	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
201 Transferir com o veículo com a(s) porte(s) aberta(s)	U. U.	1	1	2	5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	18	
202 Movimentar o veículo com passageiro(s) embarcando	U. U.	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12	
203 Movimentar o veículo com passageiro(s) desembarcando	U. U.	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	
204 Dirigir inadequadamente o veículo, de modo a proporcionar desconforto aos passageiros	U. U.	1	1	4	4	3	7	4	1	3	3	2	1	1	2	1	2	1	1	1	1	1	1	1	38	
205 Dirigir inadequadamente o veículo, de modo a proporcionar irregularidade de viagem aos passageiros	U. U.	4	4	4	3	7	4	1	3	3	2	1	1	2	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	6	
207 Desviar o itinerário sem motivo justificado	U. U.	24	12	30	6	28	17	87	57	33	2	26	12	12	34	2	4	1	1	1	1	1	1	1	368	
208 Interromper o itinerário antes do seu ponto final sem motivo justificado	U. U.	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	4	
209 Deixar o passageiro de providenciar transporte para passageiros no caso de interrupção de viagem	U. U.	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	
211 Não devolver pronta e corretamente o troco	U. U.	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	
212 Provocar discussão com passageiros ou passageiro de operação	U. U.	2	4	18	8	6	2	6	4	13	5	1	2	2	16	3	3	1	1	1	1	1	1	1	3	
213 Não manter diariamente os veículos sob sua responsabilidade, para início de operação, em adequado estado de conservação	U. U.	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	95	
214 Não manter diariamente as estações tubo sob sua responsabilidade, para início de operação, em adequado estado de conservação	U. U.	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	
215 Não manter diariamente os terminais sob sua responsabilidade, para início de operação, em adequado estado de conservação	U. U.	11	19	41	8	20	2	67	11	5	8	12	13	10	33	1	1	1	1	1	1	1	1	1	264	
216 Não manter diariamente os veículos sob sua responsabilidade, para início de operação, em adequado estado de limpeza	U. U.	15	1	27	10	50	6	43	5	9	1	8	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	178	
218 Não manter diariamente os terminais sob sua responsabilidade, para início de operação, em adequado estado de limpeza	U. U.	18	14	2	9	6	5	7	9	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	73	





**URBS - Urbanização de Curitiba S.A. - AFC / UIC**  
**AUTOS DE INFRAÇÃO EMITIDOS**  
**NO PERÍODO DE JANEIRO/2014 A DEZEMBRO/2014**

Decreto Nº 1649/2010  
 URBANAS (Consórcios e Lote 4)

**OCCORRÊNCIAS**

**EMPRESAS**

Descrição da Ocorrência	Empresas																							Total
	MAR L	AMAR L	MAI L	JUN L	JUL L	AUG L	SET L	OCT L	NOV L	DEZ L	JAN L	FEB L	MAR L	ABR L	MAY L	JUN L	JUL L	AUG L	SET L	OCT L	NOV L	DEZ L		
330 Operar terminal com lacre do contador de passageiros rompido ou com este violado																								1
331 Operar veículo com lacre do validador rompido ou com este violado																								1
332 Operar veículo com lacre do validador rompido ou com este violado																								1
333 Operar veículo com lacre do validador rompido ou com este violado																								1
334 Operar veículo com falta de iluminação																								1
335 Operar o terminal com falta de iluminação																								1
336 Operar o terminal com falta de iluminação																								1
337 Operar veículo com falta de campainha																								1
338 Operar o veículo com falta de extintor de incêndio ou com este vencido ou sem carga																								1
339 Operar o veículo com falta de iluminação dos faróis indicativos																								1
340 Operar o veículo com emissão de fumaça fora dos padrões legais ou determinados pela URBS																								1
341 Operar o veículo com silenciador insuficiente ou defeituoso																								1
342 Operar o veículo com falta de qualquer equipamento obrigatório, com este defeituoso ou fora dos padrões determinados pela URBS																								1
345 Deixar de promover as devidas manutenções preventivas nos veículos, garantindo o deslocamento dos usuários.																								1
346 Operar a estação lubo com falta de qualquer equipamento obrigatório																								1
401 ngentr Debita alcoolica em serviço ou quando estiver próximo de assunto																								1
403 Dessecatar funcionário da URBS																								1
404 Amesgar funcionário da URBS																								1
405 Constranger funcionário da URBS																								1
406 Deixar a contratada de submeter-se à fiscalização de utros, dificultando-lhe a ação e não cumprindo as suas determinações																								1
407 Permitir o transporte de passageiros sem o pagamento da tarifa																								1
408 Não proceder a correta identificação de usuário com direito a isenção tarifária																								1
411 Abandonar o posto de trabalho, sem motivo justificado																								1
412 Deixar de comunicar à URBS, na data em que tiver ciência, a ocorrência de acidente																								1
414 Operar com veículo que esteja derramando combustível na via pública																								1
415 Operar com veículo que esteja pingando continuamente óleos lubrificantes na via pública																								1
501 Apropriar-se indevidamente de recella do sistema																								1
503 Operar com pessoal sem capacitação ou habilitação de acordo com sua função																								1
507 Deixar de promover ações visando garantir a segurança e a integridade física dos usuários e trabalhadores do sistema																								1
508 Manter veículo em operação sem certificado de vistoria e cadastro																								1







**URBUS - Urbanização de Curitiba S.A. - AFC / UIC**  
**AUTOS DE INFRAÇÃO EMITIDOS**  
**NO PERÍODO DE JANEIRO/2014 A DEZEMBRO/2014**

**OCCORRÊNCIAS**

**EMPRESAS**

Descrição da Ocorrência	M. T. G. S. C. S. R. E. E. A. M. S. L. T. E. S. A. S. C. C. A. N. C. V. G. M. P. R. E. N. O. T. O.	A. R. E. A. R. I. A. N. T. O. R. E. I. S. A. O. J. O. S. E. U. S. E. R. T. O. R. U. L. A. R. I. A. U. M. E. R. C. E. S. S. O. R. R. I. S. O. L. E. B. L. O. M. T. A. M. A. N. D. A. Z. U. L. O. S. A. R. A. U. C. A. R. I. A. S. A. O. J. O. S. É. S. A. O. B. R. A. Z. C. O. L. L. A. R. G. O. C. O. L. O. M. B. O. A. N. T. O. N. I. N. C. O. C. V. B. S. U. L. O. S. A. C. I. O. S. I. B. U. A. R. S. R. E. U. N. I. D. A. S. N. O. B. E. L. A. L.	4	4	1	2	11	
602 Deixar de preservar o funcionamento e inviolabilidade dos equipamentos e ou instrumentos obrigatórios								
412 Deixar de comunicar à URBUS, na data em que tiver ciência, a ocorrência de acidente								
216 Não manter diariamente os veículos sob sua responsabilidade, para início de operação, em adequado estado de limpeza								
342 Operar o veículo com falta de qualquer equipamento obrigatório, com este defeituoso ou fora dos padrões determinados pela URBUS								
521 Deixar de cumprir as normas e determinações de operação								
105 Não se apresentar corretamente uniformizado								
315 Deixar de executar os serviços com rigoroso cumprimento das características de frota definidas pela URBUS								
206 Deixar o pessoal de operação de preencher corretamente os documentos solicitados pela URBUS								
101 Deixar o pessoal de operação de cumprir as normas operacionais estabelecidas pela URBUS								
314 Deixar de executar os serviços com rigoroso cumprimento do horário programado, definido pela URBUS, sem motivo justificado								
407 Permitir o transporte de passageiro sem o pagamento da tarifa								
120 Atazar horário programado pela URBUS durante a operação sem motivo justificado								
213 Não manter devidamente os veículos sob sua responsabilidade, para início de operação, em adequado estado de conservação								
146 Não parar o veículo no(s) ponto(s) de parada								
222 Deixar de disponibilizar nos veículos, as legendas determinadas pela URBUS, em adequado estado de conservação								
721 Executar serviço de transporte de passageiros sem a devida delegação ou autorização da URBUS								
142 Deixar de atender ao sinal de parada para embarque do(s) passageiro(s), nos pontos marcados								
210 Deixar de ativar catazes de interesse público, conforme solicitada pela URBUS								
313 Deixar de executar os serviços com rigoroso cumprimento de viagem programada, definida pela URBUS, sem motivo justificado								
119 Adiantar horário programado pela URBUS durante a operação sem motivo justificado								
201 Transferir com o veículo com al(s) porta(s) aberta(s)								
226 Dirigir o veículo inadequadamente, desobedecendo regras de circulação, conduta e sinalização de trânsito, de modo a proporcionar insegurança aos passageiros								



**URS - Urbanização de Curitiba S.A. - AFC / UIC**  
**AUTOS DE INFRAÇÃO EMITIDOS**  
**NO PERÍODO DE JANEIRO/2014 A DEZEMBRO/2014**

**OCORRÊNCIAS**

**EMPRESAS**

OCORRÊNCIA	EMPRESAS	Quantidade
145 Não parar o veículo corretamente no ponto final de linha, determinado pela URS	M A R C A S	3
113 -Turnar no posto de trabalho	T A M A R E	3
306 Não cumprir as orientações ou determinações dos agentes de fiscalização da URS, na operação do sistema	G L O R I A	1
106 Não se apresentar corretamente identificado em serviço	S. C. S. A N T O N I O	1
228 Desobedecer a velocidade estipulada nos terminais	R E I	2
111 -Turnar no interior do veículo	S Ã O J O S E	1
103 Não manter atitudes condizentes com sua função	R E D E N T O R	2
535 Deixar a contratada, de cumprir delimitações estabelecidas pela URS	E X P A Z U L	1
334 Operar o veículo com falta de iluminação	A R A U C Ã R I A	1
501 Apropriar-se indevidamente de recolla do sistema	M E R C E S	1
207 Desviar o itinerário sem motivo justificado	S O R R I S O	1
341 Operar o veículo com silenciador insuficiente ou defeituoso	L E B L O M	1
411 Abandonar o posto de trabalho, sem motivo justificado	T A M A N D A D A R E	1
720 Operar com veículo sem registro na URS	E X P A Z U L	1
319 Deixar de promover a desinsetização nos veículos sob sua responsabilidade	S A N T O N I O	1
530 Operar veículo sem cobrador, sem autorização da URS	A R A U C Ã R I A	1
205 Dirigir inadequadamente o veículo, de modo a proporcionar irregularidade na viagem aos passageiros	S Ã O J O S E	2
	S Ã O B R A Z	1
	C O L A R G O	2
	C O L O M B O	1
	A N T O N I N O	1
	C B R A N C O	2
	V S U L	1
	G R A C I O S I	1
	M A R I A Q U A R A	1
	R E U N I D A S	1
	N O B E L	1
	T O T A L	433

Total	1	4	22	24	147	39	13	43	7	44	51	9	20	29	433
-------	---	---	----	----	-----	----	----	----	---	----	----	---	----	----	-----













- Urbanização de Curitiba S/A - AFC/UCC  
EMPREGADOS ADMITIDOS E DEMITIDOS NAS PERMISSONÁRIAS  
Acumulado de Janeiro a Dezembro / 2014

CONSORCIOS	SITUAÇÃO	MOTORISTA	COBRADOR	PORTEIRO	CONT. TRÁFEGO	LIMPEZA	MANUTENÇÃO	ADMINISTRAÇÃO	APRENDIZ	AUX. TRANSPORTE	TOTAL	
PONTUAL	MARECHAL	ADM DEM	85 97	131 119	0 0	0 1	38 28	15 14	1 2	3 4	3 2	276 267
	GLÓRIA	ADM DEM	110 96	92 81	0 0	0 2	20 22	10 10	2 3	8 3	4 5	246 222
	SANTO ANTONIO URB.	ADM DEM	22 30	31 27	0 0	4 4	11 6	8 6	0 0	2 2	0 0	78 75
	MERCÊS	ADM DEM	56 37	27 14	2 2	1 1	7 6	10 14	2 2	7 4	4 4	116 84
	SUBTOTAL	ADM DEM	273 260	281 241	2 2	5 8	76 62	43 44	5 7	20 13	11 11	716 648
	REDENTOR	ADM DEM	69 76	157 125	7 7	1 3	37 24	21 25	5 7	13 9	0 1	310 277
EXPRESSO AZUL URB.	ADM DEM	31 53	109 89	3 3	0 0	5 6	8 3	0 0	1 1	0 0	157 155	
ARAUCARIA URBANA	ADM DEM	13 26	33 27	0 0	3 0	10 8	5 1	6 4	2 2	0 0	72 68	
SUBTOTAL	ADM DEM	113 155	299 241	10 10	4 3	52 38	34 29	11 11	16 12	0 1	539 500	
TRANSBUS	CCD	ADM DEM	77 92	102 95	7 7	4 4	30 28	17 18	7 9	3 3	0 0	247 256
	SÃO JOSÉ URBANA	ADM DEM	55 61	149 124	0 1	1 2	34 25	2 7	1 6	0 0	0 0	242 226
	CIDADE SORRISO	ADM DEM	97 104	101 124	6 7	1 3	48 45	5 15	13 17	0 1	2 3	273 319
	TAMANDARÉ URBANA	ADM DEM	7 18	26 27	7 8	1 1	25 12	8 11	8 5	2 0	0 0	84 82
	SUBTOTAL	ADM DEM	236 275	378 370	20 23	7 10	137 110	32 51	29 37	5 4	2 3	846 883
	TOTAL URBANAS	ADM DEM	622 690	958 852	32 35	16 21	265 210	109 124	45 55	41 29	13 15	2101 2031



EMPRESA	SITUAÇÃO	MOTORISTA	COBRADOR	PORTEIRO	CONT. TRÁFEGO	LIMPEZA	MANUTENÇÃO	ADMINISTRAÇÃO	APRENDIZ	AUX. TRANSPORTE	TOTAL
LEBLON	ADM	25	20	1	0	11	2	8	1	0	68
	DEM	39	19	1	3	9	3	6	0	0	80
TAMANDARÉ	ADM	4	19	14	1	26	2	3	1	0	70
	DEM	8	18	10	3	25	1	3	2	0	70
EXPRESSO AZUL	ADM	13	28	4	0	8	5	7	1	0	74
	DEM	25	42	2	0	11	3	6	0	2	91
SANTO ANTONIO	ADM	21	56	1	3	13	20	4	6	0	124
	DEM	39	38	3	7	13	16	5	4	0	125
ARAUCÁRIA	ADM	16	27	0	2	9	5	0	2	0	61
	DEM	16	21	0	1	9	5	2	1	0	55
SÃO JOSÉ	ADM	48	26	1	9	11	12	11	6	0	118
	DEM	88	105	5	16	11	15	17	6	0	283
SÃO BRAZ	ADM	6	12	0	0	0	2	1	0	0	21
	DEM	7	8	0	0	0	2	0	3	0	20
CAMPO LARGO	ADM	9	15	0	1	15	4	0	7	0	51
	DEM	7	11	0	0	5	3	2	4	1	33
COLOMBO	ADM	7	32	0	10	6	5	9	0	0	75
	DEM	9	19	0	6	6	6	6	1	0	58
ANTONINA	ADM	1	8	0	1	0	1	0	0	0	11
	DEM	5	5	0	0	1	2	0	0	0	13
CASTELO BRANCO	ADM	21	22	0	0	2	17	2	3	0	67
	DEM	22	16	0	1	1	20	5	2	0	67
VIAÇÃO DO SUL	ADM	21	31	0	0	9	9	2	0	0	72
	DEM	11	24	0	1	6	13	1	0	0	56
GRACIOSA	ADM	2	4	0	0	14	0	1	2	0	23
	DEM	16	18	0	0	18	0	1	1	0	54
MARUMBI	ADM	12	3	0	1	0	0	2	0	0	18
	DEM	18	12	0	1	0	0	2	0	0	33
PIRAQUARA	ADM	17	32	0	2	12	14	2	2	0	81
	DEM	14	38	0	6	9	8	0	2	0	77
REUNIDAS	ADM	5	13	0	0	0	0	0	0	0	15
	DEM	4	10	0	0	0	0	1	0	0	15
NOBEL	ADM	22	47	0	3	5	2	3	2	0	84
	DEM	17	43	0	3	7	1	4	0	0	74
SUBTOTAL	ADM	250	395	21	33	141	98	55	27	14	1036
	DEM	345	447	22	46	131	100	61	26	8	1184
TINDIQUERA	ADM	21	13	0	0	31	6	1	2	0	74
	DEM	13	5	1	2	25	6	1	4	0	57
TRANSTUPI	ADM	0	0	0	0	0	3	0	0	0	4
	DEM	5	0	0	0	0	4	0	2	0	11
SUBTOTAL	ADM	21	13	0	0	31	9	1	3	0	78
	DEM	18	5	1	2	25	10	1	6	0	68
TOTAL METROPOLITANAS	ADM	271	408	21	33	172	109	56	30	14	1114
	DEM	363	452	23	43	156	106	62	32	8	1292
TOTAL GERAL	ADM	893	1366	53	49	437	218	101	71	27	3215
	DEM	1053	1304	58	69	365	232	117	61	23	3283

CONSORCIO	MOTORISTAS		COBRADORES		PORTEIROS		CONTR. TRAF.		MANUTENÇÃO		LIMPEZA		ADMINISTRAÇÃO		APRENDIZ		AUX. TRANSPORTE		TOTAL	
	QUANT.	%	QUANT.	%	QUANT.	%	QUANT.	%	QUANT.	%	QUANT.	%	QUANT.	%	QUANT.	%	QUANT.	%		
PONTUAL																				
MARECHAL	487	46,2	370	35,1	0	0,0	10	0,9	81	7,7	51	4,8	31	2,9	6	0,6	17	1,6	1.053	
GLORIA	599	43,6	517	37,6	0	0,0	27	2,0	104	7,6	66	4,8	33	2,4	11	0,8	18	1,3	1.375	
SANTO ANTONIO URB.	136	44,0	123	39,8	5	1,6	6	1,9	22	7,1	13	4,2	2	0,6	2	0,6	0	0,0	309	
MERCES	220	51,4	136	31,8	8	1,9	2	0,5	26	5,1	10	2,3	10	2,3	8	1,9	8	1,9	428	
SUB TOTAL	1442	45,6	1146	36,2	13	0,4	45	3,2	233	7,4	140	10,2	76	2,4	27	0,9	43	1,4	3.165	
TRANSBU																				
REDENTOR	759	42,1	695	38,0	58	3,2	27	1,5	111	6,2	26	1,8	40	2,2	13	0,7	23	1,3	1.802	
EXPRESSO AZUL URB.	286	43,6	309	47,1	11	1,7	5	0,8	26	4,0	12	1,8	3	0,5	1	0,2	3	0,5	656	
ARAUCARIA URBANA	267	40,1	284	42,6	17	2,6	8	1,2	34	5,1	21	3,2	26	3,9	3	0,5	6	0,9	686	
SUB TOTAL	1312	42,0	1278	40,9	86	2,8	40	1,3	171	5,5	119	3,8	69	2,2	17	0,5	32	1,0	3.124	
PIONEIRO																				
CCD	426	37,7	442	39,1	34	3,0	27	2,4	86	7,6	76	6,7	26	2,3	5	0,4	7	0,6	1.125	
SÃO JOSÉ URBANA	330	42,5	338	43,5	2	0,3	14	1,8	33	4,3	46	5,9	13	1,7	0	0,0	0	0,0	775	
CIDADE SORRISO	618	41,3	558	37,3	24	1,6	26	1,7	91	6,1	84	5,6	49	3,3	9	0,6	37	2,5	1.496	
TAMANDARÉ URBANA	97	29,8	125	38,5	26	6,0	9	2,8	24	7,4	19	5,8	22	6,8	3	0,9	0	0,0	325	
SUB TOTAL	1471	39,5	1463	39,3	86	2,3	76	2,0	234	6,3	225	6,0	110	3,0	17	0,5	44	1,2	3.728	
SUBTOTAL URBANAS	4225	42,2	3887	38,8	185	1,8	161	1,6	638	6,4	484	4,8	255	2,5	61	0,6	119	1,2	10.015	
LEBLON	127	47,0	69	25,6	17	6,3	1	0,4	14	5,2	31	11,5	9	3,3	2	0,7	0	0,0	270	
TAMANDARÉ	187	43,7	126	29,1	22	5,1	13	3,0	35	9,2	22	5,1	21	4,9	2	0,5	0	0,0	428	
EXPRESSO AZUL	301	45,2	237	35,6	8	1,2	6	0,9	40	6,0	39	5,9	29	4,4	1	0,2	5	0,8	666	
SANTO ANTONIO	341	46,2	247	33,5	16	2,2	25	3,4	57	7,7	24	3,3	21	2,8	7	0,9	0	0,0	738	
ARAUCARIA	189	48,1	121	30,8	3	0,8	8	2,0	30	7,6	17	4,3	23	5,9	2	0,5	0	0,0	393	
SÃO JOSÉ	447	47,2	314	33,1	9	0,9	41	4,3	54	5,7	32	3,4	48	5,1	3	0,3	0	0,0	948	
SÃO BRAZ	58	45,7	58	44,1	3	0,0	2	1,6	5	3,9	1	0,8	4	3,1	1	0,8	0	0,0	127	
CAMPO LARGO	161	48,9	107	32,5	0	0,0	4	1,2	29	8,8	10	3,0	11	3,3	7	2,1	0	0,0	329	
COLOMBO	178	37,2	173	36,1	7	1,5	5	1,0	25	5,2	19	4,0	42	8,8	1	0,2	29	6,1	479	
ANTONINA	34	45,9	35	47,3	0	0,0	0	0,0	3	4,1	1	1,4	1	1,4	0	0,0	0	0,0	74	
CASTELO BRANCO	142	48,1	97	32,9	2	0,7	6	2,0	30	10,2	6	2,0	8	2,7	4	1,4	0	0,0	295	
VIACÃO DO SUL	189	45,3	154	36,9	2	0,5	7	1,7	28	6,7	20	4,8	16	3,8	1	0,2	0	0,0	417	
GRACIOSA	53	33,5	51	38,6	0	0,0	5	3,2	1	0,6	31	19,6	3	1,9	4	2,5	0	0,0	158	
MARUMBI	51	45,1	51	45,1	1	0,9	3	2,7	3	2,7	2	1,8	2	1,8	0	0,0	0	0,0	113	
PIRAQUARA	161	39,1	157	39,1	1	0,2	15	3,6	42	10,2	21	5,1	8	1,9	7	1,7	0	0,0	412	
REUNIDAS	55	45,5	55	45,5	0	0,0	3	2,5	6	5,0	0	0,0	2	1,7	0	0,0	0	0,0	121	
NOBEL	117	41,3	118	41,7	0	0,0	6	2,1	15	5,3	19	6,7	6	2,1	2	0,7	0	0,0	283	
SUBTOTAL METROPOL.	2791	44,6	2178	34,8	88	1,4	150	2,4	417	6,7	295	4,7	254	4,1	44	0,7	34	0,5	6.251	
TOTAL	7016	43,1	6065	37,3	273	1,7	311	1,9	1.055	6,6	779	4,8	509	3,1	105	0,6	153	0,9	16.266	
TINDIQUERA	258	49,0	49	11,0	10	2,2	10	2,2	38	8,5	54	12,1	24	5,4	3	0,7	0	0,0	446	
TRANSUPI	28	49,0	0	0,0	1	1,8	0	0,0	12	21,8	5	9,1	9	16,4	0	0,0	0	0,0	55	
SUBTOTAL	285	57,1	45	9,8	11	2,2	10	2,0	50	10,0	59	11,8	33	6,6	3	0,6	0	0,0	501	
TOTAL GERAL	7.302	144	6.114	83	284	5	321	6	1.105	23	838	21	542	13	108	2	153	2	16.767	

Obs: o caráter do mês de abril 2014 apresenta consideráveis os valores de operadores ativos de sistema PJ JANUÁRIOS, na opção "estábulo geral de operadores ativos".

CONSORCIO	MOTORISTAS		COBRADORES		PORTIÇOS		CONTR. TRAF.		MANUTENÇÃO		LIMPEZA		ADMINISTRAÇÃO		APRENDIZ		AUX. TRANSPORTE		TOTAL
	QUANT.	%	QUANT.	%	QUANT.	%	QUANT.	%	QUANT.	%	QUANT.	%	QUANT.	%	QUANT.	%	QUANT.	%	
MARECHAL	487	46,2	370	35,1	0	0,0	10	0,9	81	7,7	51	4,8	31	2,9	6	0,6	17	1,6	1.053
GLÓRIA	599	43,6	517	37,6	0	0,0	27	2,0	104	7,6	66	4,8	33	2,4	11	0,8	18	1,3	1.375
SANTO ANTONIO URB.	136	44,0	123	39,8	5	1,6	6	1,9	22	7,1	13	4,2	10	0,6	2	0,6	0	0,0	309
MERCÊS	220	51,4	136	31,8	8	1,9	2	0,5	26	6,1	10	2,3	10	2,3	8	1,9	8	1,9	428
SUB TOTAL	1442	45,6	1146	36,2	13	0,4	45	1,4	233	7,4	140	4,4	76	2,4	27	0,9	43	1,4	3.165
FEDENTOR	759	42,1	685	38,0	58	3,2	27	1,5	111	6,2	86	4,8	40	2,2	13	0,7	23	1,3	1.802
EXPRESSO AZUL URB.	286	43,6	309	47,1	11	1,7	5	0,8	26	4,0	12	1,8	3	0,5	1	0,2	3	0,5	666
ARAUCÁRIA URBANA	287	40,1	284	42,6	17	2,6	8	1,2	34	5,1	21	3,2	26	3,9	3	0,5	6	0,9	666
SUB TOTAL	1312	42,0	1278	40,9	86	2,8	40	1,3	171	5,5	119	3,8	69	2,2	17	0,5	32	1,0	3.124
CCD	426	37,7	442	39,1	34	3,0	27	2,4	26	7,6	76	6,7	26	2,3	5	0,4	7	0,6	1.129
SÃO JOSÉ URBANA	330	42,5	338	43,6	2	0,3	14	1,8	33	4,3	46	5,9	13	1,7	0	0,0	0	0,0	775
CIDADE SOBRISO	618	41,3	558	37,3	24	1,6	28	1,7	91	6,1	84	5,6	49	3,3	9	0,6	37	2,5	1.496
TAMANDARÉ URBANA	97	29,6	125	38,5	26	6,0	9	2,8	24	7,4	19	5,8	22	6,8	3	0,9	0	0,0	325
SUB TOTAL	1471	39,5	1463	39,3	66	2,3	76	2,0	234	6,3	225	6,0	110	3,0	17	0,5	44	1,2	3.726
SUBTOTAL URBANAS	4225	42,2	3887	38,8	163	1,6	161	1,6	638	6,4	484	4,8	255	2,5	61	0,6	119	1,2	10.015
LEBLON	127	47,0	69	25,6	17	6,3	1	0,4	14	5,2	31	11,5	9	3,3	2	0,7	0	0,0	270
TAMANDARÉ	187	43,7	126	29,4	22	5,1	13	3,0	35	8,2	22	5,1	21	4,9	2	0,5	0	0,0	428
EXPRESSO AZUL	301	45,2	237	35,6	8	1,2	6	0,9	40	6,0	39	5,9	29	4,4	1	0,2	5	0,8	666
SANTO ANTONIO	341	46,2	247	33,5	16	2,2	25	3,4	57	7,7	24	3,3	21	2,8	7	0,9	0	0,0	738
ARAUCÁRIA	189	48,1	121	30,8	3	0,8	8	2,0	30	7,6	17	4,3	23	5,9	2	0,5	0	0,0	393
SÃO JOSÉ	447	47,2	314	33,1	9	0,9	41	4,3	54	5,7	32	3,4	48	5,1	3	0,3	0	0,0	948
SÃO BRAZ	58	45,7	56	44,1	0	0,0	2	1,6	5	3,9	1	0,8	4	3,1	1	0,8	0	0,0	127
CAMPOLARGO	161	48,9	107	32,5	0	0,0	4	1,2	29	8,8	10	3,0	11	3,3	7	2,1	0	0,0	329
COLOMBO	178	37,2	173	36,1	7	1,5	5	1,0	25	5,2	19	4,0	42	8,8	1	0,2	23	6,1	479
ANTONINA	34	45,9	35	47,3	0	0,0	0	0,0	3	4,1	1	1,4	1	1,4	0	0,0	0	0,0	74
CASTELO BRANCO	142	48,1	97	32,9	2	0,7	6	2,0	30	10,2	6	2,0	8	2,7	4	1,4	0	0,0	295
VIÇAÇÃO DO SUL	189	45,3	154	36,9	2	0,5	7	1,7	28	6,7	20	4,8	16	3,8	1	0,2	0	0,0	417
GRACIOSA	53	33,5	61	38,6	0	0,0	5	3,2	1	0,6	31	19,6	3	1,9	4	2,5	0	0,0	158
MAUMBI	51	45,1	51	45,1	1	0,9	3	2,7	3	2,7	2	1,6	2	1,8	0	0,0	0	0,0	113
PIRAQUARA	161	39,1	157	33,1	1	0,2	15	3,6	42	10,2	21	5,1	8	1,9	7	1,7	0	0,0	412
REUNIDAS	56	45,5	55	45,5	0	0,0	3	2,5	6	5,0	0	0,0	2	1,7	0	0,0	0	0,0	121
NOBEL	117	41,3	118	41,7	0	0,0	6	2,1	15	5,3	19	6,7	6	2,1	2	0,7	0	0,0	283
SUBTOTAL METROPOL.	2791	44,6	2178	34,8	88	1,4	150	2,4	417	6,7	295	4,7	254	4,1	44	0,7	34	0,5	6.251
TOTAL	7.016	43,1	6.065	37,3	273	1,7	311	1,9	1.055	6,5	779	4,8	509	3,1	105	0,6	153	0,9	16.266
TINDIQUERA	238	49,0	49	11,0	10	2,2	10	2,2	38	8,5	54	12,1	24	5,4	3	0,7	0	0,0	446
TRANSUPI	26	49,0	0	0,0	1	1,8	0	0,0	12	21,6	5	9,1	9	16,4	0	0,0	0	0,0	55
SUBTOTAL	286	57,1	49	9,8	11	2,2	10	2,0	50	10,0	59	11,8	33	6,6	3	0,6	0	0,0	501
TOTAL GERAL	7.302	144	6.114	83	284	5	321	6	1.105	23	638	21	542	13	108	2	153	2	16.767

Obs: a partir do mês de abril/2014 estamos considerando os valores de operadores ativos do sistema PLANUNENIOS na opção relatório geral de operadores ativos.

### 7.3 Decreto 210/1991

DECRETO Nº 210/1991

APROVA O REGULAMENTO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS.

O Prefeito Municipal de Curitiba, Capital do Estado do Paraná, tendo em vista o disposto no Art. 67 da Lei nº 7556, de 17 de outubro de 1990, usando de suas atribuições legais, decreta:

**Art. 1º** - Fica aprovado o Regulamento dos Serviços de Transporte Coletivo de Passageiros de Curitiba, a que se refere a Lei nº 7556, de 17 de outubro de 1990, parte integrante do presente decreto.

**Art. 2º** - Este decreto entra em vigor na data de sua publicação, ficando revogadas as disposições em contrário.

Palácio 29 de março, em 23 de abril de 1991.

JAIME LERNER  
Prefeito Municipal

ANEXO  
Regulamento dos Serviços de Transporte Coletivo de Passageiros

CAPÍTULO I  
DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

SEÇÃO I OBJETO

**Art. 1º** - O presente regulamento tem por objeto disciplinar as condições para a exploração dos Serviços de Transporte Coletivo de Passageiros na Cidade de Curitiba, Estado do Paraná, constituindo o mesmo no instrumento que regerá as atividades citadas.

SEÇÃO II  
DA COMPETÊNCIA

**Art. 2º** - Compete à URBS - Urbanização de Curitiba S.A., a operação, o gerenciamento, o planejamento operacional, e a fiscalização do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Curitiba - Paraná.

**Art. 3º** - Compete à URBS - Urbanização de Curitiba S.A., como única concessionária, delegar a empresas privadas a execução da operação dos serviços de transporte coletivo sob o regime de permissão, atendidas as formalidades legais.

SEÇÃO III  
DO PLANEJAMENTO E IMPLANTAÇÃO DOS SERVIÇOS

**Art. 4º** - O planejamento do sistema de transporte será adequado às alternativas tecnológicas apropriadas ao atendimento do interesse público e deverá obedecer as diretrizes gerais do planejamento global da cidade, notadamente no que diz respeito ao uso e ocupação do solo e ao Sistema Viário Básico.

**Art. 5º** - A região, cuja densidade demográfica viabilize a implantação do serviço, será considerada atendida sempre que sua população não esteja sujeita a deslocamento médio superior a 500 metros.

**Art. 6º** - O Transporte Coletivo terá prioridade sobre o individual e comercial, condição que se estende também, às vias de acesso e manutenção das pistas de rolamento.

## CAPÍTULO II DA DELEGAÇÃO E GERENCIAMENTO DOS SERVIÇOS

### SEÇÃO I DA DELEGAÇÃO

**Art. 7º** - Conforme o Art. 10 da Lei Orgânica do Município, os serviços de Transporte Coletivo serão delegados mediante licitação, observado o disposto no Artigo 98 deste Regulamento.

**Art. 8º** - Os serviços de Transporte Coletivo de passageiros delegados às empresas privadas, sob o regime de permissão, dadas as características do sistema, deverão ser executados em conformidade com as condições estabelecidas no termo de permissão constante no Anexo I da Lei Municipal nº 7556, de 17/10/90.

**Art. 9º** - A permissionária deverá operar com imóveis, equipamentos, máquinas, peças, acessórios, móveis, oficinas, manutenção e pessoal vinculado ao serviço objeto da permissão, com exclusividade.

### SEÇÃO II DO GERENCIAMENTO

**Art. 10** - À URBS dada a sua qualidade de gerenciadora, compete:

- I - fixar itinerários e pontos de parada;
- II - fixar horários, frequência, frota e terminais de cada linha;
- III - organizar, programar e fiscalizar o sistema;
- IV - orçar e gerir receitas e despesas do sistema;
- V - implantar e extinguir linhas e extensões;
- VI - contratar as permissionárias;
- VII - gerenciar o vale transporte;
- VIII - estabelecer intercâmbio com institutos e universidades para aprimoramento do sistema;
- IX - estabelecer convênios para integração com a Região Metropolitana de Curitiba;
- X - fixar parâmetros e índices da planilha de custos;
- XI - elaborar e fiscalizar a aplicação dos cálculos tarifários;
- XII - registrar as empresas permissionárias;
- XIII - cadastrar e controlar o pessoal das permissionárias;
- XIV - vistoriar os veículos;
- XV - fixar e aplicar penalidades, de acordo com a Lei nº 7556 e este Regulamento;
- XVI - promover, quando for o caso, auditorias técnico-operacionais nas empresas permissionárias e podendo designar funcionários para fiscalizar o processo de arrecadação;
- XVII - estabelecer as normas do pessoal de operação;
- XVIII - manter controle atualizado da evolução de preços dos componentes tarifários, informando-os às permissionárias.

**Art. 11** - Compreendem-se, também, dentro do gerenciamento do vale transporte a que alude o inciso VII, do Art. precedente, a distribuição das fichas de vale transporte, para sua comercialização nas agências e postos bancários ou nos postos de venda a serem determinados pela URBS, bem como no próprio caixa desta.

**Art. 12** - A URBS poderá comercializar fichas como simples correspondente de uma passagem de ônibus de modo a agilizar a operação dos serviços de transporte.

Parágrafo Único - Através de licitação a URBS poderá designar a terceiros a distribuição de fichas.

### CAPÍTULO III DA ARRECADAÇÃO TARIFÁRIA

#### SEÇÃO I DA TARIFA

**Art. 13** - A tarifa cobrada dos usuários dos serviços constitui arrecadação pública e será recolhida pelas permissionárias e gerenciada pela URBS.

**Art. 14** - O Poder Executivo fixará a tarifa com base na planilha de custos do sistema, precedida de proposta da URBS.

**Art. 15** - São itens da planilha para efeito da remuneração das permissionárias:

- I - Custo operacional;
- II - Custo de Capital;
- III - Custo de Administração;
- IV - Custo Tributário.

**Art. 16** - Considera-se Custo Operacional os custos decorrentes das despesas com combustível, lubrificantes, rodagem, peças e acessórios, serviços de terceiros relativos à manutenção, pessoal de manutenção, pessoal de tráfego (motoristas, cobradores, controladores de tráfego, porteiros e fiscais), encargos sociais, impostos, taxas e uniforme.

§ 1º - Os Custos Operacionais sofrerão reajuste automático na conformidade e em proporção com a modificação de preço e do peso percentual do respectivo item na planilha.

§ 2º - O reajuste ocorrerá também, por força da variação do peso de cada item na planilha, quando decorrente de alteração introduzida pelo fabricante nas características dos novos veículos incorporados à frota, ou quando verificado erro ou impropriedade de previsão.

**Art. 17** - Considera-se Custo de Capital a remuneração e depreciação de Capital investido na frota, da seguinte forma:

I - A remuneração do capital será feita na base de 1% (um por cento) ao mês sobre o saldo de capital remanescente de cada veículo enquanto o mesmo permanecer vinculado ao serviço, sendo o valor do veículo vinculado na data de sua entrada, no sistema, ao índice monetário adotado pelo Governo Federal;

II - A depreciação deverá provisionar a reposição de veículo similar, com correção pela variação do preço do veículo e valor residual de 10% (dez por cento) ao final da vida útil; III - A remuneração do capital será reajustada mensalmente;

IV - A depreciação terá seus valores corrigidos automaticamente junto com a variação de preços respectivos, aplicados os custos verificados no dia primeiro e dia 16 (dezesesseis) de cada mês.

**Art. 18** - Considera-se Custo de Administração, as despesas relativas à depreciação e remuneração do capital, relativos às instalações e equipamentos, bem como a remuneração do capital empregado no almoxarifado, as despesas administrativas, inclusive pessoal e honorários da diretoria, representando percentual dos custos operacionais.

**Art. 19** - Considera-se Custo Tributário, os tributos definidos pelo Governo Federal sobre a receita do sistema.

**Art. 20** - O 13º Salário será conciliado considerando os valores recebidos mês a mês, de janeiro a dezembro, para provisionamento desse item, corrigindo-os monetariamente e comparando-os aos valores efetivamente pagos pelas permissionárias, a esse título.

§ 1º - As permissionárias deverão entregar à URBS, mensalmente até o 5º dia útil do mês subsequente, as folhas de pagamento para obtenção dos valores do 13º salário em rescisão.

§ 2º - As verbas provisionadas, descontados mensalmente os valores pagos a título de 13º salário, serão corrigidos até o dia 30 de novembro pelos mesmos índices utilizados para correção da remuneração do capital.

§ 3º - A folha de pagamento da 1ª parcela do 13º salário deverá ser entregue até o dia 1º de dezembro e da 2ª parcela até o dia 15 do referido mês.

§ 4º - O saldo do valor provisionado até o dia 30 de novembro deduzido o adiantamento da 1ª parcela, será corrigido pela variação diária da moeda corrente até o dia 20 de dezembro e somado a este valor o provisionamento relativo ao mês de dezembro. Este montante será comparado ao valor gasto para pagamento da 2ª parcela do 13º salário, Caso este valor for negativo, a diferença será apresentada às empresas; se positivo será pago no balanço de dezembro.

§ 5º - Os valores provisionados e gastos serão apenas para pessoal de operação e manutenção.

§ 6º - Sobre os valores resultantes da conciliação será aplicado o percentual relativo a custo de Administração.

§ 7º - Até o dia 10 do mês subsequente, as permissionárias encaminharão à URBS cópia dos acordos e decisões judiciais trabalhistas destacando as verbas relativas ao 13º salário, para efeito de conciliação.

§ 8º - A conciliação final das rescisões e outros valores do mês de dezembro se dará no balanço de dezembro do corrente ano.

**Art. 21** - Os parâmetros adotados deverão contemplar o consumo para cada tipo de veículo.

~~**Art. 22** - Os parâmetros de custo do transporte, somente poderão ser revistos de comum acordo entre as partes, advindo de prova técnica.~~

**Art. 22** - Os parâmetros de custo do transporte deverão ser revistos periodicamente. (Redação dada pelo Decreto nº 576/1993)

## SEÇÃO II DO MODO E FORMA DE RECOLHIMENTO

**Art. 23** - As permissionárias ficam obrigadas a recolher a arrecadação por elas efetivada até as 14 (catorze) horas do dia imediatamente seguinte ao do recebimento, na conformidade que segue:

I - As quantias em dinheiro serão depositadas junto a estabelecimento bancário indicado pela URBS;

II - As fichas transporte, os passes livres utilizados e os Demonstrativos Físicos e Financeiros (DFF) correspondentes, na agência financeira da URBS ou em outro local indicado.

§ 1º - É de exclusiva responsabilidade das permissionárias, a efetivação dos recolhimentos supramencionados.

§ 2º - Toda a arrecadação às sextas-feiras deverá ser depositada sob custódia da empresa transportadora de valores, no sábado imediatamente seguinte ou ainda na forma que vier a ser determinada pela URBS.

**Art. 24** - As eventuais diferenças entre o valor recolhido e o arrecadado deverão ser regularizadas até 24 (vinte e quatro) horas após o recebimento do ofício que as aponte.

Parágrafo Único - A restituição, a que se refere o "caput" deste artigo, deverá ser feita com base no valor da tarifa vigorante na época em que a mesma ocorrer.

### SEÇÃO III CONTABILIZAÇÃO

**Art. 25** - A arrecadação aludida nos incisos I e II, do Artigo 23, serão contabilizados junto ao Fundo de Urbanização de Curitiba, consoante dispõe a Lei nº 7481, de 29/06/90.

### SEÇÃO IV ISENÇÕES

**Art. 26** - Serão isentos de pagamento da tarifa:

I - crianças até 5 (cinco) anos de idade:

a) Deverão ultrapassar a catraca sem fazê-la girar;

II - aposentados por invalidez, comprovadamente carentes:

a) Serão considerados carentes os aposentados por invalidez, que recebem junto ao respectivo órgão previdenciário até 2 (dois) salários mínimos vigentes;

b) Terão direito gratuitamente a 50 (cinquenta) passagens a cada 2 (dois) meses, desde que residente no Município de Curitiba;

c) Para cadastramento junto à URBS deverão apresentar: Documento de identidade; comprovante de endereço residencial; comprovante ou declaração do respectivo órgão previdenciário da aposentadoria por invalidez e comprovante do valor da aposentadoria.

III - deficientes (cegos ou paraplégicos), com dificuldade em ultrapassar a catraca:

a) Embarcarão e desembarcarão pela porta da frente, com a autorização do motorista;

b) Não terão identificação especial.

IV - idosos com mais de 65 (sessenta e cinco) anos de idade:

a) Embarcarão e desembarcarão pela porta da frente. Não havendo lugar a parte anterior à catraca poderão embarcar e desembarcar pela(s) porta(s) traseira(s), com autorização do motorista;

b) Deverão identificar-se ao motorista com a carteira de identidade.

V - fiscais do transporte coletivo da URBS:

a) Terão livre acesso por quaisquer portas (inclusive terminais)

b) Portarão na forma de crachá o cartão de identificação de fiscal da URBS.

VI - fiscais do Ministério do Trabalho (conforme Dec. Lei Federal nº 5452 de 01.05.43):

a) Embarcarão e desembarcarão pela porta da frente, com autorização do motorista;

b) Deverão identificar-se ao motorista com a credencial de Fiscal do Ministério do Trabalho.

VII - Oficiais da Justiça do Trabalho (conforme Lei Federal 4097 de 19/07/62); Oficiais da Justiça Federal (conforme Lei 5010 de 30/05/66); Oficiais da Justiça Eleitoral (conforme Lei Federal nº 4737 de 15/07/65):

a) Embarcarão e desembarcarão pela porta da frente com autorização do motorista;



b) Deverão identificar-se ao motorista com a credencial de Oficial de Justiça.

VIII - Empregados das Empresas de Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano:

- a) Embarcação e desembarcação pela porta da frente com a autorização do motorista;
- b) Portarão na forma de crachá a identificação conforme determinação da URBS.

IX - Policiais Militares e Guardas Municipais:

- a) Embarcação e desembarcação pela(s) porta(s) traseira(s);
- b) Deverão estar fardados.

X - carteiros:

- a) Embarcação e desembarcação pela(s) porta(s) traseira(s) quando em serviço, com autorização do motorista;
- b) Deverão estar uniformizados e identificados;
- c) Não terão direito à isenção nos domingos e feriados.

Parágrafo Único - Nos terminais de integração, os usuários anteriormente referidos, beneficiários de isenção, devem embarcar pela(s) porta(s) traseira(s), como os demais passageiros.

**Art. 27** - Os alunos matriculados nas escolas de primeiro grau até a quarta série, terão direito a redução de 50% (cinquenta por cento) do valor da tarifa.

Parágrafo Único - Deverão ser obedecidos os seguintes critérios:

- a) Deverá ser identificada a necessidade do uso do transporte coletivo, nos deslocamentos entre a residência e a escola e vice-versa;
- b) O número máximo de passes a serem adquiridos estará limitado ao número de dias definidos por lei;
- c) Para o cadastramento na URBS deverão apresentar: Certidão de nascimento, comprovante de endereço residencial e declaração atualizada de matrícula na escola;
- d) Poderão ser adquiridos 50 (cinquenta) passes para 1 (um) mês ou 100 (cem) para 2 (dois) meses, a partir da última data da aquisição;
- e) Apresentação do boletim escolar do ano anterior (para a primeira aquisição do ano, daquele que já tenha cadastro na URBS);
- f) Apresentação do boletim do ano letivo em curso a cada término de bimestre e/ou comprovante de frequência.

#### CAPÍTULO IV DO PAGAMENTO DOS SERVIÇOS

##### SEÇÃO I DA REMUNERAÇÃO DAS PERMISSONÁRIAS

**Art. 28** - O pagamento da remuneração será feito pela quilometragem programada, compensado-se nos pagamentos seguintes as viagens eventualmente não realizadas.

§ 1º - A quilometragem não realizada será descontada da seguinte forma: Quilometragem não realizada por tipo de veículo multiplicada pela soma dos custos de peças e acessórios, lubrificantes, combustível, rodagem e taxa de administração do respectivo tipo do veículo.

§ 2º - As viagens não realizadas em decorrência de paralisação do Sistema serão descontadas desde logo, exceto no que se refere às despesas fixas, salvo decorrência de "lock out".

§ 3º - Salvo os casos previstos neste Regulamento não serão efetuados quaisquer tipos de descontos na remuneração das permissionárias.

**Art. 29** - Os serviços eventuais requisitados pela URBS, sem cobrança de tarifa, serão remunerados de acordo com seus custos.

**Art. 30** - Qualquer exigência advinda da gerenciadora ou decorrente de legislação, que acarreta de custos de pessoal ou material será provisionado na remuneração das permissionárias.

## SEÇÃO II DA FORMA DE PAGAMENTO

**Art. 31** - A URBS pagará a remuneração das permissionárias no prazo de até 10 (dez) dias, contados da data de realização da quilometragem, pagando o correspondente ao primeiro dia no 11º dia do mês em curso e assim sucessivamente. Ocorrendo vencimento em sábados, domingos ou feriado bancário, o pagamento dar-se-á no primeiro dia útil subsequente.

Parágrafo Único - Ocorrendo mudanças no processo econômico do País, as permissionárias poderão requerer diminuição nos prazos de pagamentos, desde que a necessidade seja comprovada através de levantamentos efetuados pela URBS.

**Art. 32** - Na falta de pagamento no prazo previsto, a URBS sujeitar-se-á a multa diária de 1% (um por cento) sobre o valor de seu débito, salvo motivo de comprovada força maior ou por decorrência de paralisação do sistema.

Parágrafo Único - O pagamento da multa prevista no "caput" deste Artigo não eximirá a gerenciadora da devida atualização monetária do valor em atraso.

## CAPÍTULO V DO REGISTRO DAS EMPRESAS OPERADORAS

### SEÇÃO I DO REGISTRO

**Art. 33** - Os serviços somente poderão ser executados por empresas registradas na URBS.

§ 1º - Para obtenção de registro deverão os interessados apresentar requerimento, instruindo-o com a documentação seguinte:

- a) Contrato social ou ato constitutivo equivalente, do qual conste como objeto a exploração do transporte coletivo de passageiros e um patrimônio real equivalente a 1/3 (um terço) do valor da frota necessária à execução dos serviços permissionados;
- b) Título de identidade de prova de regularidade perante a legislação eleitoral e militar, do proprietário, diretores ou sócios-gerentes;
- c) Declaração do proprietário, diretores ou sócios-gerentes, afirmado, sob as penas da lei, não terem sido definitivamente condenados pela prática de crimes cuja pena vede, ainda que de modo temporário, o acesso a funções ou cargos públicos, de crimes de prevaricação, falência culposa ou fraudulenta, peita ou suborno, concussão ou peculato, contra a economia popular e a fé pública.

§ 2º - As empresas que atualmente atuam na operação do sistema de transporte coletivo ficam registradas automaticamente na URBS.

**Art. 34** - As empresas permissionárias devem comunicar a URBS dentro de 30 (trinta) dias, contados do respectivo registro na Junta Comercial, das alterações que impliquem na mudança de sua razão social ou da composição do respectivo quadro gerencial, apresentando, o respectivo instrumento.

## CAPÍTULO VI DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE

## SEÇÃO I DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS

**Art. 35** - Os serviços serão executados por linha, compreendendo-se como tal o serviço de transporte de passageiros entre pontos terminais e de parada, por itinerário e horário definidos.

**Art. 36** - A URBS poderá criar, alterar e extinguir linhas, bem como implantar serviços conforme a necessidade e conveniência dos usuários e do sistema de transportes, observada a área de preferência fixada e definida nos termos das permissões existentes sem prejuízo de liberdade gerencial da permitente para efeito de planejamento e racionalização do Sistema, comunicando a permissionária sempre com antecedência mínima necessária ao atendimento, inclusive eventos especiais.

§ 1º - Não haverá restrição para as medidas referidas no "caput" quando atinjam simultaneamente duas ou mais áreas de preferência.

§ 2º - Quando o itinerário percorrer duas ou mais áreas de preferência, a quilometragem será atribuída preferencial e proporcionalmente às permissionárias diretamente interessadas, segundo a extensão do percurso e número de passageiros de suas respectivas áreas de preferência.

**Art. 37** - Os serviços serão executados conforme padrão técnico e operacional, que será estabelecido pela URBS, em nível compatível com a remuneração das permissionárias.

**Art. 38** - A permissionária deve:

- I - Cumprir as ordens de serviço emitidas pela URBS;
- II - Executar os serviços com rigoroso cumprimento de horário, freqüência, frota, tarifa, itinerário, pontos de parada e terminais definidos pela URBS.
- III - Submeter-se à fiscalização da URBS, facilitando-lhe a ação e cumprindo as suas determinações, no que não contrariem a Lei nº7556 e este Regulamento.
- IV - Apresentar periodicamente e sempre que for exigido, os seus veículos para vistoria técnica, comprometendo-se a sanar, em 48 (quarenta e oito) horas, as irregularidades que possam comprometer o conforto, a segurança e a regularidade do transporte de passageiros, sujeitando-se ao afastamento de tráfego de veículos cujos os defeitos comprometem a segurança da operação, os quais deverão ser substituídos por outros, com as mesmas características de forma que o atendimento dos serviços de nenhum modo possa ser prejudicado;
- V - Dar condições de pleno funcionamento aos serviços de sua responsabilidade;
- VI - Manter as características fixadas pela URBS para o veículo, segundo a categoria do serviço em execução;
- VII - Preservar a inviolabilidade dos instrumentos contadores de passageiros, tacógrafos e outros;
- VIII - Apresentar seus veículos para início de operação em adequado estado de conservação e limpeza;
- IX - Manter em serviço apenas empregados cadastrados na URBS;
- X - Comunicar à URBS, na data em que tiver ciência, a ocorrência de acidentes, informando também, as providências adotadas e a assistência que for devida aos usuários e prepostos;
- XI - Preencher as guias e formulários referentes a dados operacionais cumprindo prazos e normas fixados pela URBS;
- XII - No caso de interrupção de viagem o permissionário ficará obrigado a tomar imediatas providências para o seu prosseguimento;
- XIII - O reabastecimento ou manutenção dos veículos deverão ser realizados no local próprio, sem passageiros a bordo;
- XIV - Não operar com veículo que esteja derramando combustível ou lubrificantes na via pública.

**Art. 39** - Em caso de guerra, revolução ou grave perturbação da ordem pública, a URBS poderá imitir-se na posse das instalações, equipamentos, meios e veículos, de forma a que o serviço não seja prejudicado. O ato que determinar a imissão na posse fixará o prazo de sua duração e a obrigação da URBS devolver as instalações, equipamentos, meios e veículos, nas mesmas condições em que os recebeu.

Parágrafo Único - Cessado o fato gerador, mesmo antes do prazo fixado, a URBS promoverá a imediata devolução dos bens objeto da imissão de posse.

**Art. 40** - A permissionária deve manter métodos contábeis padronizados na forma que for determinado pela URBS, devendo apresentar sempre que exigidos, balanços e balancetes, dentro das normas da escrituração e nos prazos estabelecidos.

**Art. 41** - A frota de cada Permissionária deverá ser composta de veículo em número suficiente, fixada pela URBS, para atender à demandas máxima de passageiros dentro de sua área de preferência, mais a frota reserva equivalente a um mínimo de 10% (dez por cento) e a um máximo de 20% (vinte por cento) da frota operacional.

Parágrafo Único - A renovação da frota deverá ser procedida no mês de vencimento da vida útil de cada veículo e, quando da expansão do serviço, a contemplação deverá ser feita no prazo fixado pela URBS, não inferior a 90 (noventa) dias, que levará em conta a disponibilidade de veículos no mercado.

**Art. 42** - Terão vida útil máxima de 10 (dez) anos, os veículos cuja categoria não operem em canaleta exclusiva e máxima de 12 (doze) anos, os veículos cuja categoria operem em canaletas exclusivas.

Parágrafo Único - Os veículos que sofrerem alteração de categoria, por determinação da URBS, terão sua vida útil mantida de acordo com sua categoria de origem.

**Art. 43** - As partes poderão, no interesse comum, desde que haja equilíbrio econômico e financeiro para mudança de tecnologia do material rodante, ajustar novas obrigações, mediante aditamento contratual, sendo que a frota e a quilometragem das linhas suprimidas serão objeto de remanejamento, obedecidas as proporcionalidades existentes entre as permissionárias.

**Art. 44** - Não poderão ser veiculados nos ônibus e terminais, cartazes com propaganda política, religiosa, filosófica ou ideológica.

Parágrafo Único - Serão veiculados cartazes, desde que seu conteúdo seja de interesse público, autorizados pela URBS.

**Art. 45** - Todos os veículos deverão circular com tacógrafo de registro diário aferido, contador de passageiros lacrado ou ainda, com outros instrumentos que vierem a ser determinados pela URBS.

Parágrafo Único - A permissionária entregará à URBS os discos diagrama do tacógrafo de todos os veículos em operação, no decorrer dos dois dias úteis seguintes ao da circulação, e os receberão em devolução no prazo de 5 (cinco) dias úteis.

**Art. 46** - Todos os veículos em operação deverão ser registrados na URBS, de acordo com as normas, características e especificações técnicas fixadas pela mesma, bem como satisfazer as normas do Código Nacional de Trânsito e da ABNT.

## SEÇÃO II DO PESSOAL DE OPERAÇÃO

**Art. 47** - O pessoal de operação deve cumprir as normas operacionais e determinações estabelecidas pela URBS.

**Art. 48** - O pessoal de operação deve:

- I - manter a ordem e limpeza no interior do veículo e estação tubo;
- II - abster-se de fumar no interior do veículo e estação tubo;
- III - abster-se de bebida alcoólica em serviço ou quando estiver próximo de assumi-lo;
- IV - não portar em serviço arma de qualquer natureza;
- V - não ocupar sentado lugar de passageiros no veículo;
- VI - impedir a atividade de vendedores ambulantes no interior do veículo e estação tubo;
- VII - impedir a presença de pessoa embriagada no interior do veículo e estação tubo desde que comprometa a ordem e o bom andamento do serviço;
- VIII - diligenciar transporte para passageiros no caso de interrupção de viagem;
- IX - preencher corretamente os documentos solicitados pela URBS;
- X - não permitir o transporte de produtos inflamáveis e/ou explosivos;
- XI - não permitir o transporte de animais de qualquer espécie;
- XII - tratar os passageiros com urbanidade;
- XIII - apresentar-se corretamente uniformizado e identificado em serviço;
- XIV - não permitir o transporte de passageiros sem o pagamento da tarifa;
- XV - proceder a identificação correta de usuários com direito a isenção tarifária;
- XVI - acatar a fiscalização da URBS;
- XVII - não permanecer na entrada e/ou saída do veículo, dificultando o embarque e/ou desembarque de passageiros;
- XVIII - não abandonar o veículo ou posto de trabalho, sem causa justificada;
- XIX - devem manter atitudes condizentes com sua função e apresentar-se ao trabalho aseado.

**Art. 49** - Sem prejuízo do cumprimento dos demais deveres previstos na legislação de trânsito e neste Regulamento, o motorista deve:

- I - dirigir o veículo de modo a proporcionar segurança, conforto e regularidade de viagem aos passageiros;
- II - não movimentar ou transitar o veículo com as portas abertas;
- III - não abrir a(s) porta(s) para desembarque com veículo em movimento;
- IV - atender ao sinal de parada para embarque e desembarque dos passageiros, nos pontos marcados;
- V - estacionar o veículo corretamente, no ponto inicial e final de linha, determinado pela URBS;
- VI - estacionar nos pontos intermediários, próximo ao meio-fio;
- VII - não dar partido no veículo com passageiros embarcando e/ou desembarcando;
- VIII - não desviar o itinerário ou interrompê-lo antes do seu ponto final;
- IX - obedecer a velocidade estipulada nas vias e terminais.

**Art. 50** - Sem prejuízo do cumprimento dos demais deveres previstos neste Regulamento, o cobrador deve:

- I - colaborar com o motorista em tudo quanto diga respeito à comodidade, segurança dos passageiros e regularidade da viagem, orientando-o nas manobras do veículo, no embarque e/ou desembarque de passageiros;
- II - cobrar corretamente a tarifa;
- III - devolver pronta e corretamente o troco.

**Art. 51** - A URBS poderá exigir o afastamento de qualquer preposto, que tenha cometido falta grave ou que violar reiteradamente dever previsto neste Regulamento.

**Art. 52** - São requisitos para o exercício da função de motorista:

- I - ser maior de 21 (vinte e um) anos;
- II - comprovar experiência em trabalho com veículos pesados;

- III - não ter defeito físico incompatível com a função;
- IV - saber ler e escrever;
- V - ter bons antecedentes;
- VI - não ser portador de doença infecto-contagiosa grave.

§ 1º - Os motoristas deverão possuir certificado de participação em Curso de Relações Humanas, Segurança de Tráfego e Primeiros Socorros.

§ 2º - Cumpridas as exigências acima, a URBS fornecerá autorização, ficando o motorista considerado apto para a função.

**Art. 53** - São requisitos para o exercício da função de cobrador:

- I - Ser maior de 14 (quatorze) anos;
- II - não ter defeito físico incompatível com a função;
- III - saber ler e escrever;
- IV - ter bons antecedentes;
- V - não ser portador de doença infecto-contagiosa grave.

§ 1º - Os cobradores deverão possuir certificado de participação em Curso de Relações Humanas, realizado pela permissionária.

§ 2º - Cumprindo as exigências acima, a URBS fornecerá autorização ficando o cobrador considerado apto para a função.

**Art. 54** - Mensalmente as empresas operadoras deverão entregar à URBS cópia da relação mensal de admissões e demissões entregues ao Ministério do Trabalho.

Parágrafo Único - A relação de pessoal admitido deverá ser entregue à URBS, até o dia 10 (dez) do mês subsequente ao mês vencido, contando o motivo da demissão.

~~**Art. 55** - O pessoal de operação demitido com justa causa por uma empresa, não poderá,~~

~~salvo autorização prévia da URBS, ser admitido em outra empresa operadora.~~

~~Parágrafo Único - As demissões por justa causa deverão ser comunicadas à URBS no prazo de 24 (vinte e quatro) horas após a data de demissão. (Revogado pelo Decreto nº 499/1999)~~

### SEÇÃO III DA FISCALIZAÇÃO E AUDITORIA

**Art. 56** - A fiscalização dos serviços será exercida pela URBS através de agentes credenciados devidamente identificados.

**Art. 57** - Os agentes da fiscalização poderão determinar o afastamento imediato, em caráter preventivo, de qualquer agente de operação que tenha incorrido em violação grave de dever previsto neste regulamento.

**Art. 58** - Cabe aos agentes de fiscalização a retenção do veículo, nos casos previstos neste Regulamento.

**Art. 59** - Os agentes de fiscalização, quando necessário, poderão determinar providências de caráter emergencial, com o fim de viabilizar a continuidade da execução dos serviços.

**Art. 60** - Os agentes da fiscalização deverão portar identificação especial, que os credencie a livre trânsito nos veículos de transporte coletivo.

**Art. 61** - A URBS promoverá, quando comprovadamente necessário, a realização de auditoria técnico-operacional na empresa operadora, através de equipe por ela designada.

Parágrafo Único - O resultado deverá ser encaminhado ao permissionário, após a conclusão da auditoria, acompanhado de relatório contendo as recomendações, determinações, advertências ou observações da URBS.

## CAPÍTULO VI DA DESISTÊNCIA DA OPERAÇÃO PELA PERMISSIONÁRIA

**Art. 62** - Caso a permissionária não demonstre interesse em prosseguir com a operação das linhas, deverá notificar a empresa Gerenciadora com antecedência mínima de 90 (noventa) dias.

**Art. 63** - A URBS poderá requisitar a frota da permissionária pelo prazo de 12 (doze) meses, improrrogáveis, a partir da data da notificação, caso necessário, a fim de evitar a solução de continuidade dos serviços e para que possa substituir a permissionária desistente.

**Art. 64** - Antecipadamente ao ato de imissão de posse, far-se-á a avaliação judicial dos bens a serem objeto da imissão, devendo a URBS devolvê-los ao término do prazo estabelecido, nas mesmas condições de uso, respondendo a Gerenciadora pelos danos que eventualmente venha a causar durante o prazo previsto no Art. 60 (sessenta) da Lei Municipal nº 7556/90.

**Art. 65** - Enquanto perdurar a imissão de posse, a URBS remunerará a permissionária desistente com a verba de depreciação e remuneração, inclusive referente a equipamentos e instalações. Demais despesas administrativas e a responsabilidade civil inerente à atividade ficarão ao seu encargo.

Parágrafo Único - O disposto neste artigo aplica-se a qualquer caso de imissão de posse pela URBS.

## CAPÍTULO VII DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES

**Art. 66** - Verificada a inobservância de qualquer das disposições deste Regulamento, aplicar-se-á a empresa infratora, penalidade cabível.

**Art. 67** - As infrações aos preceitos deste Regulamento sujeitarão o infrator, conforme a natureza da falta, às seguintes penalidades:

- I - advertência verbal e escrita de preposto;
- II - afastamento de preposto, temporária ou definitivamente;
- III - retenção do selo de vistoria do veículo, nos casos previstos neste Regulamento e na Lei Municipal nº 7556/90;
- IV - multa;
- V - advertência escrita;
- VI - revogação da permissão, de acordo com a Lei Municipal nº 7556/90.

**Art. 68** - Compete à URBS a imposição de multas e demais penalidades, exceto a de revogação da permissão, que caberá, na instância administrativa, exclusivamente ao Prefeito Municipal de Curitiba.

**Art. 69** - Cometidas duas ou mais infrações, independentemente de sua natureza, aplicar-se-ão concomitantemente as penalidades correspondentes a cada uma delas.

**Art. 70** - A autuação não desobriga o infrator de corrigir a falta que lhe deu origem.

**Art. 71** - A penalidade de retenção de veículo será aplicada sem prejuízo da multa cabível, quando:

- I - o veículo não oferecer condições de segurança, colocando em perigo iminente, passageiros ou terceiros;
- II - estiver o motorista dirigindo alcoolizado ou sob efeito de substância tóxica;
- III - o veículo operando sem a devida licença da URBS;
- IV - o veículo estiver operando com o lacre do dispositivo de controle de passageiros violado;
- V - não estiver funcionando o dispositivo de controle de passageiros.

Parágrafo Único - No caso dos incisos I, II e V, a retenção do veículo se fará em qualquer ponto de percurso, enquanto que no caso dos incisos III e IV, a retenção será efetivada nos terminais, perdurando enquanto não for corrigida a irregularidade.

**Art. 72** - As multas serão fixadas em valor correspondente a determinado número de quilômetros rodados, nos casos definidos no Anexo II deste Regulamento.

§ 1º - Os valores das multas dados em quilômetros rodados, serão transformados em cruzeiros na data de sua cobrança, tendo-se como base o custo quilômetro operacional médio do dia primeiro para cobrança na primeira quinzena e do dia dezesseis para cobrança na segunda quinzena de cada mês.

§ 2º - As multas eventualmente não pagas pela permissionária poderão ser descontadas de sua remuneração pela URBS após o seu trânsito em julgado.

**Art. 73** - A permissionária que operar suas linhas, objeto da permissão, com índice de eficiência igual ou superior a 98% (noventa e oito por cento) da quilometragem programada no mês, estará isenta de multa de supressão de horário desde que:

- I - a supressão de horário não tenha ocorrido no início da operação;
- II - a substituição do veículo tenha ocorrido 30 (trinta) minutos após a constatação, registrada na saída da garagem.

**Art. 74** - A penalidade de advertência conterà determinações das providências necessárias para o saneamento da irregularidade que lhe deu origem.

**Art. 75** - Independente e até cumulativamente com a aplicação das demais penalidades previstas neste Regulamento, a penalidade de revogação de permissão aplicar-se-á ao permissionário que:

- I - perder os requisitos de capacidade técnica ou administrativa;
- II - tiver decretada sua falência;
- III - realizar "lock out", ainda que parcial;
- IV - entrar em processo de dissolução legal;
- V - reter indevidamente quantias da arrecadação pública;
- VI - transferir a operação dos serviços em prévio e expreso consentimento da URBS.

**Art. 76** - A penalidade de revogação da permissão somente poderá ser aplicada através de processo administrativo regular.

Parágrafo Único - O processo administrativo a que se refere o "caput" deste Art. iniciar-se-á por determinação do Prefeito Municipal de Curitiba, após a verificação de ocorrência, na forma deste Regulamento, o qual o nomeará uma comissão formada de 5 (cinco) membros, sendo 2 (dois) representantes da URBS, 2 (dois) do Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros no Estado do Paraná, e 1 (um) da Câmara Municipal de Curitiba, para proceder a efetiva apuração dos fatos. Instruído processo, elaborará relatório final, acompanhado de parecer motivado.



**Art. 77** - Executada a revogação da permissão, a URBS poderá imitir-se na posse dos bens objeto da permissão, obedecendo o disposto nos Artigos 63, 64 e 65 deste Regulamento.

**Art. 78** - Na hipótese de revogação da permissão por interesse da administração, caberá à permissionária, prévia indenização de bens e direitos vinculados à permissão, apurada em avaliação pericial-judicial.

**Art. 79** - A permissionária pode repassar aos agentes de operação responsáveis, as multas decorrentes de infrações consignadas como responsabilidade destes.

**Art. 80** - Aplicam-se subsidiariamente ao processo administrativo de imposição de multas, as normas que regem o processo administrativo fiscal do Município de Curitiba, no que couber.

**Art. 81** - A permissionária responde civilmente pelos danos que culposamente causar a terceiros e aos bens públicos, na forma do Código Civil.

Parágrafo Único - A aplicação das penalidades previstas neste Regulamento dar-se-á sem prejuízo da responsabilidade civil ou criminal, caso existente.

**Art. 82** - Em todos os casos, o processo previsto neste Regulamento para aplicação de penalidades, assegurar-se-á ampla defesa e contraditório ao infrator.

#### CAPÍTULO VIII DA FORMALIZAÇÃO DO PROCESSO DE MULTA E DEMAIS PROCEDIMENTOS

**Art. 83** - O procedimento para a aplicação de penalidade de multa iniciar-se-á por auto de infração, lavrado pela URBS, com base nas comunicações de seus agentes fiscalizadores.

Parágrafo Único - O auto de infração será lavrado em três vias de igual teor e conterà:

- a) A indicação da permissionária infratora;
- b) O número de ordem do veículo;
- c) O local, data e hora da infração;
- d) A discriminação sumária de infração cometida e dispositivo legal violado;
- e) O referencial de valor de multa;
- f) Assinatura do representante credenciado da URBS.

**Art. 84** - Formalizado o auto de infração encaminhar-se-á uma cópia do mesmo à permissionária infratora, mediante ofício com prova de recebimento, para que a referida, querendo ofereça a competente defesa.

Parágrafo Único - A URBS deverá remeter o Auto de Infração à permissionária no prazo máximo de 05 (cinco) dias úteis, após a lavratura.

#### CAPÍTULO IX DA DEFESA, PRAZOS E RECURSOS

**Art. 85** - Para a representação da defesa por escrito de Autos de Infração, deverá ser formalizado processo, protocolado na URBS, seguindo os seguintes procedimentos:

- I - O número máximo de Autos de Infração por processo é de 30 (trinta), devendo as infrações iguais serem grupadas no mesmo processo;
- II - Os Autos de Infração e Registros de Ocorrência deverão ser juntados em rigorosa ordem numérica crescente, ordem essa que deverá ser a mesma no discriminativo da defesa;

- III - quando a infração for de supressão de horário, é obrigatória a juntadas das cópias legíveis, da(s) ficha(s) de controle de veículo(s) que intervierem na operação;
- IV - cópia de disco diagrama, somente deverão ser juntadas quando a infração referir-se a horários ou velocidades, quando os locais forem perfeitamente identificáveis;
- V - outros documentos poderão ser juntados somente se comprovarem as justificativas da defesa.

**Art. 86** - O autuado poderá apresentar defesa por escrito, ao Diretor de Operações da URBS em primeira instância, no prazo máximo de 10 (dez) dias úteis, contados da data em que formar ciência do Auto de Infração.

§ 1º - Apresentada a defesa, a URBS promoverá as diligências necessárias aos esclarecimentos dos fatos, proferindo afinal o julgamento.

§ 2º - Julgado improcedente o Auto de Infração, arquivar-se-á o processo.

§ 3º - Julgado procedente o Auto de Infração, cabe recurso ao Diretor Presidente da URBS, em segunda instância, no prazo de 10 (dez) dias úteis, contados da data em que for cientificado da decisão.

**Art. 87** - O infrator terá um prazo de 10 (dez) dias para o pagamento das multas:

- a) Do recebimento da notificação salvo se apresentar defesa;
- b) Do recebimento da decisão que não acolher o recurso.

**Art. 88** - As multas eventualmente não pagas pelos permissionários poderão ser descontadas de sua remuneração pela URBS, após seu trânsito em julgado.

## CAPITULO X DO CONSELHO MUNICIPAL DE TRANSPORTE

**Art. 89** - Ao Conselho Municipal de Transporte compete apreciar, discutir e apresentar sugestões relativamente a temas ligados ao transporte coletivo.

Parágrafo Único - A convocação do Conselho Municipal de Transporte será feita pelo Prefeito Municipal de Curitiba e na sua ausência ou impedimento será substituído pelo Presidente da URBS - Urbanização de Curitiba S.A..

**Art. 90** - A composição do Conselho Municipal de Transporte será representada pelas seguintes entidades: Prefeitura Municipal de Curitiba, URBS, IPPUC, Câmara Municipal de Curitiba, BPTRAN, Cúria Metropolitana de Curitiba, DIEESE, Associação de Bairros, Sindicato dos Condutores, Sindicato dos Jornalistas e Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros.

Parágrafo Único - O representante de cada entidade membro será indicado pela própria organização.

**Art. 91** - Dos debates, estudos e discussões não caberá votação, ressalvada a hipótese de decisão exclusiva do Presidente do Conselho que, se entender necessário, poderá aprovar manifestação do voto dos membros presentes.

**Art. 92** - O Presidente do Conselho ou a seu substituto legal, além da convocação, compete ainda:

- a) Presidir as seções do conselho;
- b) Manter a ordem dos trabalhos, estabelecendo os assuntos para discussão;
- c) Conceder a palavra, quando solicitado a membro do conselho;

d) Dirimir as dúvidas que porventura surgirem e solucionar os casos omissos.

## CAPÍTULO XI DOS DIREITOS DOS USUÁRIOS

**Art. 93** - São direitos dos usuários:

- I - Ser transportado com segurança dentro das linhas e itinerários fixados pela URBS, em velocidade compatível com as normas legais;
- II - ser tratado com urbanidade e respeito pelas permissionárias, através de seus prepostos e funcionários, bem como pela fiscalização da URBS;
- III - ter preço das tarifas compatíveis com a qualidade do serviço;
- IV - utilizar o transporte coletivo dentro dos horários fixados pela URBS;
- V - ter prioridade por ocasião do planejamento do sistema de tráfego nas vias públicas sobre o transporte individual, por meio de canaletas ou faixas exclusivas aos ônibus, quando possível.

**Art. 94** - Para garantir o conforto e a segurança do sistema, os veículos operarão com controle de passageiros mediante relógio marcador lacrado, admitidos passageiros em pé, até o limite de 7 (sete) por metro quadrado.

**Art. 95** - O Município manterá serviço de atendimento aos usuários para reclamações, sugestões e informações, objetivando a melhoria e o aperfeiçoamento do sistema.

Parágrafo Único - Todas as reclamações referentes ao pessoal de operação, encaminhadas às permissionárias, deverão ser atendidas com resposta e ciência ao responsável pela ocorrência, devendo conter seu nome e matrícula, bem como as providências adotadas.

## CAPÍTULO XII DAS DISPOSIÇÕES GERAIS E TRANSITÓRIAS

**Art. 96** - O troco máximo será definido para um valor dez vezes o valor da tarifa vigente.

**Art. 97** - Os atuais veículos pertencentes à frota pública do Município permanecerão em operação pelo prazo de suas respectivas vidas úteis, mediante termo de depósito às permissionárias que a URBS determinar.

Parágrafo Único - Pela operação dos veículos da frota pública, a permissionária depositária receberá, além da remuneração normal, uma taxa de risco fixada de comum acordo com a URBS.

**Art. 98** - Aplica-se o disposto no Art. 7º e seu Parágrafo único dos Atos das Disposições Transitórias da Lei Orgânica do Município de Curitiba, aos atuais contratos.

**Art. 99** - Aplicam-se às relações jurídicas previstas neste Regulamento, subsidiariamente às normas de direito público, as normas de direito civil.

**Art. 100** - Os casos omissos serão resolvidos pela URBS, ouvido previamente o Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros no Estado do Paraná, órgão representativo das empresas permissionárias.

**Art. 101** - Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Palácio 29 de Março, em 23 de abril de 1991.

ANEXO I  
 MODELO DO TERMO DE PERMISSÃO

Termo de Permissão para Operação de Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros.

URBS - Urbanização de Curitiba S.A., sociedade de economia municipal, inscrita no CGCMF sob nº 75.076 836/0001 - 79, sediada nesta Capital, na rua \_\_\_\_\_ (endereço) \_\_\_\_\_, neste ato representada por seu Presidente, Sr. \_\_\_\_\_ doravante denominada Permitente, nos Termos da Lei Municipal nº \_\_\_\_\_, de \_\_\_\_\_ regulamentada pelo Decreto nº \_\_\_\_\_, de \_\_\_\_\_, outorgada Permissão para operação e serviço público de transporte coletivo de passageiros, a empresa: \_\_\_\_\_ pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CGCMF sob nº \_\_\_\_\_, com sede nesta cidade, na rua \_\_\_\_\_, neste ato representada por \_\_\_\_\_ (qualificação) \_\_\_\_\_ daqui em diante denominada Permissionária, mediante as cláusulas e condições a seguir enumeradas:

Cláusula Primeira: Objeto da presente permissão é a operação dos serviços de transporte coletivo de passageiros, constituído pela área de preferência da permissionária.

Cláusula Segunda: Quando da permissão de novas linhas, serão respeitadas as disposições da Lei nº \_\_\_\_\_ e respectivo regulamento.

Cláusula Terceira: A permissionária se obriga a repor os veículos da vida útil vencida nos prazos estabelecidos pela URBS.

§ 1º Os veículos novos que forem adquiridos pela permissionária integrarão o cálculo da remuneração de capital pelo valor de aquisição, na forma do Artigo 13, inciso I e III da Lei nº \_\_\_\_\_, do qual este termo é parte integrante.

§ 2º Para efeito do cálculo da depreciação de veículo, será adotado princípio de reposição, na forma do Artigo 13, incisos II e IV, Lei nº \_\_\_\_\_, da qual este termo é parte integrante.

Cláusula Quarta: As partes poderão, no interesse comum, desde que haja equilíbrio econômico e financeiro para mudanças de tecnologia de material rodante, ajustar novas obrigações, mediante aditamento contratual, sendo que a frota e a quilometragem das linhas suprimidas serão objeto de remanejamento, obedecidas as proporcionalidades existente entre as permissionárias.

Cláusula Quinta: A permissionária obriga-se a prestar os serviços com obediência às disposições constantes na Lei nº \_\_\_\_\_, bem como nas resoluções, normas complementares, ordens de serviço, avisos etc., especificações e características técnicas operacionais estabelecidas pela Permitente, desde que não conflitantes com a referida Lei.

Cláusula Sexta: A permissionária será remunerada pelos serviços na forma e condições disciplinadas na Lei nº \_\_\_\_\_ e respectivo regulamento.

Cláusula Sétima: O prazo de duração da presente permissão é indeterminado.

Cláusula Oitava: A presente permissão somente poderá ser revogada por justa causa definida e apurada na forma de Lei nº \_\_\_\_\_ e respectivo Regulamento.

Cláusula Nona: Integra o presente termo o Anexo I (Identificação na Área de Preferência e das Linhas).

Cláusula Décima: As partes elegem o foro da Comarca de Curitiba para dirimir quaisquer divergências sobre a presente permissão.

Curitiba, \_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_.

URBS - Urbanização de Curitiba S.A.

Permissionária

Testemunhas

## ANEXO II Relação de Multas

As infrações classificam-se, de acordo com a sua gravidade, em Grupos. Para cada grupo de infração, as multas correspondentes são fixadas em determinado número de quilômetros rodados, na forma do estabelecido no Artigo 72 deste Regulamento. O valor do custo quilômetro será o equivalente ao item I do Artigo 15 deste Regulamento, com base no custo operacional médio do sistema.

Grupo I - Valor Equivalente a 10 km.

- 1 - Deixar de promover a limpeza dos veículos nos pontos iniciais e terminais da linha, quando necessário;
- 2 - Estacionar veículo fora do ponto inicial, intermediário ou final da linha, sem motivo justificado;
- 3 - Atrasar ou adiantar horário sem motivo justificado durante a operação;
- 4 - Fumar no interior do veículo;
- 5 - Ocupar, sentado, o lugar de passageiro no veículo;
- 6 - Permanecer na entrada ou saída do veículo dificultando o embarque ou desembarque dos passageiros;
- 7 - Transitar com o veículo fora da faixa exclusiva, quando for o caso;
- 8 - Permitir o transporte de animais de qualquer espécie nos veículos de passageiros; 9 - Não se apresentar corretamente uniformizado e/ou identificado em serviço. 10 - Abandonar o veículo ou posto de trabalho sem causa justificada.
- 11 - Provocar discussão com passageiros e/ou pessoal de operação; 12 - Tratar passageiros com falta de urbanidade;
- 13 - Deixar de atender ao sinal de para de desembarque.
- 14 - Estacionar o veículo afastado do meio-fio para embarque e desembarque de passageiros, sem motivo justificado;
- 15 - Colocar o veículo em movimento ou transitar com porta aberta; 16 - Abrir a porta para desembarque com o veículo em movimento.
- 17 - Partir com o veículo com passageiros embarcando ou desembarcando.
- 18 - Dar sinal de partida com passageiro embarcando ou desembarcando;
- 19 - Permitir a atividade de vendedores ambulantes no veículo;
- 20 - Permitir a presença de pessoa embriagada no veículo;
- 21 - Veicular propaganda não autorizada;
- 22 - Estacionar veículo em número superior ao permitido nos pontos iniciais, ou nos terminais, prejudicando a operação do sistema;
- 23 - Se opor à fiscalização.

Grupo II - Valor Equivalente a 25 km.

- 1 - Desviar ou interromper o itinerário antes do ponto final;
- 2 - Iniciar operação do veículo sem lacre da catraca ou com este violado;
- 3 - Deixar de manter a ordem no interior do veículo;
- 4 - Deixar de providenciar transporte de passageiros no caso interrupções de viagens; 5 - Dirigir inadequadamente, pondo em risco a vida de passageiros desobedecendo as regras de sinalização de trânsito ou aumentando o risco de acidentes; 6 - Cobrar tarifa diferente da tabela aprovada, ou recusar-se a devolver o troco. 7 - Deixar de inscrever as legendas internas ou externas obrigatórias ou inserir inscrições não autorizadas;
- 8 - Não fazer a correta identificação de usuário com direito a isenção tarifária; 9 - Não preencher corretamente documentos solicitados pela URBS.

Grupo III - Valor Equivalente a 50 km.

- 1 - Permitir o transporte de produtos inflamáveis e/ou explosivos;
- 2 - Portar em serviço arma de qualquer natureza;
- 3 - Permitir o transporte de passageiros sem o pagamento da tarifa;
- 4 - Transitar derramando combustível ou lubrificantes na via pública;
- 5 - Deixar de afixar e transmitir adequadamente, as comunicações determinadas pela URBS;
- 6 - Deixar de comunicar a ocorrência de acidentes;
- 7 - Recusar passageiros sem motivo justificado;
- 8 - Atrasar horário no início de operação sem motivo justificado;
- 9 - Deixar de manter as características dos veículos fixadas pela URBS;
- 10 - Operar com o veículo sem limpeza interna ou externa, no início de operação; 11 - Iniciar operação do veículo com falta de: iluminação interna ou externa; campainha; extintor de incêndio; iluminação de letreiro indicativo; descarga livre; silenciadores insuficientes ou defeituosos; ou de qualquer dos equipamentos obrigatórios.

Grupo III - Valor Equivalente a 100 km.

- 1 - Alterar o itinerário sem o prévio consentimento da URBS, sem motivo justificado;
- 2 - Alterar os pontos de parada sem autorização;
- 3 - Deixar de afixar cartazes de propaganda autorizados pela URBS, no período determinado;
- 4 - Suprimir horário previsto pela URBS, sem motivo justificado.

Grupo V - Valor Equivalente a 200 km.

- 1 - Deixar de cumprir determinação da URBS, sem motivo justificado;
- 2 - Executar serviço de transporte de passageiros, sem autorização. Cada viagem corresponde a uma infração.
- 3 - Operar veículo sem o dispositivo de controle de números de passageiros e tacógrafo, ou catraca(s) violada(s);
- 4 - Manter o veículo em operação sem o licenciamento da URBS, e/ou sem o certificado de vistoria do veículo;
- 5 - Deixar de retirar o veículo de operação quando exigido;
- 6 - Abastecer ou efetuar manutenção do veículo com passageiros a bordo.
- 7 - Interromper viagem por falta de meios essenciais a operação do veículo; 8 - Colocar em tráfego veículo sem cobrador para atender ao serviço, salvo em caso determinado por escrito pela URBS ou seus agentes de fiscalização.
- 9 - Manter preposto no transporte coletivo, sem o devido cadastramento na URBS;
- 10 - Manter em serviço preposto cujo afastamento tenha sido exigido;
- 11 - Manter em serviço empregados portadores de doença infecto-contagiosa grave, desde que tenha conhecimento do fato oficialmente, pelos meios adequados;
- 12 - Destacar a fiscalização da URBS;
- 13 - Não operar com exclusividade, com imóveis, equipamentos, máquinas, peças, acessórios, móveis, oficina, manutenção e pessoal vinculado ao serviço objeto da permissão;
- 14 - Atrasar o recolhimento da arrecadação, ou efetuar-la de forma diversa do estabelecido neste Regulamento;
- 15 - Fraudar documentos solicitados pela URBS.

## 7.4 CCT 2014/2015

### CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO 2014/2015

NÚMERO DE REGISTRO NO MTE: PR001412/2014  
 DATA DE REGISTRO NO MTE: 11/04/2014  
 NÚMERO DA SOLICITAÇÃO: MR013889/2014  
 NÚMERO DO PROCESSO: 46212.004203/2014-94  
 DATA DO PROTOCOLO: 11/04/2014

Confira a autenticidade no endereço <http://www3.mte.gov.br/sistemas/mediador/>.

#### TERMOS ADITIVO(S) VINCULADO(S)

Processo n°: e Registro n°:

SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE URBANO E METROPOLITANO DE PASSAGEIROS DE CURITIBA E REGIAO METROPOLITANA, CNPJ n. 76.613.769/0001-47, neste ato representado(a) por seu Presidente, Sr(a). DANTE JOSE GULIN;

E

SIND MOTO E COBR NAS EMP DE TRANS PASSAG CTBA REG METRO, CNPJ n. 81.909.723/0001-00, neste ato representado(a) por seu Presidente, Sr(a). ANDERSON TEIXEIRA;

celebram a presente CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO, estipulando as condições de trabalho previstas nas cláusulas seguintes:

#### CLÁUSULA PRIMEIRA - VIGÊNCIA E DATA-BASE

As partes fixam a vigência da presente Convenção Coletiva de Trabalho no período de 01º de fevereiro de 2014 a 31 de janeiro de 2015 e a data-base da categoria em 01º de fevereiro.

#### CLÁUSULA SEGUNDA - ABRANGÊNCIA

A presente Convenção Coletiva de Trabalho abrangerá a(s) categoria(s) **Motoristas e Cobradores das Empresas de Transporte Coletivo de Passageiros de Curitiba e Região Metropolitana**, com abrangência territorial em **Almirante Tamandaré/PR, Araucária/PR, Campina Grande do Sul/PR, Campo Largo/PR, Colombo/PR, Curitiba/PR, Fazenda Rio Grande/PR, Pinhais/PR, Piraquara/PR, Quatro Barras/PR, Rio Branco do Sul/PR e São José dos Pinhais/PR.**

#### Salários, Reajustes e Pagamento

##### Piso Salarial

#### CLÁUSULA TERCEIRA - PISO SALARIAL

A partir de **01 de FEVEREIRO de 2014** os **MOTORISTAS** receberão piso salarial de **R\$1.814,94** (hum mil, oitocentos e catorze reais e noventa e quatro centavos) ao **mês**, ou **R\$60,4980** (sessenta reais e quarenta e nove centavos e oitenta centésimos) por dia; ou **R\$10,0830** (dez reais e oito centavos e trinta centésimos) por hora, e os **COBRADORES** receberão a partir da mesma data, piso salarial de **R\$1.028,11** (hum mil e vinte e oito reais e onze centavos) ao mês; ou **R\$34,2703** (trinta e quatro reais e vinte e sete centavos e três centésimos) por dia; ou **R\$5,7117** (cinco reais e setenta e um centavos e dezessete centésimos) por hora.

Parágrafo primeiro:

Fica mantida a possibilidade de que a contratação dos motoristas e cobradores seja feita por mês, como mensalistas; por dia, como diaristas; por hora, como horistas, respeitados os valores constantes do *caput* desta cláusula, para cada caso, que constituem o piso mensal, diário e hora, respectivamente.

**Parágrafo segundo:**

Em caráter excepcional e único as empresas concederão a seus empregados motoristas e cobradores com contrato de trabalho vigente em 31 de janeiro de 2014, **um abono sem natureza salarial** no valor de **R\$ 300,00 (trezentos reais)** a ser pago em **01 (uma) única parcela, no mês de ABRIL DE 2014, juntamente com o pagamento dos salários desse mês** de ABRIL DE 2014, ou seja, até o **quinto dia útil do mês seguinte ao mês de referência**, na forma legal.

**Parágrafo terceiro:**

Considerada a data da assinatura da presente Convenção Coletiva de Trabalho; considerado o conteúdo da Ata nº 09/2014 (PROCESSO TRT/PR/DC/00043-2014-909-09-00-0) homologado pelo Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região e considerada, também, a data de vigência dos valores presentes no "caput" desta cláusula a partir de 01/02/2014, eventuais diferenças salariais deverão ser satisfeitas juntamente com o pagamento dos salários do mês de março de 2014, ou seja, até o quinto dia útil do mês de abril de 2014.

**CLÁUSULA QUARTA - VIGÊNCIA DIFERENCIADA**

A vigência deste instrumento será de 12 (doze) meses, a contar de **01 de fevereiro de 2014 a 31 de janeiro de 2015**.

**CLÁUSULA QUINTA - ABRANGÊNCIA DIFERENCIADA**

A Convenção Coletiva de Trabalho abrange **exclusivamente** os empregados (**motoristas e cobradores**) das empresas componentes da RIT (REDE INTEGRADA DE TRANSPORTE) do transporte coletivo de passageiros de **Curitiba** e da sua **Região** Metropolitana, bem assim os empregados (**motoristas e cobradores**) das empresas ou em linhas não integradas, isto é, as não pertencentes à RIT (REDE INTEGRADA DE TRANSPORTE).

**Pagamento de Salário – Formas e Prazos**

**CLÁUSULA SEXTA - COMPROVANTE DE PAGAMENTO**

Será fornecido pela empresa comprovante de pagamento discriminando as parcelas devidas e os descontos efetivados.

**CLÁUSULA SÉTIMA - ADIANTAMENTO SALARIAL**

As empresas pagarão até o dia 20 (vinte) de cada mês, o percentual de até 40% (quarenta por cento) do salário de cada empregado, a título de adiantamento do salário do mês, sem prejuízo de ajustes em contrário entre empregado e empregador, diretamente.

**Parágrafo primeiro:**

Terá garantido o vale proporcional o empregado que for admitido até o dia 08 (oito) do mês de ingresso.

**Parágrafo segundo:**

Na hipótese de a obrigação do pagamento do adiantamento recair em domingo ou feriado, o mesmo deverá ser feito no dia útil imediatamente seguinte.

**CLÁUSULA OITAVA - PAGAMENTO DE SALÁRIO EM CHEQUE**



Se o pagamento do salário for feito em cheque, a empresa dará ao trabalhador o tempo necessário para descontá-lo no mesmo dia.

### **Descontos Salariais**

#### **CLÁUSULA NONA - DESCONTOS**

O desconto no salário do empregado nos casos de dano, prejuízo ou multa, será possível desde que comprovado o dolo ou culpa, sendo esse desconto efetuado mediante contra-recibo.

##### **Parágrafo Primeiro:**

Considerando a instalação de farmácia nas dependências do SINDIMOC, com a finalidade de atender as necessidades da categoria profissional, fica contratada a possibilidade de desconto, em folha de pagamento, das despesas com medicamentos feitas pelos empregados da categoria, sendo a relação das despesas – devidamente vistas pelo empregado e pelo sindicato profissional – enviadas pelo SINDIMOC à empresa empregadora até o dia 15 de cada mês para o respectivo desconto.

As despesas com a aquisição de medicamentos, em relação a cada empregado, não poderão ultrapassar 20% (vinte por cento) do piso salarial respectivo, cabendo ao SINDIMOC proceder o recebimento, junto ao empregador, dos valores das despesas efetuadas pelos empregados com medicamentos, até o dia 15 (quinze) do mês subsequente.

Fica condicionado, ainda, o desconto de despesas com medicamentos à prévia e expressa autorização do empregado.

##### **Parágrafo Segundo:**

Aos efeitos do artigo 462 da CLT, fica contratada a possibilidade de as empresas empregadoras efetuarem, quando expressamente autorizados pelos empregados, descontos em folha de pagamento, nas seguintes hipóteses:

participação do empregado no custo do fornecimento, pelo empregador, de lanches ou refeição;

participação do empregado no custo do prêmio de seguro de vida;

participação do empregado nos custos e na utilização de convênios/planos de assistência médica, assistência odontológica, farmácias, óticas, supermercados e similares;

de contratação do empréstimo de que trata a Lei 10.820/2002.

A autorização para desconto – que poderá, a qualquer tempo ser cancelada pelo empregado – e a própria finalidade social presente nas hipóteses antes apontadas, justificam a perfeita legalidade e legitimidade dos descontos, caracterizando, qualquer insurgimento contra o mesmo, tentativa de enriquecimento ilícito.

##### **Parágrafo Terceiro:**

As empresas somente poderão descontar dos empregados as multas correspondentes às infrações por eles cometidas, quando estas forem devidamente comprovadas após ampla defesa por parte do trabalhador, no prazo de 05 (cinco) dias da data da comunicação do fato, esta devidamente assinada pelo mesmo.

##### **Parágrafo Quarto:**

Fica contratada a possibilidade de as empresas descontarem do salário do empregado cobrador a falta de numerário quando do acerto de contas diário, desde que seja do empregado a responsabilidade pela falta, com exceção da ocorrência de assalto, hipótese que possui regras específicas.

##### **Parágrafo Quinto:**

É obrigação do empregado cobrador, durante a sua jornada de trabalho, efetuar o devido depósito no cofre existente no veículo, na estação tubo ou terminais, de todo o valor em dinheiro, vale transporte, *tickets* de passagens ou qualquer outra modalidade de pagamento que venha a ser utilizada, que venha a exceder o montante equivalente a 30 (trinta) passagens, mantendo tão somente esta quantia em seu poder.

**Parágrafo Sexto:**

Os valores depositados no cofre existente no veículo, na estação tubo ou terminais, somente poderão ser retirados ao término da jornada de trabalho, com observância do tempo de acionamento do cofre.

**Parágrafo Sétimo:**

Na hipótese de assalto ao veículo, à estação tubo ou terminais em que o empregado cobrador esteja prestando os seus serviços, fica o mesmo obrigado a ligar, imediatamente, para o número 190, e comunicar à Polícia Militar, aguardando o atendimento no local da ocorrência.

**Parágrafo Oitavo:**

Nesse caso, deverá, ainda, ser anotado pelo empregado cobrador, na F.C.V. (Ficha de Controle do Veículo), o número da(s) viatura(s) da Polícia Militar, bem como o horário do atendimento feito.

**Parágrafo Nono:**

Na hipótese de o atendimento solicitado pelo telefone 190, ou de outra forma possível, não ter sido realizado no prazo de 01 (uma) hora, o veículo assaltado poderá ser recolhido, devendo este fato estar escrito, também, na F.C.V. (Ficha de Controle do Veículo).

**Parágrafo Décimo:**

Ao retornar para a empresa, após a ocorrência de assalto a veículo, estação tubo ou terminal, deverá o empregado cobrador preencher o formulário – Registro de Roubo – em todos os seus campos e, depois desse preenchimento, comparecer a um Distrito Policial (Delegacia de Furtos e Roubos) para a lavratura do necessário Boletim de Ocorrência.

**Parágrafo Décimo Primeiro:**

O relato a ser feito pelo empregado cobrador, tanto no Registro de Roubo, como no Boletim de Ocorrência, deverá ser de forma bem detalhada, informando, se for o caso, as situações de arrombamento de cofre ou espera de abertura do cofre pelo assaltante.

**Parágrafo Décimo Segundo:**

A não observância, pelo empregado cobrador, das obrigações constantes nos parágrafos quarto a décimo primeiro, constitui ato de negligência ou imprudência, sujeitas às sanções legais, bem assim à obrigação de ressarcimento, ao empregador, pelos danos e prejuízos causados, na medida em que a guarda do numerário, nas condições contratadas, é dever funcional do empregado cobrador.

**Parágrafo Décimo Terceiro:**

O ressarcimento devido pelo empregado, e previsto nesta cláusula, fica limitado aos valores que estejam em poder do empregado excedentes ao montante correspondente a 30(trinta) passagens.

**Parágrafo Décimo Quarto:**

Na hipótese de assalto ao empregado cobrador, quando no deslocamento *in itinere*, os prejuízos sofridos pelo empregador somente não serão descontados do empregado quando a comprovação do fato decorreu da apresentação de boletim de ocorrência policial e quando não tenha agido, o empregado, com dolo ou culpa.

**Parágrafo Décimo Quinto:**

Os descontos procedidos nos salários dos empregados deverão constar do respectivo comprovante de pagamento em rubrica específica.

**Parágrafo Décimo Sexto:**

Os descontos procedidos pelas Empresas nos salários dos empregados a título de multa ou de diferenças de caixa nas hipóteses de assaltos devem indicar em rubrica específica no recibo de pagamento a real natureza do respectivo desconto.

**Parágrafo Décimo Sétimo:**

Comprometem-se as Empresas instalarem, na sala de conferência de arrecadação de cada uma delas, câmaras para a filmagem da abertura dos malotes e da conferência dos valores neles constantes.

A obrigação das filmagens dos malotes e respectivas conferências, prevista neste parágrafo décimo sétimo ficará restrita às hipóteses em que os empregados motoristas ou cobradores não possam acompanhar a conferência dos malotes que entreguem.

Os filmes relativos a cada malote e sua respectiva conferência, que se enquadrem na regra do parágrafo anterior, deverão permanecer em poder da Empresa pelo prazo de 60(sessenta) dias, durante o qual o empregado responsável pela entrega do malote poderá conferir ou constatar eventual diferença de caixa que lhe tenha sido informada. Passados os 60(sessenta) dias antes referidos, poderá a Empresa eliminar os filmes ora regulados.

**Gratificações, Adicionais, Auxílios e Outros**

**Adicional de Tempo de Serviço**

**CLÁUSULA DÉCIMA - ADICIONAL POR TEMPO DE SERVIÇO**

As empresas pagarão a todos os empregados motoristas e cobradores, um adicional por tempo de serviço de **2%** (dois por cento) por ano de serviço trabalhado na mesma empresa.

**Parágrafo primeiro:**

Para efeito do pagamento do adicional por tempo de serviço, será computado todo o tempo trabalhado na empresa, salvo quando tenha o empregado interrompido a prestação de serviço com prestação de trabalho a outra empresa, oportunidade em que o tempo anterior não será computado.

**Parágrafo segundo:**

O adicional por tempo de serviço será pago mensalmente, sobre o salário base do empregado, ou seja, sobre a contraprestação direta, sem levar em conta horas extras, repouso semanal remunerado, atividade complementar, adicionais de quaisquer natureza e outras verbas pagas ao mesmo.

**Adicional Noturno**

**CLÁUSULA DÉCIMA PRIMEIRA - ADICIONAL NOTURNO**

O trabalho noturno terá remuneração superior ao diurno, na forma da lei.

### **Auxílio Alimentação**

#### **CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA - CARTÃO ALIMENTAÇÃO**

Fica contratado o fornecimento, pelas Empresas, a seus empregados, de um cartão alimentação padrão para todos os empregados do sistema com crédito mensal no valor correspondente a R\$ 331,50 (trezentos e trinta e um reais e cinquenta centavos) a partir de 01/02/2014 e com término em 31/01/2015.

##### **Parágrafo primeiro:**

A empresa empregadora abrangida por esta convenção coletiva de trabalho que descumprir o estabelecido nesta cláusula, ficará sujeita ao pagamento de multa, no valor equivalente ao cartão alimentação, igualmente previsto no *caput* desta cláusula, multiplicado pelo número de beneficiários para os quais não foi fornecido o respectivo crédito. O valor da multa aplicada será revertido a entidade(s) assistencial(is), escolhida(s) de comum acordo entre as partes.

##### **Parágrafo segundo:**

Fica estabelecido, entre as partes, que farão jus ao recebimento do cartão alimentação, os empregados que trabalharem um mínimo de 15(quinze) dias no mês, bem como os empregados que forem afastados da prestação de serviço por auxílio doença ou auxílio doença acidentário até o limite máximo de 90 (noventa) dias, prazo a partir do qual não terão mais direito ao benefício.

##### **Parágrafo terceiro:**

Considerando a natureza da condição ora contratada, bem como a vinculação de seu fornecimento ao Programa de Alimentação do Trabalhador, fica definido, na exata regra dos programas aprovados pelo Ministério do Trabalho e Emprego, que a concessão do cartão alimentação não tem natureza salarial, não se incorpora à remuneração do empregado para quaisquer efeitos, não constitui base de incidência de contribuição previdenciária ou do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço, nem se configura como rendimento tributário do trabalhador.

##### **Parágrafo Quarto:**

O depósito do crédito nos cartões alimentação dos empregados será feito no mesmo dia do pagamento dos salários respectivos.

##### **Parágrafo Quinto:**

Na hipótese de nova emissão do cartão alimentação em favor do empregado por não mais portá-lo, será cobrada do empregado uma taxa de nova emissão no valor de R\$8,00 (oito reais), cujo desconto deverá constar em rubrica específica.

### **Auxílio Transporte**

#### **CLÁUSULA DÉCIMA TERCEIRA - PASSE LIVRE**

O passe livre será concedido exclusivamente aos empregados das empresas enquanto mantiverem o vínculo empregatício ou durante a suspensão do contrato de trabalho por prazo não superior a 60(sessenta) dias, sendo distribuído na forma determinada pelo respectivo Poder Concedente. Na oportunidade da rescisão do contrato de trabalho será procedido o cancelamento do benefício.

**Parágrafo primeiro:**

A concessão do passe livre, a ser utilizado nas diversas linhas do sistema urbano e metropolitano de transportes, tendo em vista que os locais de trabalho são de fácil acesso e servidos de transporte público regular, não constitui hipótese para que o tempo de sua utilização seja tido como hora *in itinere*.

**Parágrafo segundo:**

Considerando a peculiaridade do sistema de transporte coletivo urbano de Curitiba, no qual a tarifa tem arrecadação pública e, sendo o passe livre um substituto, ainda mais favorável ao empregado, do vale transporte, fica acordado que tem, o passe livre, a mesma natureza não salarial do vale transporte, não se incorporando à remuneração do beneficiário para quaisquer efeitos.

**Parágrafo terceiro:**

Quando o empregado, por qualquer razão, perder o documento exigido pelo Poder Concedente para uso do passe livre, fica a empresa autorizada a descontar no salário do empregado, por ocasião do pagamento mensal, o valor cobrado da empresa pelo Poder Concedente, para a reposição daquele documento.

**Parágrafo quarto:**

As empresas com linhas não pertencentes ao sistema RIT, poderão estipular, em relação a estas linhas, regras próprias para a utilização do passe livre previsto nesta cláusula, mediante Acordo Coletivo de Trabalho a ser firmado com o Sindicato da categoria profissional. Caso firmado o Acordo Coletivo de Trabalho com o Sindicato da categoria profissional antes referida, ficarão sem efeito as condições previstas no *caput* esta cláusula.

**Auxílio Saúde****CLÁUSULA DÉCIMA QUARTA - ASSISTÊNCIA MÉDICA**

Fica contratado o pagamento, pelas Empresas, na forma do inciso IV, § 2º, art. 458, da CLT, de uma assistência médica ambulatorial individual em favor dos empregados, com custo total mensal no valor de R\$48,30(quarenta e oito reais e trinta centavos) por empregado.

**Parágrafo primeiro:**

Será de responsabilidade do SINDIMOC a implantação da referida assistência médica ambulatorial, sendo o valor respectivo repassado pelas empresas empregadoras para a entidade sindical, a qual se obriga à implantação da vantagem ora contratada, podendo o mesmo firmar convênio com clínicas/empresas terceirizadas da área de saúde a fim de melhor atender os trabalhadores.

**Parágrafo segundo:**

O pagamento do valor fixado na presente cláusula será feito pelas empresas ao SINDIMOC, mensalmente, mediante a apresentação, pelo SINDIMOC, de guias específicas e identificadas, a serem enviadas por este em tempo hábil. Referido pagamento deverá ser feito até o dia 15(quinze), sob pena de incorrerem, as empresas, nas penalidades prescritas no art. 545, parágrafo único, da CLT.

**Parágrafo terceiro:**

Nos casos de afastamento do empregado, pelo período de até 6(seis) meses, por motivo de auxílio doença ou auxílio doença acidentário, será mantido, por até este período, o pagamento e a obrigatoriedade da assistência médica individual, não sendo devido tal pagamento e a

obrigatoriedade da assistência nas demais hipóteses de afastamento, inclusive aposentadoria por invalidez.

Caberá às Empresas comunicarem ao SINDIMOC a respeito desses afastamentos entre o 16º e o 25º dia do evento, bem como comunicarem ao SINDIMOC a data do retorno do empregado ao trabalho.

#### **Auxílio Morte/Funeral**

#### **CLÁUSULA DÉCIMA QUINTA - AUXÍLIO FUNERAL**

Quando ocorrer falecimento da esposa, da companheira ou filhos do empregado, estes desde que comprovadamente dependente, as empresas pagarão auxílio funeral à família, correspondente a 01 (um) salário mínimo.

#### **Auxílio Creche**

#### **CLÁUSULA DÉCIMA SEXTA - AUXÍLIO CRECHE**

Comprometem-se as empresas representadas pelo Sindicato Patronal, a atender o disposto no artigo 389, parágrafo primeiro da CLT, seja através de convênio, preconizado no parágrafo segundo do mesmo artigo, seja através de adoção do reembolso creche, tratado na Portaria 3296/86, fixado o seu valor máximo em R\$ 78,50 (setenta e oito reais e cinquenta centavos) ao mês, mediante comprovante (recibo) do efetivo gasto.

#### **Parágrafo único:**

A concessão da vantagem desta cláusula fica limitada até a data em que filho do empregado representado de que trata o artigo 389 referido nesta cláusula completar 06 (seis) anos de idade.

#### **Seguro de Vida**

#### **CLÁUSULA DÉCIMA SÉTIMA - SEGURO**

As empresas representadas pelo Sindicato Patronal comprometem-se a efetivar apólice de seguro de vida em grupo para seus empregados com idade máxima de 65 (sesenta e cinco) anos, abrangidos por esta Convenção Coletiva, para vigência a partir de fevereiro/2013, desde a data da assinatura da(s) respectiva(s) apólice(s), da seguinte forma:

Prêmio por motorista: R\$ 5,05 (cinco reais e cinco centavos);  
Prêmio por cobrador: R\$ 5,05 (cinco reais e cinco centavos).

MORTE NATURAL - R\$ 15.000,00 (quinze mil reais).

MORTE ACIDENTAL - R\$ 30.000,00 (trinta mil reais).

INVALIDEZ POR ACIDENTE - R\$ 30.000,00 (trinta mil reais)..

ASSISTÊNCIA FUNERAL POR FAMILIAR - que tem por objetivo garantir a prestação de serviço de assistência funeral, em caso de falecimento, sem que a família ou a empresa tenham qualquer transtorno ou despesa, nas seguintes condições:

Assistência funeral/titular cônjuge e filhos:

Benefícios do serviço - A pessoa devidamente inclusa no grupo segurado, doravante denominado Segurado e/ou seus Dependentes abaixo, que vierem a falecer durante a vigência do seguro:

- Cônjuge;
- Filhos com até 24 anos;

- Filhos especiais\* e filhas solteiras sem limite de idade;

\* Filhos especiais - são os filhos dependentes de cuidados especiais, decorrentes de deficiência física e/ou mental.

Em caso de falecimento, deve ser acionado imediatamente o serviço de assistência a fim de que sejam tomadas todas as medidas necessárias para a assistência funeral. Referidos serviços estarão limitados ao valor de até R\$ 3.000,00 (três mil reais), e deverão ser realizados pelos representantes da Seguradora, descabendo reembolso de despesas efetuadas diretamente pelo Segurado.

Não devem os Segurados efetuar pagamento por conta própria. Não há reembolso de valores dos serviços não efetuados/autorizados pelo HSBC Seguros.

Para solicitar o serviço de assistência funeral familiar ligue 0800 7283966 e aguarde as instruções e disque 2-3-3-2.

CESTÁ BÁSICA de 06(seis) meses - cobertura de cesta básica de R\$100,00 (cem reais) por mês.

A correção dos valores previstos nesta cláusula será feita de acordo com o reajuste dos salários da respectiva categoria.

#### **Parágrafo primeiro:**

Os valores necessários para pagamento dos prêmios previstos nesta cláusula, serão repassados às empresas permissionárias pela URBS - URBANIZAÇÃO DE CURITIBA S.A., empresa gerenciadora do transporte coletivo urbano de Curitiba. Caberá às empresas permissionárias indicação da seguradora que realizará o referido seguro.

#### **Parágrafo segundo:**

O seguro previsto nesta cláusula não tem natureza salarial, nem se incorpora à remuneração para quaisquer efeitos, perdurando tão-somente enquanto a verba for repassada às empresas permissionárias pela URBS, conforme previsto no Parágrafo primeiro desta cláusula, não sendo devido nas hipóteses de aposentadoria por invalidez.

### **Outros Auxílios**

#### **CLÁUSULA DÉCIMA OITAVA - ÔNIBUS FUNERAL**

Ficam as empresas obrigadas a fornecer ao SINDIMOC 01(um) ônibus, uma vez por mês, quando solicitado para atendimento de funeral de seus associados.

### **Contrato de Trabalho – Admissão, Demissão, Modalidades**

#### **Desligamento/Demissão**

#### **CLÁUSULA DÉCIMA NONA - RESCISÕES CONTRATUAIS**

Nas rescisões contratuais aplica-se o disposto no artigo 477 da CLT.

#### **CLÁUSULA VIGÉSIMA - RESCISÃO POR JUSTA CAUSA**

No caso de rescisão de contrato de trabalho, sob alegação da justa causa, as empresas deverão indicar, por escrito e contra-recibo, a falta cometida pelo empregado.

#### **Aviso Prévio**

### **CLÁUSULA VIGÉSIMA PRIMEIRA - DISPENSA DE AVISO PRÉVIO**

O empregado despedido fica dispensado do cumprimento do AVISO PRÉVIO, total ou parcialmente, quando comprovar a obtenção de novo emprego, desonerando a empresa do pagamento dos dias não trabalhados, a partir do seu desligamento.

**Outras normas referentes a admissão, demissão e modalidades de contratação**

### **CLÁUSULA VIGÉSIMA SEGUNDA - ALTERAÇÃO DE CONTRATO DE TRABALHO**

Qualquer alteração no contrato de trabalho, só será lícita com a concordância do empregado e, ainda assim, desde que não resulte, direta ou indiretamente, prejuízo ao mesmo (artigo 468 da CLT).

**Relações de Trabalho – Condições de Trabalho, Normas de Pessoal e Estabilidades**

**Qualificação/Formação Profissional**

### **CLÁUSULA VIGÉSIMA TERCEIRA - FORMAÇÃO DE MOTORISTAS**

Nos exames de seleção para preenchimento de vagas de motoristas, terão recomendação, mas não obrigatoriedade, para preencher as vagas no sistema, o motorista que for formado pelo Sindicato Profissional, desde que seja aprovado nos testes aplicados pela empresa.

**Parágrafo primeiro:**

Nas hipóteses de oferta, pelas empresas, de cursos ou programas para a formação pessoal ou qualificação profissional do empregado, bem como para melhoria das condições na relação capital e trabalho, sem ônus para o empregado, fica contratada a possibilidade de participação do empregado nesses cursos ou programas, pelo tempo de até 2(duas) horas a cada mês fora do horário de sua jornada normal, sem que essa participação constitua tempo à disposição do empregador ou trabalho suplementar.

**Parágrafo segundo:**

Todo o tempo necessário para a obtenção de documento pessoal e realização de testes práticos e teóricos, seja com a finalidade de contratação, ou mesmo como o fim de aperfeiçoamento profissional aos já contratados não caracteriza tempo à disposição do empregador, não tendo o empregado direito a qualquer remuneração decorrente de tais atividades.

**Atribuições da Função/Desvio de Função**

### **CLÁUSULA VIGÉSIMA QUARTA - ANOTAÇÕES CARTEIRA PROFISSIONAL E CONTRATO DE TRABALHO/ATIVIDADE COMPLEMEN**

As empresas ficam obrigadas a anotar na CTPS a função efetivamente exercida pelo empregado.

**Parágrafo Único:**

Na hipótese de serviços especiais, é possível a realização, por motoristas e cobradores, de atividades adicionais e suplementares compatíveis com a função principal, sem que tal implique em alteração das condições originariamente contratadas, desde que essas atividades constem no contrato de trabalho ou em termo aditivo ao contrato de trabalho.

**Normas Disciplinares**



## **CLÁUSULA VIGÉSIMA QUINTA - LIMPEZA DE VEÍCULOS**

Os motoristas e cobradores ficam desobrigados da limpeza dos veículos quando do recebimento dos mesmos, na garagem, no início da jornada, bem como ao final da jornada, quando da entrega do veículo na garagem.

### **Estabilidade Mãe**

## **CLÁUSULA VIGÉSIMA SEXTA - ESTABILIDADE PROVISÓRIA**

Será concedida estabilidade provisória à empregada gestante, desde a confirmação da gravidez até 05 (cinco) meses após o parto.

### **Parágrafo único:**

Referida estabilidade fica condicionada à comprovação da gravidez ao empregador, pela empregada, mediante a apresentação de atestado médico fornecido na forma legal, no prazo de até 05(cinco) dias da data da emissão desse atestado, do qual lhe será dado recibo pela empresa.

### **Estabilidade Aposentadoria**

## **CLÁUSULA VIGÉSIMA SÉTIMA - APOSENTADORIA - GARANTIA DE EMPREGO**

Fica assegurada a garantia de emprego, durante os 12 (doze) meses que antecederem a data em que o empregado adquire direito à aposentadoria, desde que trabalhe na empresa há pelo menos 10 (dez) anos e desde que comunique a empresa da aquisição desse direito de estabilidade até 30(trinta) dias antes do início dessa garantia de emprego. Fica ajustado, ainda, que adquirido o direito à aposentadoria, ainda que não exercida, extingue-se a garantia.

### **Jornada de Trabalho – Duração, Distribuição, Controle, Faltas**

#### **Duração e Horário**

## **CLÁUSULA VIGÉSIMA OITAVA - JORNADA DE TRABALHO**

A jornada normal máxima de trabalho de motoristas e cobradores, será de até 06(seis) horas diárias ou 36 (trinta e seis) horas semanais.

### **Parágrafo primeiro:**

Fica, desde já, autorizado pelo Sindicato Profissional, a contratação, pelas empresas, do regime de compensação de horário de trabalho com seus empregados, na exata forma do parágrafo 2º, artigo 59, da CLT, sendo certo que esta autorização supre nova intervenção da Entidade Sindical no instrumento de compensação, bastando, para a licitude do acordo, o ajuste entre empregador e empregado.

### **Parágrafo segundo:**

Na hipótese da realização de acordo de compensação de horários, as eventuais horas extras laboradas não descaracterizarão o acordo de compensação, desde que não ultrapassado o limite legal máximo da prorrogação da jornada.

### **Parágrafo terceiro:**

Na hipótese de que seja ultrapassado o limite semanal de horário, as horas excedentes serão pagas como extraordinárias, no percentual de 50% (cinquenta por cento).

**Parágrafo quarto:**

Considerando a peculiaridade da atividade desenvolvida pelos empregados representados, bem assim a inexistência de normas específicas a regularem a profissão, fica ajustado entre as partes, na forma do art. 71 da Consolidação das Leis do Trabalho, a possibilidade de ampliação do descanso intrajornada, em até 03 (três) horas para os empregados do transporte urbano de passageiros e em até 06 (seis) horas para os empregados do transporte metropolitano de passageiros, mediante acordo escrito entre empregado e empregador, oportunidade em que esse tempo não será computado na jornada de trabalho do empregado, não sendo considerado, também, como tempo à disposição, posto que de efetivo descanso.

**Parágrafo quinto:**

Pelas mesmas razões do parágrafo anterior, fica ajustado que os descansos usufruídos pelos empregados motoristas e cobradores, durante o cumprimento das diversas viagens que realizam na sua jornada (ex.: paradas em terminais, nos pontos finais, as substituições nas Estações Tubo e outras), atendem integralmente a tutela presente no parágrafo 1º do art. 71 da CLT.

**Parágrafo sexto:**

Assegura-se o repouso remunerado ao empregado que chegar atrasado, quando permitido seu ingresso pelo empregador, devendo ser compensado o atraso no final da jornada de trabalho ou da semana.

**Parágrafo sétimo:**

Fica convencionado que não é devido o pagamento de horas extras relativamente aos dias em que o excesso de jornada não ultrapassa de 05(cinco) minutos antes e/ou após a duração normal do trabalho.

**Parágrafo oitavo:**

Convencionam as partes que a Ficha de Controle de Veículo – FCV – tem a mesma natureza da Ficha de Trabalho externo prevista no § 3º, art. 74, da C.L.T..

**Parágrafo Nono:**

Ficam as empresas obrigadas a conceder o repouso semanal remunerado dos empregados dentro da semana, vedado o regime 7x1 (sete por um).

**Jornadas Especiais (mulheres, menores, estudantes)****CLÁUSULA VIGÉSIMA NONA - ESTUDANTES**

Ao empregado matriculado em curso regular de primeiro e segundo grau, é garantido, no dia de prova, a dispensa do trabalho, limitada essa vantagem até o máximo de 06 (seis) vezes ao ano, desde que comunique à empregadora a ocorrência com antecedência mínima de 72 (setenta e duas) horas.

**Outras disposições sobre jornada****CLÁUSULA TRIGÉSIMA - FERIADOS**

Todas as horas trabalhadas em domingos e feriados serão pagas em dobro, desde que não seja concedida a folga compensatória, na forma legal, garantindo sempre a folga semanal.

**Férias e Licenças**

### **Duração e Concessão de Férias**

#### **CLÁUSULA TRIGÉSIMA PRIMEIRA - FÉRIAS**

O período de férias anuais definido pela empresa poderá ser desdobrado em 2(dois) períodos, a critério da empresa ou a requerimento do empregado, salvo na hipótese de abono.

#### **Parágrafo único:**

Aos empregados demissionários, com menos de 01(um) ano de serviço na empresa, será garantido o pagamento de férias proporcionais.

### **Remuneração de Férias**

#### **CLÁUSULA TRIGÉSIMA SEGUNDA - 13º SALÁRIO - 1ª PARCELA - SOLICITAÇÃO POR OCASIÃO DAS FÉRIAS**

O artigo 2º, § 2º da Lei nº 4.749/65, que dispõe sobre o pagamento da gratificação natalina prevista na Lei nº 4.090/62, prevê que o empregado faz jus ao adiantamento da primeira parcela do 13º salário por ocasião de suas férias, sempre que solicitar no mês de janeiro do correspondente ano. O empregado tem até o dia 31 de janeiro para requerer que lhe seja pago, juntamente com a remuneração de férias, a primeira parcela do 13º salário. O valor referente a essa primeira parcela do 13º salário corresponde a 50% (cinquenta por cento) do salário do mês anterior ao gozo de férias. Caso o empregado não solicite o pagamento da primeira parcela do 13º salário na época determinada, ou seja, no mês de janeiro, ficará na dependência da liberalidade do empregador a sua concessão, que poderá ser feita entre os meses de fevereiro e novembro.

### **Licença Remunerada**

#### **CLÁUSULA TRIGÉSIMA TERCEIRA - CASAMENTO, LUTO E NASCIMENTO**

As empresas concederão aos funcionários 03 (três) dias de licença remunerada nos casos de casamento; de 03 (três) dias para os casos de falecimento de pais, irmãos, cônjuges ou companheiro (a) e filhos e, de 05 (cinco) dias para os casos de nascimento de filhos.

### **Saúde e Segurança do Trabalhador**

#### **CIPA – composição, eleição, atribuições, garantias aos cipeiros**

#### **CLÁUSULA TRIGÉSIMA QUARTA - ELEIÇÃO DA CIPA**

O Sindicato Profissional será comunicado, por escrito, com antecedência mínima de 60 (sessenta) dias, da realização do processo eleitoral da CIPA.

### **Aceitação de Atestados Médicos**

#### **CLÁUSULA TRIGÉSIMA QUINTA - ATESTADOS MÉDICOS E ODONTOLÓGICOS**

Nas empresas que mantenham serviços médicos e dentários organizados ou contratados, somente terão validade para justificar as faltas ao serviço por doença, os atestados desses profissionais médicos e dentistas. Os atestados fornecidos por médicos e dentistas de outros serviços, inclusive do Sindicato profissional, somente serão aceitos se obedecerem à ordem preferencial e legal (médico de convênio mantido pela empresa; médico do SUS; médico do serviço de saúde federal, estadual ou municipal; médico do sindicato dos empregados; médico da escolha do empregado quando não houver outro médico nas condições anteriores).

### **Relações Sindicais**

## **Liberação de Empregados para Atividades Sindicais**

### **CLÁUSULA TRIGÉSIMA SEXTA - LIBERAÇÃO DE DIRIGENTES SINDICAIS**

A empresa liberará da prestação de serviço, sem prejuízo da remuneração mensal, um diretor do Sindicato Profissional, efetivo ou suplente, no máximo até 15(quinze) dias por ano, consecutivos ou não, a fim de tratar de interesse da Entidade Sindical Profissional, desde que por esta convocado, mediante solicitação exclusiva do Presidente do Sindicato, com antecedência mínima de 03 (três) dias úteis, sendo obrigatória a comprovação à empresa, do efetivo uso da licença em favor do Sindicato Profissional.

#### **Parágrafo único:**

Comprometem-se as partes, Sindicato da categoria profissional e Sindicato da categoria econômica, reunirem-se dentro de até 60(sessenta) dias da data da assinatura deste instrumento, com a finalidade de regularem o funcionamento das condições ajustadas nesta cláusula.

#### **Contribuições Sindicais**

### **CLÁUSULA TRIGÉSIMA SÉTIMA - MENSALIDADE ASSOCIATIVA**

A empresa descontará mensalmente de seus empregados, em folha de pagamento, a mensalidade associativa espontânea a ser recolhida em favor do Sindicato Profissional, desde que devidamente autorizada e comprovada a qualidade de sócio do empregado, mediante relação enviada pelo Sindicato Profissional, através de guias enviadas em tempo hábil pelo SINDIMOC até o dia 15(quinze) do mês subsequente, sob pena de incorrer nas penalidades prescritas no art. 545, parágrafo único da CLT.

### **CLÁUSULA TRIGÉSIMA OITAVA - FUNDO ASSISTENCIAL**

Durante a vigência da presente convenção coletiva de trabalho as empresas contribuirão, mensalmente, em favor do Sindicato Profissional com o equivalente a 03% (três por cento) do piso salarial vigente em 01 de fevereiro de 2014, de todos os motoristas e cobradores das empresas componentes da Rede Integrada de Transporte-RIT, gerenciada pela Urbs-Urbanização de Curitiba S.A., excluídas, portanto, todas e quaisquer outras parcelas componentes da contraprestação dos empregados.

#### **Parágrafo Primeiro:**

O Sindicato Profissional encaminhará com a necessária antecedência a guia ao recolhimento aqui especificado, cabendo à empresa proceder o recolhimento devido até o dia 15(quinze) do mês subsequente, fornecendo ao Sindicato Profissional beneficiário uma relação com a nominata dos empregados e os respectivos pisos salariais acompanhada da guia quitada.

#### **Parágrafo Segundo:**

O recolhimento do Fundo Assistencial fica condicionado ao provisionamento do respectivo valor na tarifa do transporte coletivo da RIT - Rede Integrada de Transporte, pela Urbs-Urbanização de Curitiba S.A.

#### **Parágrafo Terceiro:**

A manutenção da cláusula aqui tratada após o término do prazo previsto no *caput* só será consentida se resultar de concorrência da vontade das partes e do provisionamento tarifário.

## Outras disposições sobre relação entre sindicato e empresa

### CLÁUSULA TRIGÉSIMA NONA - RELAÇÃO DE EMPREGADOS

No recolhimento das mensalidades ao Sindicato Profissional, as empresas encaminharão a relação dos respectivos empregados associados. Na oportunidade do recolhimento da taxa de contribuição sindical, as empresas encaminharão a relação dos empregados, especificando o valor do recolhimento.

### CLÁUSULA QUADRAGÉSIMA - TROCO

Comprometem-se as empresas abrangidas pela presente convenção coletiva de trabalho a fornecerem aos cobradores do transporte coletivo, mediante recibo, o valor de R\$ 20,00 (vinte reais), em forma de troco, para uso exclusivo na cobrança de passagem dos usuários do sistema.

#### **Parágrafo primeiro:**

O valor de R\$20,00(vinte reais), a título de troco, será fornecido aos cobradores em uma **única vez, em até 30(trinta) dias da data da assinatura do presente instrumento coletivo, permanecendo em seu poder até que seja compensado, ou quando houver a rescisão do contrato de trabalho do cobrador, ou quando o cobrador deixar a sua função.**

#### **Parágrafo segundo:**

Ficam as empresas desobrigadas de fornecerem o numerário regulado nesta cláusula aos cobradores que já receberam referido valor de R\$20,00(vinte reais) a título de troco em razão da existência desta mesma estipulação em instrumento normativo anterior.

### Disposições Gerais

#### Mecanismos de Solução de Conflitos

### CLÁUSULA QUADRAGÉSIMA PRIMEIRA - REUNIÃO ENTRE AS PARTES

Os Sindicatos signatários do presente termo poderão se reunir até 31 de outubro de 2014 para discutir assuntos relativos à presente convenção coletiva de trabalho, inclusive sobre o adicional por tempo de serviço, bem como pactuar novos ajustes, se assim for a vontade das partes.

#### Aplicação do Instrumento Coletivo

### CLÁUSULA QUADRAGÉSIMA SEGUNDA - CONDIÇÕES MAIS BENÉFICAS

Os empregados que usufruem condições de trabalho e de salário mais benéficas que o presente instrumento Coletivo de Trabalho, não terão seus direitos prejudicados.

#### Descumprimento do Instrumento Coletivo

### CLÁUSULA QUADRAGÉSIMA TERCEIRA - PENALIDADE

Fica estipulada multa, não cumulativa, correspondente a R\$40,00 (quarenta reais), no caso de descumprimento de qualquer das cláusulas desta Convenção, a qual reverterá em favor da parte prejudicada.

#### Outras Disposições

### CLÁUSULA QUADRAGÉSIMA QUARTA - COMISSÕES DE CONCILIAÇÃO PRÉVIA

Fica convencionada, sem prejuízo de qualquer outra forma de criação, nos termos da Lei 9958/2000, a possibilidade de manutenção de Comissão de Conciliação Prévia, ou entre as partes convenientes, ou entre as Empresas ou Grupo de Empresas e o SINDIMOC.

### CLÁUSULA QUADRAGÉSIMA QUINTA - FORO

Toda e qualquer dúvida resultante do presente instrumento, que não possa ser resolvida via conciliação entre as partes, será dirimida pela Justiça do Trabalho.

E, por estarem justos e contratados, assinam a presente em 5(cinco) vias de igual teor e forma, para que surta seus jurídicos efeitos.  
Curitiba, 14 de março de 2014.

DANTE JOSE GULIN  
Presidente  
SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE URBANO E METROPOLITANO DE  
PASSAGEIROS DE CURITIBA E REGIAO METROPOLITANA

ANDERSON TEIXEIRA  
Presidente  
SIND MOTO E COBR NAS EMP DE TRANS PASSAG CTBA REG METRO

## 7.5 Decreto nº 1356/2008

### DECRETO Nº 1356

APROVA O REGULAMENTO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS.

O PREFEITO MUNICIPAL DE CURITIBA, CAPITAL DO ESTADO DO PARANÁ, no uso de suas atribuições legais que lhe foram conferidas pelo inciso IV, do artigo 72, da Lei Orgânica do Município de Curitiba e de conformidade com a Lei nº 12.597/2008 e tendo em vista o contido no Ofício nº

6.683/2008 - URBS, DECRETA:

Art. 1º Fica aprovado o Regulamento dos Serviços de Transporte Coletivo de Passageiros, a que se refere a Lei nº 12.597, de 17 de janeiro de 2008, publicada no Diário Oficial - Atos do Município de Curitiba nº 5, de 17 de janeiro de 2008 e promulgada pelo Legislativo, conforme publicação no Diário Oficial - Atos do Município de Curitiba nº 23, de 27 de março de 2008, parte integrante deste decreto.

Art. 2º Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

PALÁCIO 29 DE MARÇO, em 15 de dezembro de 2008.

Carlos Alberto Richa  
Prefeito Municipal

Paulo Afonso Schmidt  
Presidente da URBS - Urbanização de Curitiba S.A.

#### ANEXO I REGULAMENTO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS

##### CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

##### SEÇÃO I OBJETO

Art. 1º Este regulamento tem por objeto disciplinar as condições para a exploração e execução dos Serviços de Transporte Coletivo de Passageiros na cidade de Curitiba, Estado do Paraná, a que se refere Lei nº 12.597, de 17 de janeiro de 2008, publicada no Diário Oficial - Atos do Município de Curitiba nº 5, de 17 de janeiro de 2008 e promulgada pelo Legislativo, conforme publicação no Diário Oficial - Atos do Município de Curitiba nº 23, de 27 de março de 2008.

##### SEÇÃO II DA ORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS E SUA COMPETÊNCIA

Art. 2º Compete à URBS - Urbanização de Curitiba S.A., a delegação, a regulação, o gerenciamento, a operação, o planejamento e a fiscalização do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Curitiba - Paraná.

Parágrafo Único - Através de instrumento legal próprio, as atribuições da URBS poderão ter abrangência metropolitana.

Art. 3º O Transporte Coletivo Privado, destinado ao atendimento de segmento específico e pré-determinado da população, inclusive de escolares e de fretamento, está sujeito à regulamentação específica.

Art. 4º Não será concedida permissão de uso de motocicleta como meio de transporte coletivo de passageiros em todo o território do Município de Curitiba.

### SEÇÃO III DA ORGANIZAÇÃO E PLANEJAMENTO DO TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS

Art. 5º O Transporte Coletivo de Passageiros no Município de Curitiba fica organizado dentre outras sob as seguintes diretrizes:

- I - planejamento adequado às alternativas tecnológicas convergentes com o interesse público;
- II - planejamento global da cidade, notadamente na área de uso e ocupação do solo e ao sistema viário básico;
- III - universalidade de atendimento, respeitados os direitos e obrigações dos usuários;
- IV - boa qualidade do serviço, envolvendo sustentabilidade, rapidez, conforto, regularidade, segurança, continuidade, modicidade tarifária, eficiência, atualidade tecnológica e acessibilidade, particularmente para as pessoas com deficiência, idosos e gestantes;
- V - prioridade do transporte coletivo sobre o individual;
- VI - integração com os diferentes modais de transportes e com os municípios da Região Metropolitana de Curitiba;
- VII - redução das diversas formas de poluição ambiental, conforme as prescrições das normas técnicas e dos padrões de emissão de poluentes;
- VIII - transparência e participação social no planejamento, controle e avaliação da política de mobilidade urbana;
- IX - estímulo à produtividade e qualidade através de avaliações de indicadores estabelecidos;
- X - busca da isonomia da operacionalidade adequada a metas de qualidade, do planejamento operacional do sistema e do equilíbrio econômico financeiro das contratadas aos sistemas remunerados pela tarifa, independente da forma de remuneração;
- XI - estímulo à participação do usuário no acompanhamento da prestação dos serviços delegados.

Parágrafo Único - A região, cuja densidade demográfica viabilize a implantação do serviço, será considerada atendida sempre que sua população não esteja sujeita a deslocamento médio superior a 500 (quinhentos) metros.

Art. 6º No exercício das competências relativas ao Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros, a Administração Pública poderá celebrar convênios, contratos e outros instrumentos legais com entes públicos ou privados, visando à cooperação técnica e financeira na organização, sustentabilidade e planejamento do transporte público de passageiros.

### CAPÍTULO II DO REGIME JURÍDICO E DA CONTRATAÇÃO DA PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS

Art. 7º A Administração Pública poderá delegar a terceiros, por meio de concessão ou permissão, mediante licitação, a prestação e a exploração do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, no todo ou em parte, conforme disposto no artigo 104, da Lei Orgânica do Município de Curitiba:

- I - a concessão será outorgada, sempre mediante licitação, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas brasileiras, constituído para o procedimento licitatório;
- II - a outorga de permissões, será de caráter excepcional e somente à pessoa jurídica, em condições diferenciadas do sistema ou linhas objeto de regular concessão, para o teste de novas linhas e modais de transporte, ou em situações emergenciais, sempre por prazo certo, que não poderá ser superior a 15 (quinze) meses;
- III - a delegação poderá ser realizada sob o regime de parceria público-privada, desde que respeitados procedimento licitatório e as normas gerais nacionais pertinentes e as normas especiais da legislação municipal.



IV - o disposto no "caput" deste artigo não impede a Administração Pública de, obedecidas as formalidades legais, transferir a outras contratadas, provisoriamente, a operação direta do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, nas mesmas condições previstas no inciso II, deste artigo.

Art. 8º Os serviços delegados somente poderão ser executados por empresas contratadas pela URBS e deverão ser executados em conformidade com as condições estabelecidas no instrumento jurídico de contratação, com o presente regulamento, e com outras determinações estabelecidas formalmente pela URBS.

Art. 9º É vedada a sub-concessão dos serviços contratados.

Art. 10 A contratada poderá transferir o contrato e o controle societário, bem como realizar fusões, incorporações e cisões, desde que com a anuência prévia da Administração Pública, sob pena de caducidade do contrato.

Parágrafo Único - Para fins da anuência de que trata o "caput" deste artigo, o pretendente deverá:

I - atender integralmente as exigências estabelecidas no procedimento licitatório que precedeu a contratação, em especial às exigências de capacidade técnica, idoneidade financeira e regularidade jurídica, fiscal e previdenciária necessárias à assunção do serviço;

II - comprometer-se formalmente a cumprir todas as cláusulas do contrato em vigor, se subrogando em todos os direitos e obrigações do cedente e prestando todas as garantias exigidas.

Art. 11 Havendo necessidade, a URBS poderá determinar à contratada a realização de investimentos em obras públicas, edificações e em equipamentos urbanos exclusivamente relativas à melhoria dos serviços de transporte coletivo, mediante o devido reembolso e prévia anuência da contratada.

Art. 12 A contratada deve cadastrar na URBS, no prazo de 30 (trinta) dias contados do respectivo arquivamento na Junta Comercial do Paraná, quaisquer alterações societárias ou mudança de nome empresarial, apresentando o respectivo instrumento.

Art. 13 A contratada deverá operar com veículos, imóveis, equipamentos, máquinas, peças e acessórios, móveis, oficinas para reparos, manutenção e pessoal vinculado ao serviço objeto do contrato, com exclusividade, ressalvados os casos de serviços de transporte, objeto de convênio, contrato ou consórcio de interesse do poder concedente.

Art. 14 A prestação dos serviços de transporte coletivo de passageiros inclui a contratação de deslocamentos para atividades de interesse público e social, mediante remuneração, atendidas as exigências legais.

Art. 15 A URBS promoverá, sempre que necessário, a realização de auditoria operacional, técnica, contábil e financeira, na empresa contratada, através de equipe por ela designada.

Parágrafo Único - O resultado deverá ser disponibilizado à contratada, acompanhado de relatório contendo as recomendações, determinações, advertências ou observações da URBS.

Art. 16 Para fins de transparência e controle social, quando solicitado, a contratada deverá prestar à URBS todas as informações relativas a custos e operação dos serviços contratados, sob pena de rescisão do contrato.

Parágrafo Único - Assegura-se à contratada, confidencialidade para as informações que não forem de caráter público.

Art. 17 A contratada responde civilmente pelos danos que ela e seus prepostos causarem a terceiros e aos bens públicos, na forma da Constituição Federal, do Código Civil e legislação complementar.

Art. 18 Nenhuma responsabilidade caberá ao Poder Público pela insuficiência de recursos da contratada, após devidamente remuneradas pela efetiva prestação dos serviços objeto deste regulamento.

Art. 19 A aplicação das penalidades previstas neste regulamento dar-se-á sem prejuízo da respectiva responsabilidade civil ou criminal, caso existente.

### CAPÍTULO III DAS ATRIBUIÇÕES

Art. 20 Na forma do artigo 2º, deste regulamento, constituem atribuições da URBS:

- I - fixar itinerários e pontos de parada;
- II - fixar horários, frequência e frota de cada linha;
- III - determinar terminais de integração e sua operação;
- IV - organizar, programar, controlar e fiscalizar o sistema;
- V - orçar e gerir receitas e despesas do sistema;
- VI - implantar e extinguir linhas e extensões;
- VII - contratar as empresas que executarão o serviço de transporte;
- VIII - gerenciar e controlar o processo da bilhetagem eletrônica, inclusive o vale transporte, o cartão transporte ou equivalente;
- IX - definir, gerenciar e controlar sistemas de monitoramento eletrônico do transporte coletivo;
- estabelecer intercâmbio com entidades técnicas e acadêmicas;
- X - firmar convênios, consórcios, contratos ou acordos para integração com a Região Metropolitana de Curitiba, com o Estado ou individualmente com cada Município;
- XI - firmar, quando necessário, convênios com órgãos de segurança pública, com o objetivo de promover condições de segurança aos usuários, funcionários e à operação dos serviços, objeto deste regulamento;
- XII - estabelecer a metodologia de cálculo que define o custo quilômetro do sistema e a tarifa;
- XIII - elaborar e fiscalizar a aplicação dos cálculos tarifários;
- XIV - cadastrar, controlar e estabelecer normas de pessoal das empresas contratadas;
- XV - determinar local e procedimentos para inspeções veiculares, testes de fumaça, captação de coordenadas do GPS dos veículos;
- XVI - vistoriar os veículos, garagens, instalações e demais veículos das contratadas;
- XVII - fixar e aplicar penalidades;
- XVIII - estabelecer as normas de operação;
- XIX - implementar medidas efetivas no controle e atualização da metodologia tarifária, a partir da verificação dos custos, investimentos e outras despesas das contratadas;
- XX - proceder o cadastramento do pessoal das contratadas, usuários e veículos do transporte coletivo, necessários para atender este regulamento ou outras legislações pertinentes;
- XXI - definir a vida útil e padronizar as características dos veículos;
- XXII - estimular o aumento da qualidade e da produtividade dos serviços e da preservação do meio ambiente;
- XXIII - implantar mecanismos permanentes de informação sobre os serviços prestados para facilitar o seu acesso aos usuários.

Parágrafo Único - Para o exercício das atribuições dispostas neste artigo, a URBS poderá contratar serviços especializados, obedecida a legislação pertinente.

Art. 21 Constitui obrigação das contratadas, prestar o serviço delegado de forma adequada à plena satisfação dos usuários, conforme disposições estabelecidas em lei, nos regulamentos, editais, contratos e determinações, e em especial:

- I - dar condições de pleno funcionamento aos serviços sob sua responsabilidade;
- II - prestar todas as informações que forem solicitadas pela URBS;
- III - efetuar e manter atualizada sua escrituração contábil, elaborando demonstrativos mensais, semestrais e anuais, de acordo com o plano de contas, modelos e padrões que lhe forem determinados, de modo a possibilitar a fiscalização pública;

- IV - cumprir as normas e determinações de operação e arrecadação, inclusive as atinentes à cobrança de tarifa;
- V - para linhas com receita pública, recolher e responsabilizar-se pelo repasse total à URBS, dos valores originários dos usuários que não utilizam cartão transporte;
- VI - operar somente com pessoal devidamente capacitado e habilitado, cadastrado na URBS, mediante contratações regidas pelo direito privado e legislação trabalhista, assumindo todas as obrigações delas decorrentes, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros e o contratante;
- VII - utilizar somente veículos que preencham os requisitos de operação, conforme previsto nas normas regulamentares ou gerais pertinentes;
- VIII - promover a atualização e o desenvolvimento tecnológico das instalações, equipamentos e sistemas, com vistas a assegurar a melhoria da qualidade do serviço e a preservação do meio ambiente, nos termos da legislação pertinente;
- IX - executar as obras previstas no edital, no contrato respectivo ou em outras determinações consensadas para a otimização operacional dos serviços, com a prévia autorização e acompanhamento da URBS;
- X - garantir a segurança e a integridade física dos usuários e trabalhadores do Sistema de Transporte Público de Curitiba, instituindo mecanismos de monitoramento, controle, cumprimento das determinações da URBS, vigilância, logística, tecnologia e cobertura de acidentes pessoais adequados aos custos tarifários;
- XI - executar os serviços com rigoroso cumprimento de viagens e horários programados, características da frota, tarifa, itinerário, pontos de paradas, iniciais, intermediários e finais, estações tubo ou terminais de integração, definidos pela URBS;
- XII - submeter-se à fiscalização da URBS, facilitando-lhe a ação e cumprindo as suas determinações;
- XIII - zelar pela preservação da originalidade dos veículos e equipamentos urbanos sob sua responsabilidade;
- XIV - apresentar periodicamente, os seus veículos para inspeção técnica programada, em local na garagem com infra-estrutura adequada para realização dos serviços, limpos e com seus sistemas funcionais elétricos, pneumáticos, mecânicos e outros equipamentos ou acessórios em perfeitas condições de uso, sanando imediatamente as irregularidades que possam comprometer o conforto e a segurança do transporte de passageiros, para a obtenção do certificado de vistoria e cadastro;
- XV - apresentar, sempre que solicitado, os seus veículos para inspeções técnicas eventuais, sanando as irregularidades que possam comprometer o conforto e a segurança do transporte de passageiros, em 72 (setenta e duas) horas, sujeitando-se ao afastamento de tráfego dos veículos, os quais deverão ser substituídos por outros, com as mesmas características, de forma que o atendimento dos serviços de nenhum modo possa ser prejudicado;
- XVI - apresentar, sempre que solicitado, os veículos para inspeções veiculares, testes de fumaça e outros testes mecânicos, ambientais e operacionais necessários para manutenção da qualidade do sistema;
- XVII - preservar o funcionamento e inviolabilidade dos equipamentos obrigatórios e/ou instrumentos obrigatórios, tais como: contador de passageiros, validador de cartão transporte, tacógrafo, sistema GPS, sistema de mensagens, sistema de segurança de porta e outros;
- XVIII - proceder à manutenção de validador ou instrumento contador de passageiros em estação tubo ou terminal, somente com a presença de agente de fiscalização da URBS;
- XIX - manter diariamente os veículos, terminais e estações tubo sob sua responsabilidade, para início de operação em adequado estado de conservação e limpeza;
- XX - promover a desinsetização nos veículos, terminais e estações tubo sob sua responsabilidade;
- XXI - manter em serviço apenas empregados cadastrados na URBS, salvo empregados de atividades passíveis de terceirização;
- XXII - comunicar à URBS, na data em que tiver ciência, a ocorrência de acidentes, informando também, as providências adotadas e a assistência que for devida aos usuários e prepostos;
- XXIII - preencher guias e formulários referentes a dados de operação e de custos, cumprindo prazos e normas fixadas pela URBS;
  
- XXIV - tomar imediatas providências no caso de interrupção de viagem, para não prejudicar o usuário;

- XXV - reabastecer e fazer manutenção dos veículos em local apropriado, sem passageiros a bordo;
- XXVI - não operar com veículos que estejam derramando combustível ou pingando óleos lubrificantes na via pública;
- XXVII - afixar cartazes de utilidade pública na frota de veículos, estações tubo e terminais, conforme solicitado pela URBS;
- XXVIII - disponibilizar nos veículos, estações tubo e terminais de integração, os adesivos, legendas, placas ou dispositivos informativos, internos e/ou externos, determinados pela URBS, em adequado estado de conservação e funcionamento;
- XXIX - disponibilizar os veículos e colaborar com a instalação de material e equipamentos para exploração de publicidade comercial, institucional ou de informações aos usuários;
- XXX - desenvolver ações que visem o bem estar de seus funcionários durante o período de trabalho;
- XXXI - desenvolver ações que visem coibir invasões de usuários sem o pagamento da tarifa e vandalismo nos veículos, estações tubo e terminais de integração;
- XXXII - desenvolver, executar ou participar em conjunto com a URBS, de campanhas educativas aos usuários do transporte coletivo;
- XXXIII - manter garagem fechada com área de estacionamento, abastecimento, manutenção, inspeção e administração suficiente para toda sua frota e equipamentos adequados às exigências técnicas da URBS, bem como às legislações legais pertinentes, inclusive de uso do solo e meio ambiente; XXXIV - garantir ao contratante, o livre acesso às suas instalações operacionais e veículos, para os exercícios de suas atividades de gerenciamento do serviço de transporte coletivo;
- XXXV - apresentar à URBS, anualmente, balanço demonstrativo de resultados;
- XXXVI - orientar adequadamente os operadores sobre determinações operacionais definidas pela URBS;
- XXXVII - recuperar ou pagar os danos que der causa por ato culposo ou doloso causados na infra-estrutura do sistema conforme estabelecido pela URBS;
- XXXVIII - responsabilizar-se pela obtenção das licenças e autorizações necessárias para desenvolvimento de suas atividades;
- XXXIX - providenciar, durante a operação, a limpeza de matérias estranhas que comprometam a higiene nos veículos, terminais e estações tubo sob sua responsabilidade.

Parágrafo Único - Na hipótese de deficiências no sistema, decorrentes de caso fortuito ou força maior, a prestação do serviço, a critério da URBS, poderá ser atribuída a outros operadores, que responderão por sua continuidade, na forma estabelecida em decreto.

#### CAPÍTULO IV DA OPERAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE

##### SEÇÃO I DA OPERAÇÃO

Art. 22 Os serviços serão executados por empresas contratadas através de processo licitatório, pelo prazo contratual máximo de 15 (quinze) anos, incluindo-se eventuais prorrogações devidamente justificadas pelo Poder Público, contados da data da assinatura do contrato.

§ 1º Os prazos da concessão original poderão ser fixados em até 25 (vinte e cinco) anos, contados da data da assinatura do contrato, nos casos de elevados investimentos em bens reversíveis.

§ 2º Atendendo os dispositivos legais, a URBS e as contratadas, no caso de mudança de tecnologia do material rodante, poderão ajustar novas obrigações, mediante aditivo contratual, para remanejamento da frota e quilometragem das linhas suprimidas.

Art. 23 Os serviços de transporte coletivo serão executados por um conjunto de linhas de transporte coletivo, definidas a partir de região neutra delimitada por um raio aproximado de 2Km do marco zero da cidade e distribuídas de acordo com a macro hierarquia da Estruturação do Transporte Coletivo, no Uso e Ocupação do Solo estabelecido na Lei Municipal nº 11.266/2004,

a partir da influência dos eixos estruturais (canaletas exclusivas), dos eixos principais (futuras canaletas exclusivas) e dos eixos secundários (de ligação, tronco integrados e interbairros), que agrupados, serão denominadas regiões de influência.

Parágrafo Único - Para vias de menor expressão, prioriza-se a tendência da linha em eixos estruturais, secundários ou acesso à integração.

Art. 24 A quilometragem não produtiva para entradas e recolhidas dos veículos em operação será de, no máximo, 6% (seis por cento) da quilometragem produtiva, independente da localização das garagens.

Parágrafo Único - As entradas e recolhidas dos veículos deverão, preferencialmente, serem feitas dentro das regiões de influência ou neutra, obedecendo o sentido de maior interesse de deslocamento dos usuários.

Art. 25 A partir do início de operação dos serviços contratados, a remuneração (Grupo A) e as alterações de redução ou crescimento do sistema (Grupo A+B), estarão sujeitas à avaliação, dentre outros, dos indicadores de qualidade dos serviços prestados relativos a:

#### GRUPO A:

- I - índice de cumprimento de viagens nas faixas horárias programadas;
- II - índice de satisfação dos usuários quanto ao estado dos veículos e conduta dos operadores;
- III - índice de interrupção de viagens por falhas de veículos em operação;
- IV - índice de liberação de selo de vistoria, para período regular, sempre na primeira vistoria programada;
- V - índice de autuações.

#### GRUPO B:

- I - quilometragem de entrada e recolhida (não produtiva);
- II - índice de operação com veículos de acordo com as características da categoria;
- III - índice de redução do número de assaltos;
- IV - índice de redução de ocorrências de vandalismo;
- V - operação mínima legal em períodos de greve;
- VI - cumprimento real dos horários programados;
- VII - avaliação de limpeza dos veículos, estações tubo e terminais;
- VIII - índice de redução de acidentes;
- IX - certificações de qualidade de procedimentos e ambientais (NBR, ISO, etc.);
- X - resultados de pesquisas de satisfação dos usuários.

Parágrafo Único - Outros índices definidos pela contratante, de acordo com a evolução e necessidade dos serviços.

Art. 26 Os indicadores serão estabelecidos periodicamente, de acordo com as análises e levantamentos históricos de períodos anteriores, associados a metas desejadas para manutenção e melhoria da qualidade dos serviços de transporte coletivo.

§ 1º Os indicadores de qualidade e/ou grupos poderão ser alterados pela URBS de acordo com o dinamismo do sistema.

§ 2º Os valores de referência dos indicadores iniciais do Grupo A serão estabelecidos no processo licitatório a partir de levantamentos históricos e relatórios gerenciais do sistema.

§ 3º Os levantamentos históricos e a atualização dos índices excluirá as ocorrências atípicas do sistema.

Art. 27 A URBS poderá criar, alterar, extinguir, fundir, seccionar, substituir linhas, alterar tipo de veículos, alterar categoria do serviço, redimensionar a oferta, bem como implantar serviços conforme a necessidade e conveniência dos usuários do sistema de transporte, considerando a região de influência, a quilometragem não produtiva e os indicadores de qualidade para definição da operadora quando necessário, preservando a liberdade gerencial da contratante para efeito de planejamento e racionalização do sistema.

§ 1º A operadora que atingir os indicadores de qualidade terá preferência na região de influência de atuação.

§ 2º Não haverá restrição para as medidas referidas no "caput" quando atinjam simultaneamente duas ou mais regiões de influência.

§ 3º Quando o itinerário de uma linha percorrer duas ou mais regiões de influência, a quilometragem e equipamentos urbanos no processo licitatório devem ser distribuídos preferencial e proporcionalmente às mesmas. As alterações dessas linhas estarão sujeitas à avaliação de indicadores de qualidade, sendo priorizada a expansão dos serviços de acordo com o desempenho de cada contratada.

§ 4º A URBS poderá adotar medidas operacionais de reforços total ou seccionados da linha principal para otimizar as linhas do transporte coletivo, bem como utilizar toda frota disponível no sistema, independente da contratada, categoria do veículo ou região de influência.

§ 5º A URBS poderá realizar atendimentos específicos, exclusivos ou pontuais, com tarifas diferenciadas se necessário, bem como utilizar toda frota disponível no sistema, independente da contratada, categoria do veículo ou região de influência, para atendimento a locais de concentração de demanda.

§ 6º Para efeitos de controles operacionais, as linhas mistas com participação metropolitana terão dados operacionais equivalentes aos percentuais urbanos, porém, enquanto mantida a integração metropolitana, a operação normal poderá ser na linha principal com abrangência metropolitana.

§ 7º A URBS poderá criar linhas de característica especiais com tarifas diferenciadas, obedecidos os devidos procedimentos legais.

Art. 28 Os serviços deverão ser executados conforme padrão técnico e operacional, características básicas da infra-estrutura, dos equipamentos e dos veículos mais adequados para a execução do objeto de cada contrato, estabelecidos pela URBS.

Art. 29 A contratada deve manter métodos contábeis padronizados na forma que for determinada pela URBS, devendo apresentar, sempre que exigidos, balanços e balancetes dentro das normas de escrituração e nos prazos estabelecidos.

Art. 30 A frota de cada contratada deverá ser composta de veículos em número suficiente, fixada pela URBS, para atender a demanda máxima de passageiros das linhas sob sua responsabilidade operacional, mais a frota reserva equivalente a um mínimo de 10% (dez por cento) e a um máximo de 20% (vinte por cento) da frota operacional.

§ 1º A renovação da frota deverá fazer-se mediante autorização expressa da URBS.

§ 2º Quando da expansão do serviço, a complementação de frota deverá ser feita no prazo fixado pela URBS, que levará em conta a disponibilidade de veículos no mercado.

§ 3º O número de veículos da frota reserva de cada contratada, dentro da vida útil, será estabelecido pela URBS.

Art. 31 Não poderão ser veiculados nos veículos, estações tubo e terminais, cartazes informativos com propaganda política, religiosa, filosófica ou ideológica.

Parágrafo Único - Poderão ser veiculados cartazes informativos, desde que seu conteúdo seja de interesse público, autorizados pela URBS.

Art. 32 A URBS poderá explorar propaganda no interior ou exterior dos veículos e equipamentos urbanos do transporte coletivo, obedecendo legislação e regulamentação pertinentes.

Art. 33 Todos os veículos, estações tubo e terminais deverão operar, dependendo de cada caso, com tacógrafo ou similar de registro diário aferido, validador de cartão eletrônico e contador de passageiros lacrado, iluminação interna e externa, iluminação de letreiros indicativos, campainha, extintor de incêndio, silenciador de ruído do escapamento, nível de emissão de fumaça e sonorização interna, dentro dos padrões legais ou determinados e, ainda, sistema de posicionamento geo-referenciado, sistema de transmissão de informações, câmeras de monitoramento e outros equipamentos obrigatórios que vierem a ser determinados pela URBS, todos em condições perfeitas de funcionamento.

Parágrafo Único - Os equipamentos de controle e informações aos usuários serão estendidos para os equipamentos urbanos.

Art. 34 Todos os veículos em operação deverão ser registrados na URBS, de acordo com as normas, características e especificações técnicas fixadas pela mesma, bem como satisfazer as normas do Código de Trânsito Brasileiro - CTB, Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, Instituto Nacional de Metrologia - INMETRO e Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT.

## SEÇÃO II DO PESSOAL DE OPERAÇÃO

Art. 35 O pessoal de operação deverá cumprir as normas operacionais e determinações estabelecidas pela URBS.

Art. 36 O pessoal de operação deve:

- I - tratar os passageiros com educação, cordialidade e respeito;
- II - manter atitudes condizentes com sua função e apresentar-se ao trabalho asseado;
- III - apresentar-se corretamente uniformizado e identificado em serviço;
- IV - não permanecer na entrada e/ou saída do veículo ou estação tubo, dificultando o embarque e/ou desembarque de passageiros;
- V - abster-se de fumar no interior do veículo, estação tubo ou posto de trabalho;
- VI - abster-se de ingerir bebida alcoólica em serviço ou quando estiver próximo de assumí-lo;
- VII - não fazer leitura de livros, revistas, jornais ou publicações em seu posto de trabalho, que comprometa o desempenho da função;
- VIII - não ocupar sentado lugar de passageiros nos veículos;
- IX - não portar em serviço arma de qualquer natureza;
- X - não desacatar, ameaçar, agredir ou constranger os funcionários da URBS;
- XI - não permitir embarque de usuário que venha comprometer a higiene do veículo, estações tubo, terminais e/ou de seus ocupantes;
- XII - tomar as medidas necessárias para a manutenção da ordem no interior dos veículos, estações tubo e terminais;
- XIII - tomar as medidas necessárias para impedir atos de vandalismo nos veículos, estações tubo e terminais;
- XIV - impedir a atividade de vendedores ambulantes, pedintes ou pessoas fazendo panfletagem no interior dos veículos, estações tubo e terminais;
- XV - impedir a presença de pessoa embriagada no interior dos veículos, estações tubo e terminais, desde que comprometa a ordem e o bom andamento do serviço;
- XVI - não permitir o transporte de produtos inflamáveis, explosivos, lâmpadas fluorescentes ou televisores;
- XVII - não permitir o transporte de animais de qualquer espécie, exceto cão guia, conforme legislação específica ou determinação da URBS;

- XVIII - não permitir o transporte de qualquer material ou carga que possa causar risco à segurança ou integridade física do usuário;
  - XIX - não permitir o transporte de passageiro sem o pagamento da tarifa;
  - XX - proceder a correta identificação de usuário com direito a isenção tarifária;
  - XXI - fazer a apreensão de Cartão Transporte - Isento falsificado ou que não esteja sendo utilizado pelo seu titular;
  - XXII - não se apropriar de receita do sistema;
  - XXIII - preencher corretamente os documentos solicitados pela URBS;
  - XXIV - providenciar transporte para os passageiros no caso de interrupção de viagem;
  - XXV - cumprir as orientações ou determinações dos agentes de fiscalização da URBS, na operação do sistema;
    - não abandonar o posto de trabalho sem motivo justificado;
  - XXVI - não utilizar durante a jornada de trabalho, qualquer dispositivo sonoro ou audiovisual, que prejudique o desempenho de sua função;
  - XXVII - não expor ou divulgar no local de trabalho, material político, religioso e outros materiais inadequados à moral e aos bons costumes;
  - XXVIII - auxiliar o embarque e desembarque de pessoas com mobilidade reduzida, inclusive na utilização dos equipamentos destinados para este fim.
- Art. 37 Sem prejuízo do cumprimento dos demais deveres previstos na legislação de trânsito e neste regulamento, o motorista deve:

- I - dirigir o veículo adequadamente obedecendo as regras de circulação, conduta e sinalização de trânsito, de modo a proporcionar segurança, conforto e regularidade de viagem aos passageiros;
- II - não movimentar ou transitar com o veículo com as portas abertas;
- III - não movimentar o veículo com passageiros embarcando e/ou desembarcando;
- IV - não abrir a(s) porta(s) com o veículo em movimento;
- V - obedecer a velocidade estipulada para as vias e terminais.
- VI - atender ao sinal de parada para embarque e desembarque dos passageiros, nos pontos marcados;
- VII - parar o veículo corretamente, no ponto inicial e final de linha, determinado pela URBS;
- VIII - parar o veículo nos pontos de parada, próximo ao meio-fio e corretamente nas estações tubo;
- IX - não desviar o itinerário ou interrompê-lo antes do seu ponto final sem motivo justificado;
- X - cumprir, nas linhas de transporte coletivo, os horários programados pela URBS.

Art. 38 Sem prejuízo do cumprimento dos demais deveres previstos neste regulamento, o cobrador deve:

- I - colaborar com o motorista em tudo quanto diga respeito à segurança dos passageiros e orientando-o nas manobras do veículo, no embarque e/ou desembarque de passageiros, quando necessário;
- II - cobrar corretamente a tarifa;
- III - devolver pronta e corretamente o troco;
- IV - não comercializar créditos transporte;
- V - impedir a comercialização de créditos transporte no seu posto de trabalho.

Art. 39 São requisitos para o exercício da função de motorista:

- I - atender as exigências previstas do Código de Trânsito Brasileiro - CTB e suas resoluções em vigor;
  - II - não ter deficiência física incompatível com a função;
  - III - não ser portador de doença infecto-contagiosa grave;
  - IV - apresentar certidões negativas pertinentes expedidas pelo Distribuidor Criminal.
- Parágrafo Único - Cumpridas as exigências deste artigo, a URBS fará o cadastro, emitindo identificação funcional, ficando o motorista considerado apto para a função.

Art. 40 São requisitos para o exercício da função de cobrador:

- I - ser maior de 16 (dezesseis) anos;



- II - ter concluído o ensino fundamental;
- III - possuir certificado de participação em Curso de Capacitação para Cobrador, ministrado pelo SEST/SENAT;
- IV - não ter deficiência física incompatível com a função;
- V - não ser portador de doença infecto-contagiosa grave;
- VI - apresentar certidões negativas pertinentes expedidas pelo Distribuidor Criminal.

§ 1º Os cobradores cadastrados no sistema até a data da publicação deste regulamento e que não atenderam ao disposto do inciso III, deste artigo, poderão ser admitidos e/ou mantidos pelas contratadas.

§ 2º Cumprindo as exigências deste artigo, a URBS fará o cadastro, emitindo identificação funcional, ficando o cobrador considerado apto para a função.

§ 3º No mínimo, a cada 5 (cinco) anos, os cobradores deverão participar de curso de atualização a que se refere o inciso III, deste artigo.

Art. 41 Os funcionários das empresas contratadas, para ingressar no sistema, deverão se apresentar na URBS para cadastro e emissão da identificação funcional.

Art. 42 A empresa contratada deverá entregar mensalmente à URBS cópia da relação mensal de admissões e demissões de seus funcionários, conforme documento entregue ao Ministério do Trabalho, até o dia 10 (dez) do mês subsequente ao mês vencido, com as respectivas identificações funcionais emitidas pela URBS.

Parágrafo Único - As demissões de todos os funcionários, deverão ser comunicadas à URBS no prazo de 24 (vinte e quatro) horas após a data de demissão.

### SEÇÃO III DA FISCALIZAÇÃO

Art. 43 A fiscalização dos serviços será exercida pela URBS através de agentes de fiscalização, devidamente credenciados.

Art. 44 Compete aos agentes de fiscalização, intervir, relatar e emitir registro de ocorrência, quando houver infringência ao estabelecido neste regulamento ou em determinações relativas a questões de operação, arrecadação da receita, postura dos operadores, condições da frota e comportamento dos usuários.

Art. 45 Compete aos agentes de fiscalização, as providências e encaminhamentos necessários às situações atípicas e emergenciais, para garantir a correta operação e continuidade do transporte coletivo de passageiros, nos veículos e equipamentos urbanos do sistema.

Art. 46 Os agentes de fiscalização poderão determinar o afastamento imediato, em caráter preventivo, de operador que tenha incorrido em violação grave de dever previsto neste regulamento.

Art. 47 Caberá aos agentes de fiscalização a retenção do veículo e a determinação de seu recolhimento, nos casos previstos neste regulamento.

Art. 48 Os agentes de fiscalização deverão atuar na operacionalização do transporte coletivo em eventos, conforme definição das unidades competentes.

Art. 49 Os agentes de fiscalização poderão solicitar aos usuários do transporte coletivo, que estejam utilizando o sistema, a apresentação de credencial de isenção, cartão transporte ou outro comprovante de pagamento da tarifa.

Art. 50 Os agentes de fiscalização deverão portar identificação especial, que os credencie a livre trânsito no sistema de transporte coletivo.

### CAPÍTULO V DA SUSTENTABILIDADE

## SEÇÃO I DO EQUILÍBRIO

Art. 51 Os serviços de transporte coletivo deverão ter suas receitas compatíveis com o seu equilíbrio econômico-financeiro, necessárias para manutenção do sistema e que garantam os padrões de qualidade exigidos pela URBS.

Parágrafo Único - O sistema, que tem como receita básica a tarifa cobrada, poderá receber aportes financeiros para assegurar sua modicidade.

Art. 52 O sistema de transporte coletivo, em função das variações de quilometragem e de passageiros equivalentes, terá o seu custeio total calculado, contabilizado e distribuído entre as contratadas, em balanços realizados em cada período de ajustes, de maneira a distribuir os resultados, conforme disposto nos procedimentos de remuneração das contratadas.

Art. 53 As isenções ou reduções tarifárias de qualquer natureza, serão definidas através de legislações específicas com as respectivas indicações de fontes de custeio para este fim, como forma de compensação dos respectivos custos.

Parágrafo Único - As normas de utilização das respectivas isenções serão definidas através de determinações da URBS.

Art. 54 Considera-se receita do sistema de transporte coletivo:

- I - a tarifa cobrada dos usuários;
- II - recursos repassados pela União, Estado e Município, a título de serviços, desoneração de custos e subsídios;
- III - recursos repassados pelos Municípios Metropolitanos integrantes do sistema, a título de serviços, desoneração de custos e subsídios;
- IV - recursos provenientes da exploração publicitária;
- V - recursos provenientes da cobertura das isenções tarifárias;
- VI - recursos decorrentes de convênios e/ou programas de investimentos na RIT (Rede Integrada de Transporte);
- VII - outras receitas correlatas ao sistema de transporte coletivo.

## SEÇÃO II D A TARIFA

Art. 55 A Administração Pública fixará a tarifa, com base em planilha de custos e resultados do sistema, precedida de proposta da URBS, podendo a tarifa ser única, variável ou exclusiva, de acordo com o serviço contratado.

§ 1º A proposta da URBS para o preço da tarifa deverá considerar o custo atualizado dos serviços contratados, acrescidos dos custos de gerenciamento e eventuais investimentos em acessórios inerentes para a operação do sistema, considerando ainda os descontos relativos a subsídios tarifários.

§ 2º Serviços de atendimentos especiais poderão ter tarifas exclusivas, de acordo com seus custos.

Art. 56 O custo dos serviços de transporte contratados, resultado do processo licitatório, relacionado aos passageiros pagantes equivalentes do sistema de transporte coletivo, definirá uma tarifa técnica, que será a base principal do equilíbrio econômico do sistema.

Art. 57 A planilha de custos para cálculo do custo quilômetro, utilizada para remuneração das contratadas, será estabelecida no edital licitatório e deverá considerar os seguintes itens:

- I - custos dependentes;
- II - custos de pessoal de operação;
- III - custos de administração;

- IV - custos de depreciação de veículos, instalações e equipamentos;
- V - rentabilidade justa do serviço prestado;
- VI - custos tributários.

§ 1º O custo quilômetro será calculado por tipo de ônibus.

§ 2º Sobre os custos quilômetros calculados serão acatados os devidos descontos, por ocasião do processo licitatório, individualmente para cada contratada e vigorará obrigatoriamente durante todo o período contratual.

Art. 58 Consideram-se custos dependentes ou variáveis, os custos decorrentes da movimentação dos veículos com combustível, lubrificantes, rodagem, peças e acessórios e serviços de terceiros relativos à manutenção.

Art. 59 Consideram-se custos de pessoal de operação: motoristas, cobradores, porteiros e/ou controladores dos terminais, controladores das estações tubo, zeladores das estações tubo e terminais, controladores de tráfego, pessoal de manutenção e limpeza dos veículos, terminais e demais equipamentos urbanos e auxiliares de operação, bem como encargos sociais, benefícios e uniformes.

Parágrafo Único - Caso haja interesse, a URBS poderá contratar total ou parcialmente, os serviços realizados, por atividade, do pessoal de operação, obedecendo as formalidades legais.

Art. 60 Consideram-se custos de administração, as despesas administrativas e o pessoal administrativo.

Parágrafo Único - Estão inclusos nas despesas administrativas, além dos custos administrativos tradicionais, material de expediente, informatização, material de limpeza dos veículos, segurança, limpeza e manutenção do patrimônio, equipamentos, taxas, seguros, pagamento de serviços e necessidades legais, todos os custos relativos a material, supervisão, veículos de apoio e serviços para limpeza e manutenção mecânica e predial dos terminais, estações tubo e demais equipamentos urbanos, bem como as taxas de infra-estrutura.

Art. 61 Consideram-se custos de depreciação de veículos, instalações e equipamentos, a reposição dos valores investidos, considerando os ajustes, a vida útil e os valores residuais de cada um destes itens.

Art. 62 Os órgãos e entidades da Administração Pública Municipal terão a preferência de aquisição dos veículos já depreciados, pelo valor residual, de acordo com a sua vida útil.

Parágrafo Único - A intenção de exercer a preferência deve ser manifestada formalmente até 30 (trinta) dias antes do término da vida útil do veículo.

Art. 63 Considera-se rentabilidade justa do serviço prestado, o ganho gerado na operação do sistema de transporte coletivo, considerando os investimentos realizados pelas contratadas em veículos, instalações, equipamentos e almoxarifado para operacionalizar os serviços do referido sistema.

Art. 64 Consideram-se custos tributários os tributos definidos pela União, Estado e Município sobre a receita do sistema.

Art. 65 O custo quilômetro dos serviços contratados e, conseqüentemente, a tarifa técnica, serão revistos conforme períodos estabelecidos no edital de licitação ou quando situações extraordinárias provoquem variações que coloquem em risco a manutenção da operação do sistema de transporte coletivo.

Parágrafo Único - O custo quilômetro dos serviços contratados também poderão ser revistos quando ocorrer modificações nas características operacionais do sistema de transporte coletivo ou inclusão de veículos com novas tecnologias, desde que estas modificações coloquem em risco a manutenção da operação do sistema de transporte coletivo, conforme padrão de qualidade estabelecido pela URBS. Estas modificações deverão sempre estar precedidas em

levantamento e estudos técnicos realizados pela contratante ou entidades técnicas e acadêmicas, através de metas, estudos científicos e comprovações levantadas junto às contratadas, considerando sempre, para os custos revisados, os descontos apresentados pelas mesmas no processo licitatório.

### SEÇÃO III DA GESTÃO DO PAGAMENTO DA TARIFA

Art. 66 O pagamento da tarifa poderá ser realizado através dos créditos ou vale transporte carregados em cartão transporte ou outro meio eletrônico que vier a substituí-lo, ou em espécie diretamente ao operador.

Parágrafo Único - Os valores arrecadados em espécie são de responsabilidade da contratada.

Art. 67 No caso de linhas remuneradas por quilômetro rodado, as contratadas ficam obrigadas a recolher a arrecadação por elas efetivada diariamente, conforme determinações da URBS.

Parágrafo Único - A URBS estabelecerá normas e procedimentos para contabilização, demonstrativos físicos e financeiros, retenção, modo e forma de recolhimento dos valores arrecadados.

Art. 68 As receitas provenientes dos depósitos das contratadas, da comercialização de créditos ou vale transporte, e de eventuais subsídios, sob responsabilidade da URBS, serão utilizadas para as devidas compensações financeiras no pagamento das contratadas e outros encargos do sistema.

Art. 69 A comercialização de créditos transporte poderá ser realizada nas agências e postos bancários, nos postos de venda a serem determinados pela URBS, pela Internet, bem como no próprio caixa daquela, sendo vedado outras comercializações ou transferências dos referidos créditos.

### SEÇÃO IV DO PAGAMENTO DOS SERVIÇOS ÀS CONTRATADAS

Art. 70 Os serviços contratados poderão ser remunerados por quilômetro rodado, pela frota operante ou pela tarifa de acordo com o edital licitatório.

Art. 71 Os serviços contratados por custo quilômetro serão remunerados proporcionalmente, de acordo com a quilometragem realizada para cada tipo de veículo, com custos definidos e corrigidos periodicamente conforme procedimentos e propostas apresentadas no processo licitatório, considerando ainda, o atingimento dos indicadores de qualidade descritos neste regulamento, conforme a seguinte fórmula:

$$R = (0,97 + IQ) \times CS$$

R = remuneração (100%)

CS = custo total dos serviços relativos à quilometragem realizada, inclusa a rentabilidade justa do serviço prestado.

IQ = custo do atingimento dos indicadores de qualidade (de 0% a 3% do custo total dos serviços relativos à quilometragem realizada), inclusa a rentabilidade justa do serviço prestado.

$$IQ = (I + II + III + IV + V)$$

I - índice de cumprimento de viagens nas faixas horárias programadas; II - índice de satisfação dos usuários quanto ao estado dos veículos e conduta dos operadores;

III - índice de interrupção de viagens por falhas de veículos em operação;

IV - índice de liberação de selo de vistoria, para período regular, sempre na primeira vistoria programada;

v - índice de autuações.

§ 1º Para efeito desta remuneração, cada indicador de qualidade terá peso máximo de 1% do custo total dos serviços relativos à quilometragem realizada, inclusa a rentabilidade justa do serviço prestado.

§ 2º Os indicadores de qualidade resultantes de cada contratada serão avaliados mensalmente, considerando um período máximo dos 6 (seis) meses anteriores, sendo descontados das contratadas percentualmente os indicadores não atingidos.

§ 3º O desconto resultante dos indicadores de qualidade não atingidos das contratadas terão seus valores distribuídos entre as contratadas que atingirem estes índices, percentualmente, de acordo com suas participações, no custo total dos serviços de cada contratada beneficiada, no período que perdurar o desconto.

Art. 72 Para linhas com pagamento por custo quilômetro, o pagamento da remuneração será feito pela quilometragem programada, procedendo-se os ajustes devidos nos pagamentos ou balanços seguintes e na mesma forma, o percentual relativo aos indicadores de qualidade não atingidos.

Parágrafo Único - O desconto da remuneração em função dos indicadores de qualidade não desobriga as contratadas das demais sanções previstas neste regulamento.

Art. 73 Os serviços eventuais requisitados pela URBS, serão remunerados de acordo com seus custos.

Art. 74 A URBS poderá criar serviços sustentáveis de características especiais remuneradas diretamente pela tarifa paga pelo usuário.

Art. 75 No caso de receita pública e pagamento por quilômetro rodado, a URBS pagará a remuneração das contratadas no prazo de até 10 (dez) dias, contados da data da realização dos serviços, pagando o correspondente ao 1º até o 11º dia do mês em curso e assim sucessivamente.

Parágrafo Único - Ocorrendo vencimento em sábados, domingos ou feriado bancário, o pagamento dar-se-á no primeiro dia útil subsequente.

Art. 76 Em cada revisão da tarifa técnica, será realizado um balanço de ajuste físico financeiro do período anterior para as devidas distribuições dos custos, de acordo com a participação de cada contratada. Os eventuais superávit, se ocorrer, quando não compensados em forma de melhoria da qualidade e oferta no sistema de transporte coletivo, serão distribuídos proporcionalmente de acordo com a participação de cada contratada.

§ 1º Para este balanço de ajuste será considerado também as operadoras de linhas metropolitanas inclusas no sistema integrado de transporte através de convênio específico.

§ 2º O número de passageiros pagantes multiplicado pela tarifa técnica de cada período tarifário será o limite da remuneração das contratadas.

§ 3º Ao longo do período considerado para o balanço de ajustes, as variações operacionais poderão ser acompanhadas por representantes das contratadas.

## CAPÍTULO VI DOS CONTRATOS, REGISTRO E DESISTÊNCIA DAS CONTRATADAS

### SEÇÃO I DOS CONTRATOS

Art. 77 Os contratos para a execução dos serviços de que trata este regulamento devem estabelecer, com clareza e precisão, as condições para sua execução expressas em cláusulas que definam os direitos, obrigações e responsabilidades das partes, em conformidade com os termos da licitação e das propostas a que se vinculam, sendo cláusulas necessárias as previstas no artigo 23, da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, bem como as a seguir arroladas:

- I - objeto, seus elementos característicos, e prazos da concessão;
- II - regime de execução ou a forma de fornecimento;
- III - critério de fixação do valor da remuneração e as condições de pagamento;
- IV - os direitos, garantias e obrigações da Administração Pública e dos operadores, em relação as alterações e expansões a serem realizadas no futuro, para garantir a continuidade da prestação do serviço;
- V - os direitos dos usuários, notadamente aqueles referentes à qualidade do serviço e da segurança dos mesmos;
- VI - os prazos de início de etapas de execução, conforme o caso;
- VII - as garantias oferecidas para assegurar sua plena execução, quando exigidas;
- VIII - crédito pelo qual correrá a despesa, com a indicação da classificação funcional programática e da categoria econômica;
- IX - as penalidades contratuais e administrativas a que se sujeita a contratada e sua forma de aplicação;
- X - os critérios e as fórmulas de cálculo das amortizações e depreciações de investimentos que se fizerem necessários;
- XI - os bens de uso exclusivo nos serviços de transporte coletivo de passageiros;
- XII - os casos de rescisão;
- XIII - a legislação aplicável à execução do contrato e especialmente aos casos omissos;
- XIV - a obrigação da contratada de manter, durante toda a sua execução, em compatibilidade com as obrigações por ela assumidas, todas as condições de habilitação e qualificação exigidas na licitação;
- XV - o estabelecimento de que os casos omissos serão decididos pela URBS, após manifestação das contratadas;
- XVI - o estabelecimento de que para dirimir as questões oriundas do contrato, o foro competente será o da Capital do Estado do Paraná.

Art. 78 Incumbe à contratada a execução do serviço delegado, cabendo-lhe responder por todos os prejuízos causados, por dolo ou culpa, devidamente comprovados em processo administrativo, à Administração Pública, aos usuários ou a terceiros, sem que a fiscalização exercida pelo órgão competente exclua ou atenua essa responsabilidade.

§ 1º Sem prejuízo da responsabilidade a que se refere o "caput" deste artigo, a contratada poderá pactuar com terceiros o desenvolvimento de atividades inerentes, acessórias ou complementares ao serviço concedido, bem como a implementação de projetos associados, desde que previamente autorizados pela URBS.

§ 2º Os contratos celebrados entre a contratada e terceiros a que se refere o parágrafo anterior reger-se-ão pelas normas do direito privado, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros e a Administração Pública.

§ 3º A execução das atividades contratadas com terceiros pressupõe o cumprimento das normas estabelecidas neste regulamento ou em outras normas complementares emitidas pela URBS.

## SEÇÃO II DA DESISTÊNCIA DA OPERAÇÃO PELA CONTRATADA

Art. 79 Caso a empresa contratada não demonstre interesse em prosseguir com a operação das linhas, deverá notificar a URBS com antecedência mínima de 90 (noventa) dias.

Art. 80 A URBS poderá requisitar a frota, equipamentos e instalações da empresa desistente até novo processo licitatório, a partir da data da notificação, caso necessário, a fim de evitar a solução de continuidade dos serviços.

Art. 81 A URBS e a empresa desistente estabelecerão em instrumento próprio as obrigações operacionais, administrativas e financeiras, para o período que perdurar a imissão de posse.

Parágrafo Único - O disposto neste artigo aplica-se a qualquer caso de imissão de posse pela URBS.

## CAPÍTULO VII DAS PENALIDADES E EXTINÇÃO CONTRATUAIS

Art. 82 Extingue-se o contrato nos seguintes casos:

- I - advento do termo do contrato;
- II - encampação;
- III - caducidade;
- IV - rescisão;
- V - anulação;
- VI - falência da contratada, sua extinção, ou, a critério exclusivo da URBS, abertura de processo de recuperação.

§ 1º Extinto o contrato, retornam à Administração Pública todos os bens reversíveis, direitos e privilégios transferidos à contratada, conforme previsto no edital e estabelecido no contrato.

§ 2º Não são considerados bens reversíveis para efeito deste regulamento:

- I - os veículos e frota de veículos, exceto os modelos que são de utilização exclusiva nos serviços de transporte coletivo de Curitiba;
- II - a garagem;
- III - instalações e equipamentos de garagem.

Art. 83 Pelo não cumprimento das disposições constantes neste regulamento e das demais normas legais aplicáveis, bem como do edital e do contrato, observado o disposto na Lei Federal nº 8.987/1995, serão aplicadas aos contratados do sistema, as seguintes penalidades:

- I - advertência escrita;
- II - multa contratual;
- III - apreensão ou retenção do veículo;
- IV - intervenção, no caso de concessão;
- V - rescisão do contrato.

Art. 84 Cometidas 2 (duas) ou mais infrações, independentemente de sua natureza, aplicar-se-ão concomitantemente as penalidades correspondentes a cada uma delas.

Art. 85 A autuação não desobriga o infrator de corrigir a falta que lhe deu origem.

Art. 86 Aplicam-se subsidiariamente ao processo administrativo de imposição de multas, as normas que regem o processo administrativo fiscal do Município de Curitiba, no que couber.

Art. 87 Em todos os processos de aplicação de penalidades assegurar-se-á defesa e contraditório ao acusado de infração.

Art. 88 A penalidade de advertência escrita para a empresa contratada, conterà determinações das providências necessárias para o saneamento da irregularidade que lhe deu origem.

Art. 89 A penalidade de multa está fixada em valor correspondente a determinado número de quilômetros rodados, conforme definido no Anexo I, deste regulamento.

Parágrafo Único - Os valores das multas dados em quilômetros, serão transformados em moeda corrente na data de sua cobrança, tendo-se como base o custo quilômetro total médio do sistema dos serviços contratados, estabelecido em cada ajuste de remuneração das contratadas.

Art. 90 A penalidade de apreensão ou retenção do veículo ou a determinação do seu recolhimento, será aplicada sem prejuízo da multa cabível, quando:

- I - estiver o motorista dirigindo alcoolizado ou sob o efeito de substância tóxica;
- II - o veículo não oferecer condições de segurança, colocando em perigo iminente, passageiros ou terceiros;
- III - não estiver funcionando o dispositivo de controle de passageiros;
- IV - o veículo estiver operando com o lacre do dispositivo de controle de passageiros violado;
- V - o veículo estiver operando sem a devida licença da URBS;
- VI - o veículo estiver operando com vazamento de combustível ou óleo lubrificante na via;
- VII - o veículo estiver operando com níveis de emissão de fumaça acima dos limites definidos em legislação.

Parágrafo Único - No caso dos incisos I e II, a apreensão do veículo se fará em qualquer ponto do itinerário da linha, enquanto que no caso dos incisos III, IV, V e VI, a retenção será efetivada nos pontos de controle de horário, devendo ser posteriormente recolhido à garagem.

Art. 91 Do ato da intervenção deverá constar:

- I - os motivos da intervenção e sua necessidade;
- II - prazo da intervenção;
- III - as instruções e regras que orientarão a intervenção;
- IV - nome do interventor que, representando a Administração Pública, coordenará a intervenção.

Art. 92 No período de intervenção, a Administração Pública assumirá, total ou parcialmente, o serviço, passando a controlar os meios materiais e humanos que a contratada utiliza, assim entendidos o pessoal, os veículos, as garagens, as oficinas, e todos os demais meios empregados, necessários à operação.

Art. 93 Cessada a intervenção, se não for extinto o contrato, a administração do serviço será devolvida à contratada, precedida de prestação de contas pelo interventor, que responderá pelos atos praticados durante a sua gestão.

Art. 94 Sob pena de rescisão de contrato, às contratadas não serão permitidas ameaças de interrupção, nem a solução de continuidade ou a deficiência grave na prestação do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, que deverá estar permanentemente à disposição do usuário.

Parágrafo Único - Para assegurar a adequada prestação do serviço ou para sanar deficiência grave na respectiva prestação, bem como, o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes, a Administração Pública poderá intervir na operação do serviço.

Art. 95 Considera-se deficiência grave na prestação do serviço para efeito deste regulamento:

- I - a reiterada inobservância dos dispositivos contidos na regulamentação do serviço, tais como os concernentes ao itinerário ou horário determinado, salvo por motivo de força maior;
- II - não atendimento de notificação expedida pela Administração Pública para retirar de circulação veículo considerado em condições inadequadas para o serviço;
- III - descumprimento da legislação, de modo a comprometer a continuidade dos serviços executados;
- IV - descumprimento pela contratada de suas obrigações tributárias, previdenciárias e trabalhistas;
- V - a ocorrência de irregularidades contábeis, fiscais e administrativas, que possam interferir na execução dos serviços prestados;
- VI - a ocorrência de fatos e situações que violem os direitos dos usuários;



- VII - a falta de controle interno, produzindo entre outras irregularidades a evasão de receita;
- VIII - o reiterado não pagamento das multas emitidas pela URBS após seu trânsito em julgado;
- IX - perder os requisitos de capacidade técnica ou administrativa;
- X - realizar "lock out", ainda que parcial;
- XI - entrar em processo de dissolução legal;
- XII - reter indevidamente quantias da arrecadação pública;
- XIII - transferir a operação dos serviços sem prévio e expresso consentimento da URBS;
- XIV - descumprimento reiterado das determinações da URBS,
- XV - descumprimento das determinações estabelecidas na advertência escrita;
- XVI - deixar de tomar medidas necessárias para colocar em operação a quantidade mínima de veículos em período de greve, estabelecido legalmente para serviços essenciais.

Art. 96 Executada a rescisão de contrato, a URBS poderá imitir-se na posse dos bens objeto do contrato, até novo processo licitatório.

Art. 97 Na hipótese de rescisão por interesse da administração, caberá à contratada, indenização na forma do disposto pelos § 3º a 6º, do artigo 42, da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, com a nova redação que lhe foi dada pelo artigo 58, da Lei nº 11.445, de 5 de janeiro de 2007.

Art. 98 A execução de qualquer serviço de transporte de passageiros, sem a devida delegação ou autorização da URBS, tipifica ato ilegal e clandestino, sujeitando seu autor às sanções legais.

## CAPÍTULO VIII DA FORMALIZAÇÃO DO PROCESSO DE MULTA E DEMAIS PROCEDIMENTOS

Art. 99 O procedimento para a aplicação de penalidade de multa iniciar-se-á por auto de infração, lavrado pela URBS, com base nos registros de ocorrência emitidos pelos agentes de fiscalização.

Parágrafo Único - O auto de infração será lavrado, contendo as seguintes informações:

- I - o número de ordem do auto de infração;
- II - a indicação da empresa contratada infratora;
- III - o número da comunicação emitida pelo agente de fiscalização;
- IV - o local, data e hora da infração;
- V - o número de ordem do veículo ou do dispositivo de controle de passageiros da estação tubo ou terminal;
- VI - o dispositivo legal violado e a descrição sumária da infração cometida;
- VII - o referencial de valor de multa;
- VIII - a assinatura do representante credenciado da URBS.

Art. 100 Formalizado o auto de infração encaminhar-se-á uma cópia do mesmo à contratada infratora, com prova de recebimento, para que a referida, querendo ofereça a competente defesa.

Parágrafo Único - A URBS deverá remeter o auto de infração à contratada no prazo máximo de 30 (trinta) dias após a constatação do ato infracional.

## CAPÍTULO IX DA DEFESA, PRAZOS E RECURSOS

Art. 101 Para a apresentação da defesa por escrito de autos de infração, deverá ser formalizado processo, protocolado na URBS, seguindo os seguintes procedimentos:

- I - número máximo de autos de infração por processo é de 30 (trinta), devendo as infrações iguais serem agrupadas no mesmo processo;
- II - os autos de infração deverão ser juntados em rigorosa ordem numérica crescente, ordem essa que deverá ser a mesma no discriminativo da defesa;
- III - poderão ser juntados documentos, se comprovarem as justificativas da defesa.

Art. 102 O autuado poderá apresentar defesa por escrito, ao Gestor da Área de Fiscalização em primeira instância, no prazo máximo de 15 (quinze) dias, contados a partir do dia subsequente à data em que tomar ciência do auto de infração.

§ 1º Apresentada a defesa, a URBS promoverá as diligências necessárias aos esclarecimentos dos fatos, proferindo afinal o julgamento, no prazo máximo de 6 (seis) meses.

§ 2º Julgado improcedente o auto de infração, arquivar-se-á o processo.

§ 3º Julgado procedente o auto de infração, cabe recurso ao Diretor de Transporte, em segunda instância, no prazo de 15 (quinze) dias, contados a partir do dia subsequente à data em que for cientificado da decisão.

§ 4º Caberá recurso em segunda instância apenas se apresentado fato novo. Promovidas as diligências necessárias, será proferido afinal o julgamento no prazo máximo de 6 (seis) meses.

Art. 103 O infrator terá um prazo de 15 (quinze) dias para o pagamento das multas, a partir do dia subsequente:

I - ao do recebimento do auto de infração, quando não houver apresentação de defesa;

II - ao do conhecimento da decisão que não acolher defesa se não apresentar recurso;

III - ao do conhecimento da decisão que não acolher recurso.

Parágrafo Único - A contratada pode repassar aos seus empregados as multas consignadas como responsabilidade destes.

Art. 104 As multas eventualmente não pagas pelos contratados serão descontadas de sua remuneração, no caso de receita pública e pagamento por quilômetro, pela URBS, após seu trânsito em julgado.

Parágrafo Único - Para linhas remuneradas pela tarifa, o não recolhimento das multas dentro do prazo previsto implicará em nova multa, conforme Anexo II, deste regulamento, sem prejuízo da aplicação das demais penalidades definidas neste regulamento.

## CAPÍTULO X DO CONSELHO MUNICIPAL DE TRANSPORTE

Art. 105 A participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação do serviço público de transporte coletivo deverá ser assegurada através da criação do Conselho Municipal de Transporte, cujo funcionamento será fixado na forma da Lei Federal nº 8.987/1995, a quem compete em especial:

I - promover a participação da comunidade na formação de decisões relevantes acerca de políticas regulatórias de transporte coletivo urbano municipal;

II - elaborar proposições acerca de políticas regulatórias de transporte coletivo urbano municipal para análise pelo Poder Executivo;

III - participar, como órgão consultivo, da formação de decisões relevantes acerca de políticas regulatórias de transporte coletivo urbano municipal;

IV - aproximar as diversas classes de usuários do serviço público de transporte coletivo urbano do Poder Concedente e dos prestadores do serviço;

V - fornecer informações aos Poderes Públicos acerca da situação da prestação dos serviços de transporte coletivo urbano, ampliando o seu universo de elementos para fins de controle.

Parágrafo Único - A composição do Conselho Municipal de Transporte será regulamentado por ato do Poder Executivo com integrantes dos segmentos, assegurada a composição mínima:

I - do Poder Executivo Municipal;

II - do Poder Legislativo Municipal;

III - das Empresas Contratadas;

- IV - dos Empregados das Contratadas;
- V - dos Usuários do Transporte Coletivo;
- VI - do Órgão Gerenciador;
- VII - do Órgão de Planejamento do Município;
- VIII - de Entidades de Ensino Superior;
- IX - do Governo do Estado do Paraná;
- X - dos Municípios da Região Metropolitana;
- XI - do Órgão de Gerenciamento de Trânsito.

## CAPÍTULO XI DOS DIREITOS E DEVERES DOS USUÁRIOS

Art. 106 São direitos do usuário do transporte coletivo:

- I - receber o serviço adequado;
- II - ser conduzido com segurança e urbanidade;
- III - ser tratado com respeito pelas contratadas, através de seus prepostos e funcionários, bem como pelos funcionários da URBS;
- IV - ter o preço das tarifas compatíveis com a qualidade de serviço;
- V - ser transportado em ônibus ou outro modal em boas condições de manutenção e limpeza;
- VI - utilizar o transporte coletivo dentro do horários fixados pela URBS;
- VII - ter prioridade por ocasião do planejamento do sistema de tráfego nas vias públicas sobre o transporte individual, por meio de canaletas ou faixas exclusivas aos ônibus;
- VIII - ter serviço a sua disposição no mínimo, em média, a 500 (quinhentos) metros do respectivo local de origem;
- IX - ter os direitos estabelecidos em legislações específicas respeitados pela URBS, contratadas e demais usuários.

Art. 107 Para garantir o conforto e a segurança do sistema, as linhas do transporte coletivo serão dimensionadas, admitindo-se passageiros em pé, até o limite de 6 (seis) por metro quadrado.

Art. 108 O Município manterá serviço de atendimento aos usuários para reclamações, sugestões e informações, objetivando a melhoria e o aperfeiçoamento do sistema de transporte.

Parágrafo Único - Todas as reclamações referentes ao pessoal de operação serão encaminhadas às contratadas e deverão ser atendidas com prazo máximo de 10 (dez) dias, contados do recebimento destas, com resposta à URBS contendo a ciência do responsável pela ocorrência.

Art. 109 São deveres do usuário:

- I - contribuir para manter em boas condições os equipamentos urbanos e os veículos através dos quais lhes são prestados os serviços;
- II - portar-se de modo adequado, respeitando os demais usuários, fiscais e operadores, mantendo a ordem e bons costumes nos veículos, estações tubo e terminais;
- III - pagar a tarifa devida corretamente;
- IV - identificar-se quando usuário isento, conforme legislação vigente;
- V - contribuir, informando à URBS e ou órgão de segurança quaisquer atos dos operadores ou usuários que venham em prejuízo à sustentabilidade do Sistema, bem como quaisquer atos de vandalismo que possam causar prejuízos ao Sistema de Transporte;
- VI - apresentar o cartão transporte ou outro comprovante de passagem à fiscalização da URBS, quando solicitado;
- VII - não comercializar, panfletar ou pedir esmolas no interior dos veículos, estações tubo, pontos de ônibus e terminais de integração;
- VIII - não utilizar o sistema de modo que venha comprometer a higiene dos veículos, estações tubo, terminais ou seus ocupantes;
- IX - não transportar produtos que comprometam a segurança e conforto dos demais usuários.

## CAPÍTULO XII DAS DISPOSIÇÕES GERAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 110 O troco máximo obrigatório será definido para um valor de aproximadamente 10 (dez) vezes o valor da tarifa vigente.

Art. 111 Para otimização dos custos do transporte coletivo, o Poder Público poderá, obedecidas as formalidades legais, adquirir os insumos de consumo necessários para a operação do transporte coletivo, obedecido o equilíbrio dos custos vinculados.

Art. 112 Aplicam-se às relações jurídicas previstas neste regulamento, subsidiariamente as normas de Direito Público, ou as normas de Direito Civil, quando e conforme for o caso.

Art. 113 Os casos omissos serão resolvidos pelas partes envolvidas, ouvido eventualmente, o Conselho Municipal de Transporte.

## ANEXO II

### REGULAMENTO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS RELAÇÃO DE MULTAS

As infrações classificam-se, de acordo com a sua gravidade, em grupos.

Para cada grupo de infração as multas correspondentes são fixadas em determinado número de quilômetros rodados, que serão transformados em moeda corrente na data de sua cobrança, tendo-se como base o custo quilômetro total médio do sistema, dos serviços contratados, estabelecido em cada ajuste de remuneração.

#### GRUPO I - VALOR EQUIVALENTE A 5 KM

- 1) deixar de tratar os passageiros com educação, cordialidade e respeito;
- 2) não manter atitudes condizentes com sua função;
- 3) não apresentar-se ao trabalho asseado;
- 4) não apresentar-se corretamente uniformizado;
- 5) não apresentar-se corretamente identificado em serviço;
- 6) permanecer na entrada e/ou saída do veículo, dificultando o embarque e/ou desembarque de passageiros;
- 7) permanecer na entrada e/ou saída da estação tubo, dificultando o embarque e/ou desembarque de passageiros;
- 8) permitir que operador ocupe sentado lugar de passageiro no veículo;
- 9) operador ocupar sentado lugar de passageiro no veículo;
- 10) fumar no interior do veículo;
- 11) fumar no interior da estação tubo;
- 12) fumar no posto de trabalho;
- 13) utilizar durante a jornada de trabalho, qualquer dispositivo sonoro ou audiovisual;
- 14) fazer leitura de livro(s) em seu posto de trabalho que comprometa o desempenho da função;
- 15) fazer leitura de revista em seu posto de trabalho que comprometa o desempenho da função;
- 16) fazer leitura de jornal em seu posto de trabalho que comprometa o desempenho da função;
- 17) fazer leitura de outras publicações em seu posto de trabalho que comprometa o desempenho da função;
- 18) adiantar horário programado pela URBS durante a operação sem motivo justificado;
- 19) atrasar horário programado pela URBS durante a operação sem motivo justificado;
- 20) deixar de tomar as medidas necessárias para a manutenção da ordem no interior do veículo;
- 21) deixar de tomar as medidas necessárias para a manutenção da ordem no interior da estação tubo;
- 22) deixar de tomar as medidas necessárias para a manutenção da ordem no interior do terminal;
- 23) deixar de tomar as medidas necessárias para impedir atos de vandalismo no veículo;
- 24) deixar de tomar as medidas necessárias para impedir atos de vandalismo na estação tubo;
- 25) deixar de tomar as medidas necessárias para impedir atos de vandalismo no terminal;
- 26) deixar de impedir a atividade de vendedores ambulantes no interior do veículo;

- 27) deixar de impedir a atividade de vendedores ambulantes no interior da estação tubo;
- 28) deixar de impedir a atividade de vendedores ambulantes no interior do terminal;
- 29) deixar de impedir a atividade de pedintes no interior do veículo;
- 30) deixar de impedir a atividade de pedintes no interior da estação tubo;
- 31) deixar de impedir a atividade de pedintes no interior do terminal;
- 32) deixar de impedir a atividade de pessoas fazendo panfletagem no interior do veículo;
- 33) deixar de impedir a atividade de pessoas fazendo panfletagem no interior da estação tubo;
- 34) deixar de impedir a atividade de pessoas fazendo panfletagem no interior do terminal;
- 35) deixar de impedir a presença de pessoa embriagada no interior do veículo, desde que comprometa a ordem e o bom andamento do serviço;
- 36) deixar de impedir a presença de pessoa embriagada no interior da estação tubo, desde que comprometa a ordem e o bom andamento do serviço;
- 37) deixar de impedir a presença de pessoa embriagada no interior do terminal, desde que comprometa a ordem e o bom andamento do serviço;
- 38) permitir o transporte de animais de qualquer espécie não autorizados;
- 39) movimentar o veículo com a(s) porta(s) aberta(s);
- 40) transitar com o veículo com a(s) porta(s) aberta(s);
- 41) movimentar o veículo com passageiro(s) embarcando;
- 42) movimentar o veículo com passageiro(s) desembarcando;
- 43) abrir a(s) porta(s) com o veículo em movimento;
- 44) deixar de atender ao sinal de parada para embarque do(s) passageiro(s), nos pontos marcados;
- 45) deixar de atender ao sinal de parada para desembarque do(s) passageiro(s), nos pontos marcados;
- 46) não parar o veículo corretamente no ponto inicial de linha, determinado pela URBS;
- 47) não parar o veículo corretamente no ponto final de linha, determinado pela URBS;
- 48) não parar o veículo no(s) ponto(s) de parada;
- 49) não parar o veículo, no ponto de parada, próximo ao meio-fio;
- 50) não parar o veículo corretamente na(s) estação(ões) tubo;
- 51) deixar o cobrador de colaborar com o motorista em tudo quanto diga respeito à segurança dos passageiros;
- 52) deixar o cobrador de colaborar com o motorista, orientando-o nas manobras do veículo quando necessário;
- 53) deixar o cobrador de colaborar com o motorista no embarque e/ou desembarque de passageiros; 54) não auxiliar o embarque ou desembarque de pessoas com mobilidade reduzida, na utilização de equipamento para este fim.

#### GRUPO II - VALOR EQUIVALENTE A 20 KM

- 1) permitir embarque de usuário que venha comprometer a higiene do veículo e/ou de seus ocupantes;
- 2) permitir embarque de usuário que venha comprometer a higiene da estação tubo e/ou de seus ocupantes;
- 3) permitir embarque de usuário que venha comprometer a higiene do terminal e/ou de seus ocupantes;
- 4) dirigir inadequadamente o veículo, de modo a proporcionar desconforto aos passageiros;
- 5) dirigir inadequadamente o veículo, de modo a proporcionar irregularidade de viagem aos passageiros;
- 6) deixar o pessoal de operação de preencher corretamente os documentos solicitados pela URBS;
- 7) desviar o itinerário sem motivo justificado;
- 8) interromper o itinerário antes do seu ponto final sem motivo justificado;
- 9) deixar o pessoal de operação de providenciar transporte para passageiros no caso de interrupção de viagem;
- 10) deixar de afixar cartazes de interesse público, conforme solicitado pela URBS;
- 11) não devolver pronta e corretamente o troco;
- 12) provocar discussão com passageiros ou pessoal de operação;
- 13) não manter diariamente os veículos sob sua responsabilidade, para início de operação, em adequado estado de conservação;

- 14) não manter diariamente as estações tubo sob sua responsabilidade, para início de operação, em adequado estado de conservação;
- 15) não manter diariamente os terminais sob sua responsabilidade, para início de operação, em adequado estado de conservação;
- 16) não manter diariamente os veículos sob sua responsabilidade, para início de operação, em adequado estado de limpeza;
- 17) não manter diariamente as estações tubo sob sua responsabilidade, para início de operação, em adequado estado de limpeza;
- 18) não manter diariamente os terminais sob sua responsabilidade, para início de operação, em adequado estado de limpeza;
- 19) deixar de disponibilizar nos veículos, os adesivos, determinados pela URBS, em adequado estado de conservação;
- 20) deixar de disponibilizar nas estações tubo, os adesivos, determinados pela URBS, em adequado estado de conservação;
- 21) deixar de disponibilizar nos terminais, os adesivos, determinados pela URBS, em adequado estado de conservação;
- 22) deixar de disponibilizar nos veículos, as legendas determinadas pela URBS, em adequado estado de conservação;
- 23) deixar de disponibilizar nas estações tubo, as legendas determinadas pela URBS, em adequado estado de conservação;
- 24) deixar de disponibilizar nos veículos, as placas determinadas pela URBS, em adequado estado de conservação;
- 25) deixar de disponibilizar nos terminais, as placas determinadas pela URBS, em adequado estado de conservação.

#### GRUPO III - VALOR EQUIVALENTE A 50 KM

- 1) permitir o transporte de produtos inflamáveis;
- 2) permitir o transporte de produtos explosivos;
- 3) permitir o transporte de lâmpadas fluorescentes;
- 4) permitir o transporte de televisores;
- 5) permitir o transporte de qualquer material ou carga que possa causar risco à segurança ou integridade física do usuário;
- 6) não cumprir as orientações ou determinação dos agentes de fiscalização da URBS, na operação do sistema;
- 7) expor ou divulgar no local de trabalho, material político;
- 8) expor ou divulgar no local de trabalho, material religioso;
- 9) expor ou divulgar no local de trabalho, materiais inadequados à moral e bons costumes;
- 10) dirigir o veículo inadequadamente, desobedecendo regras de circulação, conduta e sinalização de trânsito, de modo a proporcionar insegurança aos passageiros;
- 11) desobedecer a velocidade estipulada nas vias;
- 12) desobedecer a velocidade estipulada nos terminais;
- 13) não cobrar corretamente a tarifa;
- 14) comercializar créditos transporte;
- 15) não impedir a comercialização de créditos transporte no seu posto de trabalho;
- 16) deixar de executar os serviços com rigoroso cumprimento de viagem programada, definida pela URBS, sem motivo justificado;
- 17) deixar de executar os serviços com rigoroso cumprimento de horário programado, definido pela URBS, sem motivo justificado;
- 18) deixar de executar os serviços com rigoroso cumprimento das características de frota definidas pela URBS;
- 19) deixar de providenciar durante a operação a limpeza de matérias estranhas que comprometam a higiene nos veículos;
- 20) deixar de providenciar durante a operação a limpeza de matérias estranhas que comprometam a higiene nas estações tubo;
- 21) deixar de providenciar durante a operação a limpeza de matérias estranhas que comprometam a higiene nos terminais;
- 22) deixar de promover a desinsetização nos veículos sob sua responsabilidade;

- 23) deixar de promover a desinsetização nas estações tubo sob sua responsabilidade;
- 24) deixar de promover a desinsetização nos terminais sob sua responsabilidade;
- 25) veicular no veículo cartaz ou propaganda não autorizado pela URBS;
- 26) veicular na estação tubo cartaz ou propaganda não autorizado pela URBS;
- 27) veicular no terminal cartaz ou propaganda não autorizado pela URBS;
- 28) deixar de disponibilizar nos veículos, os dispositivos informativos determinados pela URBS, em adequado estado de conservação e/ou funcionamento;
- 29) deixar de disponibilizar nas estações tubo, os dispositivos informativos determinados pela URBS, em adequado estado de conservação e/ou funcionamento;
- 30) deixar de disponibilizar nos terminais, os dispositivos informativos determinados pela URBS, em adequado estado de conservação e/ou funcionamento;
- 31) operar veículo com lacre do contador de passageiros rompido ou com este violado;
- 32) operar estação tubo com lacre do contador de passageiros rompido ou com este violado;
- 33) operar terminal com lacre do contador de passageiros rompido ou com este violado;
- 34) operar veículo com lacre do validador rompido ou com este violado;
- 35) operar estação tubo com lacre do validador rompido ou com este violado;
- 36) operar terminal com lacre do validador rompido ou com este violado;
- 37) operar o veículo com falta de iluminação;
- 38) operar a estação tubo com falta de iluminação;
- 39) operar o terminal com falta de iluminação;
- 40) operar veículo com falta de campainha;
- 41) operar o veículo com falta de extintor de incêndio ou com este vencido ou sem carga;
- 42) operar o veículo com falta de iluminação dos letreiros indicativos;
- 43) operar o veículo com emissão de fumaça fora dos padrões legais ou determinados pela URBS;
- 44) operar o veículo com silenciador insuficiente ou defeituoso;
- 45) operar o veículo com falta de qualquer equipamento obrigatório, com este defeituoso ou fora dos padrões determinados pela URBS;
- 46) operar a estação tubo com falta de qualquer equipamento obrigatório;
- 47) operar o terminal com falta de qualquer equipamento obrigatório.

#### GRUPO IV - VALOR EQUIVALENTE A 100

##### KM

- 1) ingerir bebida alcoólica em serviço ou quando estiver próximo de assumi-lo;
- 2) portar em serviço arma de qualquer natureza;
- 3) desacatar funcionário da URBS;
- 4) ameaçar funcionário da URBS;
- 5) constranger funcionário da URBS;
- 6) deixar a contratada de submeter-se à fiscalização da URBS, dificultando-lhe a ação e não cumprindo as suas determinações;
- 7) permitir o transporte de passageiro sem o pagamento da tarifa;
- 8) não proceder a correta identificação de usuário com direito a isenção tarifária;
- 9) não fazer a apreensão de Cartão Transporte - Isento falsificado;
- 10) não fazer a apreensão de Cartão Transporte - Isento que não esteja sendo utilizado pelo seu titular;
- 11) abandonar o posto de trabalho, sem motivo justificado;
- 12) deixar de comunicar à URBS, na data em que tiver ciência, a ocorrência de acidente;
- 13) deixar de comunicar à URBS, no prazo de 24 (vinte e quatro) horas após a data de demissão de funcionário;
- 14) operar com veículo que esteja derramando combustível na via pública;
- 15) operar com veículo que esteja pingando óleos lubrificantes na via pública.

#### GRUPO V - VALOR EQUIVALENTE A 250 KM

- 1) apropriar-se de receita do sistema;
- 2) deixar de recolher arrecadação nas estações tubo e terminais, de tal forma que prejudique a responsabilidade pelos valores originados dos usuários que não utilizam cartão transporte;

- 3) operar com pessoal sem capacitação ou habilitação de acordo com sua função;
- 4) manter em serviço, empregado não cadastrado na URBS;
- 5) não promover a atualização e o desenvolvimento tecnológico das instalações, com vistas a assegurar a melhoria da qualidade do serviço e a preservação do meio ambiente, nos termos da legislação pertinente;
- 6) não promover a atualização e o desenvolvimento de equipamentos e sistemas, com vistas a assegurar a melhoria da qualidade do serviço e a preservação do meio ambiente, nos termos da legislação pertinente;
- 7) deixar de promover ações visando garantir a segurança e a integridade física dos usuários e trabalhadores do sistema;
- 8) manter veículo em operação sem certificado de vistoria e cadastro;
- 9) não zelar pela preservação da originalidade dos veículos, sob sua responsabilidade;
- 10) não zelar pela preservação da originalidade dos equipamentos urbanos, sob sua responsabilidade;
- 11) não apresentar periodicamente os seus veículos para inspeção técnica programada;
- 12) não apresentar, sempre que solicitado, os seus veículos para inspeções técnicas eventuais;
- 13) não apresentar, sempre que solicitado, os veículos para inspeções veiculares;
- 14) não apresentar, sempre que solicitado, veículos para realização de testes de emissão de fumaça;
  
- 15) não apresentar, sempre que solicitado, veículo para realização de testes mecânicos;
- 16) não apresentar, sempre que solicitado, veículo para realização de testes ambientais;
- 17) não apresentar, sempre que solicitado, veículo para realização de testes operacionais;
- 18) não preencher guias e formulários referentes a dados de custos, cumprindo prazos e normas fixados pela URBS;
- 19) não preencher guias e formulários referentes a dados de operação, cumprindo prazos e normas fixados pela URBS;
- 20) não prestar todas as informações relativas a operação dos serviços contratados pela URBS;
- 21) deixar de cumprir as normas e determinações de operação;
- 22) deixar de cumprir as normas e determinações de arrecadação, inclusive as atinentes à cobrança de tarifa;
- 23) deixar de orientar adequadamente os operadores sobre determinações operacionais definidas pela URBS;
- 24) proceder a manutenção de validador em estação tubo ou terminal sem a presença de agente de fiscalização da URBS;
- 25) proceder a manutenção de instrumento contador de passageiros em estação tubo ou terminal sem a presença de agente de fiscalização da URBS;
- 26) reabastecer o veículo, com passageiro(s) a bordo;
- 27) fazer a manutenção do veículo, com passageiro(s) a bordo;
- 28) deixar de entregar à URBS cópia da relação mensal de admissões e demissões de seus funcionários, conforme documento entregue ao Ministério do Trabalho;
- 29) deixar de retirar veículo de operação quando exigido;
- 30) operar veículo sem cobrador, sem autorização da URBS;
  
- 31) operar estação tubo sem cobrador, sem autorização da URBS;
- 32) operar terminal sem cobrador, sem autorização da URBS;
- 33) interromper a viagem por falta de meios essenciais à operação;
- 34) manter em serviço empregado portador de doença infecto-contagiosa grave;
- 35) deixar de cumprir determinações estabelecidas pela URBS;
- 36) operar com veículo que esteja derramando reiteradamente combustível na via pública;
- 37) operar com veículo que esteja pingando reiteradamente óleos lubrificantes na via pública;
- 38) negar-se a disponibilizar os veículos para a instalação de material e equipamentos para a exploração de publicidade comercial, institucional ou de informação aos usuários;
- 39) negar-se a colaborar com a instalação de material e equipamentos nos veículos, para a exploração de publicidade comercial, institucional ou de informação aos usuários;
- 40) deixar de desenvolver ações que visem coibir invasões de usuários nos veículos, sem o pagamento da tarifa;
- 41) deixar de desenvolver ações que visem coibir invasões de usuários nas estações tubo, sem o pagamento da tarifa;



- 42) deixar de desenvolver ações que visem coibir invasões de usuários nos terminais, sem o pagamento da tarifa;
- 43) deixar de desenvolver ações que visem coibir vandalismo nos veículos;
- 44) deixar de desenvolver ações que visem coibir vandalismo nas estações tubo;
- 45) deixar de desenvolver ações que visem coibir vandalismo nos terminais;
- 46) deixar de desenvolver, executar ou participar, em conjunto com a URBS, de campanhas educativas aos usuários do transporte coletivo;

#### GRUPO VI - VALOR EQUIVALENTE A 500 KM

- 1) agredir funcionário da URBS;
- 2) deixar de preservar o funcionamento e inviolabilidade dos equipamentos e ou instrumentos obrigatórios;
- 3) deixar de desenvolver ações que visem o bem estar de seus funcionários durante o período de trabalho;
- 4) deixar de desenvolver reiteradamente ações que visem coibir invasões de usuários nos veículos, sem o pagamento da tarifa;
- 5) deixar de desenvolver reiteradamente ações que visem coibir invasões de usuários nas estações tubo, sem o pagamento da tarifa;
- 6) deixar de desenvolver reiteradamente ações que visem coibir invasões de usuários nos terminais, sem o pagamento da tarifa;
- 7) deixar de desenvolver reiteradamente ações que visem coibir vandalismo nos veículos;
- 8) deixar de desenvolver reiteradamente ações que visem coibir vandalismo nas estações tubo;
- 9) deixar de desenvolver reiteradamente ações que visem coibir vandalismo nos terminais;
- 10) não dar condições de pleno funcionamento aos serviços sob sua responsabilidade;
- 11) não prestar todas as informações operacionais que forem solicitadas pela URBS;
- 12) não prestar todas as informações de consumo que forem solicitadas pela URBS;
- 13) não prestar todas as informações financeiras que forem solicitadas pela URBS;
- 14) utilizar veículos que não preencham os requisitos de operação, conforme previsto nas normas regulamentares ou gerais pertinentes;
- 15) não acatar determinação de agente de fiscalização para o afastamento imediato, em caráter preventivo, de operador que tenha incorrido em violação grave de dever previsto neste regulamento.

#### GRUPO VII - VALOR EQUIVALENTE A 1.000 KM

- 1) deixar de executar as obras previstas no edital, no contrato respectivo ou outras determinações consensadas para a otimização operacional dos serviços, com a prévia autorização e acompanhamento da URBS;
- 2) deixar de efetuar e manter sua escrituração contábil, elaborando demonstrativos mensais, semestrais e anuais, de acordo com o plano de contas, modelos e padrões que lhe forem determinados, de modo a possibilitar a fiscalização pública;
- 3) deixar de apresentar quando exigido, balanços e balancetes dentro das normas de escrituração e nos prazos estabelecidos;
- 4) não manter garagem fechada com área de estacionamento, abastecimento, manutenção, inspeção e administração suficiente para toda sua frota e equipamentos, adequados às exigências técnicas da URBS;
- 5) não manter garagem fechada com área de estacionamento, abastecimento, manutenção, inspeção e administração suficiente para toda sua frota e equipamentos, adequados às legislações pertinentes de uso e meio ambiente;
- 6) cercear à URBS, o livre acesso às suas instalações operacionais e veículos, para o exercício de suas atividade de gerenciamento do serviço de transporte coletivo;
- 7) deixar de apresentar à URBS, anualmente, o balanço demonstrativo de resultados;
- 8) deixar de repassar à URBS os valores totais originários dos usuários que não utilizam cartão transporte, provenientes de linhas com receita pública;
- 9) deixar de cadastrar na URBS, no prazo de 30 (trinta) dias, contados do respectivo arquivamento na Junta Comercial do Paraná, quaisquer alterações societárias ou mudança de razão social, apresentando o respectivo instrumento;

- 10) deixar a contratada de operar com veículo, vinculado ao serviço objeto do contrato, com exclusividade;
- 11) deixar a contratada de operar com imóveis, vinculado ao serviço objeto do contrato, com exclusividade;
- 12) deixar a contratada de operar com equipamentos, vinculado ao serviço objeto do contrato, com exclusividade;
- 13) deixar a contratada de operar com máquinas, vinculado ao serviço objeto do contrato, com exclusividade;
- 14) deixar a contratada de operar com peças e acessórios, vinculado ao serviço objeto do contrato, com exclusividade;
- 15) deixar a contratada de operar com móveis, vinculado ao serviço objeto do contrato, com exclusividade;
- 16) deixar a contratada de operar com oficinas para reparos, vinculado ao serviço objeto do contrato, com exclusividade;
- 17) deixar a contratada de operar com manutenção, vinculado ao serviço objeto do contrato, com exclusividade;
- 18) deixar a contratada de operar com pessoal, vinculado ao serviço objeto do contrato, com exclusividade;
- 19) cercear a URBS da realização de auditoria operacional, técnica, contábil e financeira na empresa contratada, através de equipe por ela designada;
- 20) operar com veículo sem registro na URBS;
- 21) executar serviço de transporte de passageiros sem a devida delegação ou autorização da URBS;
- 22) fazer renovação da frota sem autorização expressa da URBS;
- 23) deixar de manter número de frota reserva dentro da vida útil estabelecida pela URBS;
- 24) deixar de recuperar ou pagar os danos por ato culposo ou doloso, na infra-estrutura do sistema conforme estabelecido pela URBS;
- 25) deixar de responsabilizar-se pela obtenção das licenças e autorizações necessárias para o desenvolvimento de suas atividades;
- 26) deixar de recolher multa dentro do prazo previsto, conforme o parágrafo único, do artigo 104, deste regulamento.

## 7.6 Determinação operacional DTP250/2013

Prefeitura Municipal de Curitiba

URBS - Urbanização de Curitiba S.A.

Av. Presidente Afonso Camargo, 330 - Rodoferrviária - Bloco Central  
 CEP 80060-090 - Jardim Botânico - Curitiba - Paraná  
 Tel. 41 3320-3232 Fax 41 3232-9475 Cx. Postal 17.017  
 CNPJ/MF 75.076.835/0001-79  
 www.urbs.curitiba.pr.gov.br



DTP/250/2013

Curitiba, 24 de julho de 2013.

Ao  
 Consórcio Pontual (Glória, Santo Antônio, Marechal e Mercês)  
 Consórcio Pioneiro (Tamandaré, São José, CCD e Cidade Sorriso)  
 Consórcio Transbus (Redentor, Expresso Azul e Araucária)  
 Nesta

Prezados Senhores:

Encaminhamos, para as providências necessárias, a Determinação Operacional n.º 1, publicada no Diário Oficial do Município no dia 23 de julho de 2013, relativa ao procedimento a ser adotado para o atendimento da Lei Municipal 14.150/2012, que proíbe as concessionárias de transporte coletivo exigir que motoristas exerçam ao mesmo tempo a condução de veículo e cobrança de passagens.

Solicitamos a divulgação entre os operadores afetados.

Colocando-nos à disposição para quaisquer esclarecimentos, subscrevemo-nos.

Atenciosamente,

  
 RODRIGO BINOTTO GREVETTI  
 Diretor de Transporte

*ANACIAS DO  
 REGISTRO*  




## DIÁRIO OFICIAL ELETRÔNICO ATOS DO MUNICÍPIO DE CURITIBA



ambos em atividade de magistério.

Secretaria Municipal de Recursos Humanos, 22 de julho de 2013.

Iza Schutz Cruzeiro Dondalski : Diretora do Departamento de Administração de Pessoal

URBANIZAÇÃO DE CURITIBA S.A. - URBS

### DETERMINAÇÃO OPERACIONAL Nº 1

*Dispõe sobre o procedimento a ser adotado para atendimento da Lei Municipal nº 14.150/2012, que proíbe as concessionárias dos serviços de transporte coletivo de atribuir aos motoristas a atribuição simultânea de condução do veículo e cobrança de passagens.*

O Diretor de Transporte da URBS – Urbanização de Curitiba S.A., no uso das atribuições previstas no art. 32, inc. I do Estatuto Social, tendo em vista o contido nos artigos 8º, 20, inc. XIX, 21, inc. IV, XII e XXVI e 35, inc. XIII e XIV, todos do Decreto Municipal nº. 1.356 de 15 de dezembro de 2008, e a previsão contida nas cláusulas 7.1, 10.1.3, 10.1.16, 10.1.40 do Contrato de Concessão,

CONSIDERANDO que a Lei Municipal nº 14.150/2012 proibiu as concessionárias dos serviços de transporte coletivo de atribuir aos motoristas a atribuição simultânea de condução do veículo e cobrança de passagem;

CONSIDERANDO o contido no Parecer PGU/17/2013 e demais estudos e documentos anexados ao protocolo nº 01-061448/2013,

#### RESOLVE:

Disciplinar o procedimento de cobrança de tarifa paga em dinheiro nos veículos desprovidos de cobrador, que deverá observar as diretrizes alinhadas na presente Determinação Operacional de forma que não sejam incumbidas ao motorista as atribuições de condução do veículo e cobrança da tarifa de forma *simultânea*, em cumprimento ao que estabelece o art. 1º da Lei Municipal nº 14.150/2012.

Art. 1º Nos veículos do tipo micro (comum e especial), não dotados de cobrador, os procedimentos de cobrança de tarifa e troco apenas poderão ser iniciados e concluídos pelo motorista com o veículo parado na via.

§1º. Para proceder ao embarque e desembarque de passageiros o motorista deverá parar o ônibus apenas nos pontos oficialmente designados e demarcados pela URBS, sempre próximo ao meio-fio, com vistas a garantir maior segurança para aos usuários, motoristas e demais condutores que circulem pela via.

§2º. O veículo do transporte coletivo goza de preferência nos procedimentos de parada, permanência e arranque nas áreas de embarque e desembarque delimitadas nos pontos de parada, podendo delas permanecer o tempo necessário para o adequado transbordo dos usuários.

Art. 2º Com o veículo totalmente parado, o motorista fica autorizado a iniciar o procedimento de cobrança das tarifas, e apenas poderá retomar a condução do veículo quando os procedimentos de cobrança e troco estiverem concluídos.

§1º. A permanência de usuários no espaço que antecede a catraca, seja ela voluntária ou por conta da má-distribuição dos usuários no veículo, não impede que o motorista encerre o procedimento de cobrança e retome a condução do veículo.

§2º. Na hipótese prevista no parágrafo anterior, o motorista somente estará autorizado a retomar o procedimento de cobrança e troco no próximo ponto de parada.

Art. 3º A Área de Operação do Transporte Coletivo realizará, durante o prazo de 15 (quinze) dias, estudos das linhas cujo procedimento de cobrança de tarifa é disciplinado nesta Determinação Operacional e poderá redimensionar a tabela horária dessas linhas.

Parágrafo único. Durante o prazo previsto no *caput*, os Registros de Ocorrência relativos a eventuais atrasos verificados nas linhas servirão ao único propósito de auxiliar nos estudos do tempo de percurso, e apenas serão convertidos em Autos de Infração na hipótese de deliberada protelação do tempo de viagem, devidamente aferida pelo Fiscalização.

Art. 4º O descumprimento das diretrizes previstas nesta Determinação Operacional poderá ensejar o descumprimento do contido na Lei Municipal nº 14.150/2012, e ensejará ao infrator as penalidades nela cominadas.

Parágrafo único. No processamento dos Autos de Infração relativos ao descumprimento da Lei Municipal nº 14.150/2012, a Área de



## DIÁRIO OFICIAL ELETRÔNICO ATOS DO MUNICÍPIO DE CURITIBA



Fiscalização do Transporte Coletivo observará o rito e as penalidades previstos no art. 2º do referido diploma, aplicando-se subsidiariamente as disposições previstas no Decreto Municipal nº 1.356/2008.

Art. 5º Esta Determinação Operacional entra em vigor na data de sua publicação.

Urbanização de Curitiba S.A., 19 de julho de 2013.  
Rodrigo Binotto Grevetti : Diretor de Transporte

INSTITUTO DE PREVIDÊNCIA DOS SERVIDORES DO MUNICÍPIO DE CURITIBA - IPMC

### PORTARIA Nº 862

*Concede pensão.*

O DIRETOR-PRESIDENTE DO INSTITUTO DE PREVIDÊNCIA DOS SERVIDORES DO MUNICÍPIO DE CURITIBA, no uso da competência que lhe foi delegada pelo artigo 27, da Lei Municipal nº 9.626/1999, com fundamento no artigo 40, §7.º, da Constituição Federal/1988, com alterações dadas pela Emenda Constitucional nº 41/2003 e determinações contidas na Instrução Técnica nº 69/2012 da DATJ do Tribunal de Contas do Paraná e com base no Protocolo nº 08-001705/2012 - IPMC,

RESOLVE

CONCEDER, a partir de 30 de abril de 2012, através da Ação Ordinária nº 741/2006 da 1ª Vara de Fazenda Pública, pensão por morte aos dependentes do servidor JOSÉ BONIFÁCIO GONÇALVES, matrícula nº 33.700, para sua esposa CYNTHIA IZABEL ZANON GONÇALVES, CPF nº 394.473.169-72 no percentual de 33% e para seu filho JEFFERSON ADRIANO, CPF nº 063.783.949-70 no percentual de 67%, no valor total de R\$ 1.651,09.

Instituto de Previdência dos Servidores do Município de Curitiba, 22 de julho de 2013.  
Wilson Luiz Pires Mokva : Presidente do Instituto de Previdência dos Servidores do Município de Curitiba

### PORTARIA Nº 863

*Retifica a Portaria n.º 79/2005.*

O DIRETOR-PRESIDENTE DO INSTITUTO DE PREVIDÊNCIA DOS SERVIDORES DO MUNICÍPIO DE CURITIBA, no uso da competência que lhe foi delegada pelo Decreto Municipal nº 591, de 17 de abril de 2001, com base no Protocolo nº 08-000111/2013 - PR,

RESOLVE

RETIFICAR, a Portaria n.º 79/2005, que aposentou à servidora ELOA CRISTINA SUCHARSKI, matrícula n.º 37.287, para alterar o fundamento legal, a partir de 30.03.2012, para artigo 40, §1.º, inciso I, 1.ª parte, da Constituição Federal/1988 c/c artigo 1.º da Emenda Constitucional n.º 70/2012 (art. 6º A da EC n.º 41/03).

Instituto de Previdência dos Servidores do Município de Curitiba, 22 de julho de 2013.  
Wilson Luiz Pires Mokva : Presidente do Instituto de Previdência dos Servidores do Município de Curitiba

### PORTARIA Nº 864

*Retifica a Portaria n.º 288/2010.*

O DIRETOR-PRESIDENTE DO INSTITUTO DE PREVIDÊNCIA DOS SERVIDORES DO MUNICÍPIO DE CURITIBA, no uso da competência que lhe foi delegada pelo Decreto Municipal nº 591, de 17 de abril de 2001, com base no Protocolo nº 08 – 001303/2010 IPMC,

RESOLVE

## 7.7 ATA 15/2015 – DC 2015



PODER JUDICIÁRIO  
JUSTIÇA DO TRABALHO  
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 9ª REGIÃO



ATA N.º 15/2015

Processo TRT-PR-DC 00050-2015-909-09-00-3

Às quatorze horas do dia cinco de março de dois mil e quinze, na Sala de Sessões Juiz Alcides Nunes Guimarães, do Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região, sob a presidência da Excelentíssima Desembargadora do Trabalho Vice-Presidente, **Ana Carolina Zaina**, presentes os Exmos. Procuradores Regionais do Trabalho, **Luís Carlos Córdova Burigo** e **Gláucio Araújo de Oliveira**, e os servidores Ana Cristina Navarro Lins (Secretária do Tribunal Pleno, Órgão Especial e da Seção Especializada), Rogério Camara Fernandes de Oliveira (Técnico Judiciário), Iara Dalazen Dusek (Técnica Judiciária) e Felipe Perito de Bem (Analista Judiciário), foi reaberta a audiência de conciliação e instrução, na qual figuram como partes:

**Suscitante:** Sindicato dos Motoristas e Cobradores nas Empresas de Transporte de Passageiros de Curitiba e Região Metropolitana - SINDIMOC.

**Suscitado:** Sindicato das Empresas de Transporte Urbano e Metropolitano de Curitiba e Região Metropolitana - SETRANSP.

**Terceiros Interessados:**

- 1) Urbanização de Curitiba S.A. – URBS.
- 2) Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba – COMEC.

Presente o **SINDIMOC**, representado pelo Sr. Anderson Teixeira, Presidente, RG n.º 5.585.517-0 e Sr. Dino Cesar Moraes de Mattos, Vice-Presidente do Sindicato, RG n.º 5971415-5, acompanhados pelos advogados, Dr. Elias Mattar Assad, OAB-PR 9.857 e Dr. Flávio Warumby Lins, OAB-PR 31.832.

Presente o **SETRANSP**, representado pelos Srs. Mauricio Gulin, Presidente, RG n.º 4.387.005-0, SSP/PR, Lessandro Milani Zem, Vice-Presidente, RG n.º 61164120, SSP/PR e Dante Luiz Franceschi, Empresário, RG n.º 395606-7, acompanhados pelos advogados, Dr. Carlos Roberto Ribas Santiago, OAB-PR 6.405, Dr. Oderci José Bega, OAB-PR 14.813 e Dr. Sacha Breckenfeld Reck, OAB-PR 38.083.

“Conciliar também é realizar justiça.”



PODER JUDICIÁRIO  
JUSTIÇA DO TRABALHO  
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 9ª REGIÃO



Presente a **URBS**, representada pelo Sr. Roberto Gregório da Silva Junior, Presidente, RG nº 1265763-3 acompanhado pela advogada Dra. Heloisa Ribeiro Lopes, OAB-PR 55.842.

Presente a **COMEC**, representada pelos Sr. Carlos do Rego Almeida Filho, Coordenador, RG n.º 1.320.609-0, Sr. Daniel Mauricio Kuhn, Assessor Jurídico, RG nº 13226251-9, SESP/PR, Paulo Kalil, Chefe de Gabinete, RG nº 1835118 e André Gustavo Reis Fialho, Diretor de Transporte, RG nº 897580-9, acompanhados pelo advogado, Dr. Raul Clei Coccaro Siqueira, OAB/PR 59.327.

Presente a procuradora Erenise do Rocio Bortolini, OAB-PR 16.591, representando o **Município de Curitiba**.

Representando o **Governo do Estado do Paraná**, encontram-se presentes a Dra. Carlos Eduardo Rangel Xavier, Procurador de Estado, OAB-PR 48747, e o Dr. Mauricio Pereira da Silva, Procurador do Estado, OAB-PR 14.435.

Presente o Sr. Sandro Silva, Supervisor Técnico, RG nº 6282119-1, SESP/PR, representante do **DIEESE**.

Presentes os estagiários do curso de Direito, Willian Nunes, Inscrição de Estagiário OAB/11.690 e Caetano Fires Tossulino, RG nº 7877639-0.

Audiência iniciada às 14h29 e interrompida para diálogo às 15h09.

Após a evolução das tratativas conciliatórias, SINDIMOC, SETRANSP, URBS e COMEC aceitam a proposta formulada pelo Ministério Público do Trabalho e chancelada por este Juízo, nos seguintes termos:

- a) Data base em 1º de fevereiro de 2015;
- b) Reajuste salarial no importe de 9%;
- c) Vale alimentação no patamar de R\$ 415,00 mensais;
- d) Abono salarial em parcela única equivalente a R\$ 350,00, a ser pago ao empregado quando do retorno das férias, esclarecendo-se que para os que já fruíram período de descanso em 2015 e até a presente data, o pagamento far-se-á com o salário do mês de abril;

“Conciliar também é realizar justiça.”



**PODER JUDICIÁRIO**  
**JUSTIÇA DO TRABALHO**  
**TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 9ª REGIÃO**



- e) As diferenças remuneratórias decorrentes da aplicação do presente reajuste serão satisfeitas pelo SETRANSP aos seus empregados com o pagamento da folha do mês de março do corrente;
- f) O pagamento das parcelas devidas pelo SETRANSP ao SINDIMOC e pendentes até a presente data serão satisfeitas da seguinte forma: o débito alusivo a fevereiro de 2015 será quitado em 25 de março de 2015; o correspondente ao mês de março de 2015 será quitado em 25 de abril de 2015. O saldo remanescente será satisfeito em seis parcelas iguais, a partir de 25 de abril de 2015, sempre 25 de cada mês. A presente cláusula não alcança as empresas de ônibus São Braz Ltda. e Orlando Bertoldi & Cia. Ltda.;
- g)
- h) Os protestos e ações de execução ajuizadas pelo Sindicato Profissional (SINDIMOC) e vinculadas à alíneas “e” serão retiradas pelos Sindicato dos Trabalhadores.

Reaberta a sessão de audiência este Juízo esclarece que havia compreendido a composição amigável alcançada pelas partes e demais envolvidos, tanto assim compreendeu que enquanto finalizavam SETRANSP e SINDIMOC ajuste final sobre pagamento de parcelas ao Sindicato referente à rubrica assistência médica, este Juízo foi redigindo as cláusulas que, em seu entendimento, retratavam o acordo alcançado na presente sessão de audiência como consta desta ata, quando foi comunicado pelo nobre patrono do SETRANSP de como remanescera a redação da cláusula referente ao anuênio, momento em que este Juízo elucidou ter compreendido que a composição amigável alcançava as cláusulas supratranscritas, suspendendo, então e de imediato, o registro da composição a ser submetida a todos.

Este Juízo esclarece que houve solicitação por parte do SETRANSP para que o anuênio, cláusula constante de negociações anteriores, fosse limitado a oito anos, proposta esta recusada pelo SINDIMOC quando das tratativas conciliatórias, sob o argumento de que o respeito ao direito adquirido far-se-ia nominalmente apenas pois a proposta trazida pelo SETRANSP envolveria, ainda para os que já ultrapassaram o patamar dos 8 anos, o congelamento do valor resultante da cláusula posta em negociação coletiva e reiteradas vezes renovada.

“Conciliar também é realizar justiça.”





PODER JUDICIÁRIO  
JUSTIÇA DO TRABALHO  
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 9ª REGIÃO



O Juízo lamenta esta postura por parte do SETRANSP, nada obstante a respeito, posto que as cláusulas acima transcritas resultantes das tratativas conciliatórias foram aceitas por todos.

Destaca o Juízo que os trabalhadores solicitaram como contraproposta 10,34% para reajuste, R\$ 500,00 de vale alimentação e R\$ 350,00 de abono, além de R\$ 100,00 como penalidade pecuniária por inadimplemento de cláusula posta em negociação coletiva, por trabalhador.

Que SETRANSP havia proposto 7,13% de reajuste salarial, R\$ 385,89 de vale alimentação, abono de R\$ 350,00, em duas parcelas, uma para maio e outra para agosto de 2015.

Que a proposta consignada nas alíneas de "a" à "f" acima transcritas, em face das quais o Juízo entendera conciliadas as partes, resultou de voto condutor dos dignos representantes do Ministério Público do Trabalho e albergada por este Juízo.

Este Juízo registra ainda em nome da transparência e da fidelidade a garantir o respeito às negociações coletivas que, durante as tratativas conciliatórias, esclarecera ao SETRANSP que a questão do anuênio não estava na pauta de reivindicações.

Embora este Juízo não receba esta colocação do SETRANSP referente a anuênio como um desrespeito ao Judiciário Trabalhista, após horas de tentativas de conciliação, tampouco como um ardid processual visando a alcançar pela negociação supressão de direitos já incorporados ao patrimônio jurídico da classe trabalhadora, registra o seu pesar pela inviabilização da celebração nesta data da negociação coletiva na íntegra, com renovação de cláusulas anteriores.

Após manifestação do MPT, marchem os autos para tramitação normal, com prazo de 10 dias para defesa, envio de autos ao MPT e remessa à E. Seção Especializada deste Tribunal.

Com a palavra o Ministério Público do Trabalho que anui com as colocações do Juízo e lamenta que a conciliação não logrou êxito. Registra que quem mais perde não são apenas os envolvidos, mas a própria sociedade.

Com a palavra o d. representante do SETRANSP o qual reafirma a oportunidade da presente negociação coletiva para colocação de todos os pontos envolvendo a presente relação entre capital e trabalho, oportunidade que transcende o limite de pretensões colocadas em petições, gerando a criação de normas a reger a presente relação. Que igualmente lamenta não ter sido

"Conciliar também é realizar justiça."



PODER JUDICIÁRIO  
JUSTIÇA DO TRABALHO  
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 9ª REGIÃO



compreendida a colocação acerca do anuênio efetuada pelo SETRANSP posto que retrata um anseio dos empresários na medida em que o anuênio é computado como elemento computado para a fixação da tarifa em seu valor até o limite de 8 anos ou 16% posto que a cláusula assegura 2% de anuênio ao ano.

Salienta, ainda, que a temática do anuênio e da necessidade de limitação, respeitado o direito adquirido, foi colocado desde o início da presente sessão de audiência como condição *sine qua non* ao alcance da composição amigável integral.

O Juízo agradece a colaboração de todos.

O SINDIMOC repudia o ato com dez sessões de audiência já envolvidas, utilizando-se da categoria dos trabalhadores para resolver problemas entre COMEC e URBS, sem atender ao pagamento do salário dos trabalhadores. Que a revolta se acresce em razão, resolvido o problema entre COMEC, URBS e SETRANSP, em desrespeito ao direito dos trabalhadores como vimos nesta data, onde Município de Curitiba através da URBS, Estado do Paraná através da COMEC, e empresários através de SETRANSP. Que toda negociação do anuênio foi rejeitada nesta data no que toca a proposta efetuada pelo SETRANSP. Que se equívoco de compreensão houve foi por parte do SETRANSP. Em restando infrutíferas todas as tratativas na data de hoje, o SINDIMOC abre indicativo de greve comunicando a SETRANSP, URBS e COMEC para início do prazo de 72 horas, correspondendo a zero horas de segunda-feira. Solicita ao Tribunal o percentual 30% de manutenção do trabalhadores que desde já o SINDIMOC se dispõe a cumprir.

O Juízo considera intimados SETRANSP, COMEC e URBS.

O SETRANSP desde já requer a este Juízo, ante o indicativo de greve que decida liminarmente determinar o retorno ao trabalho, na esteira de reiteradas decisões deste Tribunal de 70% no horário de pico e de 50% no horário normal.

O SINDIMOC desde já comunica a este Tribunal que na data de amanhã ofertará notícia crime referentemente aos valores que entende retidos indevidamente pelo SETRANSP e devidos ao SINDIMOC.

O Juízo agradece a presença de todos e determina aguardem-se os prazos.

O SINDIMOC pontua, em complementação, que as empresas integrantes do SETRANSP ao assinarem o contrato de concessão tinham

“Conciliar também é realizar justiça.”



**PODER JUDICIÁRIO**  
**JUSTIÇA DO TRABALHO**  
**TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 9ª REGIÃO**



ciência, desde então, em 2010, de que o repasse a eles feito pela URBS limitar-se-ia a 8 anos, por tempo de serviço ou 16%.

O Juízo esclarece, a pedido do nobre patrono do SINDIMOC, que a proposta que entendeu aceita por todos, com quem conversou pessoalmente, foi a seguinte:

- a) 9% de reajuste salarial, envolvendo as cláusulas de natureza econômica, além das diferenças remuneratórias, devidas a contar da data base assegurada, em 1º de fevereiro;
- b) R\$ 350,00 de abono nos termos acima consignados;
- c) R\$ 415,00 de vale alimentação;
- d) O acordo para pagamento dos valores pendentes e devidos pelo SETRANSP ao SINDIMOC.

O Juízo registra, a pedido do SETRANSP, que afirma este constar de inúmeras negociações envolvendo SETRANSP e SINDIMOC a temática do anuênio, que quando indagado pelo Juízo se estas negociações ocorreram após o contrato de concessão, respondeu que sim.

Prossegue o nobre patrono do SINDIMOC, formulando um apelo público ao SETRANSP sobre este reter verbas devidas ao SINDIMOC em atentado à organização sindical, para que SETRANSP repasse estas verbas independentemente do julgamento do presente dissídio coletivo. Ainda, salienta que o Juízo atente, em caso de greve, para a presente conjuntura que é diversa da examinada no DCG 20/2015, máxime quando decorreram exaustivos esforços retratados nas atas de sessões de audiência, todas visando ao alcance da composição amigável, frustrada ao final.

O SETRANSP entende que as parcelas referentes ao SINDIMOC serão honradas conforme proposto na alínea "f", acima transcrita, desde que o SINDIMOC mantenha o aceite que houvera expressado.

O Juízo aguarda que as partes alcancem a composição amigável entendendo que a participação do Judiciário Trabalhista em sede de tratativas conciliatórias esgotou-se.

O MPT durante as tratativas conciliatórias esclarecera este Juízo sobre a sua discordância em requerer a suspensão da Ação Civil Pública envolvendo as estações tubo, bem assim o trâmite do DCG 20/2015.

O Juízo, ante a frustração da conciliação entre as partes, defere o requerimento formulado pelo Ministério Público do Trabalho.



**PODER JUDICIÁRIO**  
**JUSTIÇA DO TRABALHO**  
**TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 9ª REGIÃO**



O Juízo alerta SETRANSP, COMEC sobre a multa diária de um milhão de reais em caso de atraso no pagamento dos trabalhadores.

Alerta igualmente o SETRANSP sobre o entendimento da Seção Especializada deste Tribunal acerca do direito fundamental à negociação coletiva.

Renova os agradecimentos a todos os presentes e declara encerrada a presente sessão.

A URBS solicita a palavra e tem deferida acerca de percentuais de trabalho em caso de greve para reiterar a fala do SINDIMOC no tocante aos esforços até aqui havidos em prol da composição amigável, bem como para aderir à manifestação do SETRANSP no que tange ao percentual de retorno ao trabalho.

O Município de Curitiba requer, na voz da d. procuradora, que visando à colaboração do SINDIMOC com a administração da Justiça, que seja declinado neste ato o endereço onde o Sr. Anderson, Presidente do SINDIMOC, possa ser localizado para receber comunicações judiciais (intimações, notificações), o que o Juízo defere, recebendo neste ato, a fim de evitar os embaraços que envolveram o DCG anterior.

O Juízo considerando a publicidade da presente audiência e visando assegurar o direito à intimidade, determina ao SINDIMOC a indicação de um número de telefone celular, via petição nos autos, mantendo-o em pleno funcionamento, sob pena de o contrário poder ser recebido como desrespeito ao Poder Judiciário e enquadrado nas penalidades do CPC.

O Município de Curitiba reitera este requerimento bem assim o alerta acerca das penalidades passíveis de aplicação, tendo em vista os embaraços havidos no DCG 20/205 para cumprimento de intimação ao SINDIMOC acerca de decisão liminar desta Justiça.

Patrono do SINDIMOC salienta que naquela oportunidade, ao receber telefonema da Presidência deste Tribunal, de plano deu-se por intimado.

O D. Procurador-Chefe do MPT ratifica que detém todos os telefones capazes de localizar o Dr. Anderson e os advogados do Sindicato.

Quanto a endereço, o SINDIMOC declina, desde já: Rua Tibagi, nº 520, Centro, Curitiba – PR, reiterando Sr. Anderson tem seu número de telefone celular já comunicado ao Procurador Chefe do MPT do Paraná e ao Sr. Gregório.

“Conciliar também é realizar justiça.”



PODER JUDICIÁRIO  
JUSTIÇA DO TRABALHO  
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 9ª REGIÃO



A COMEC adere ao pedido feito pela SETRANSP, reiterado pela URBS, no sentido de que, em caso de greve, este Juízo determine o retorno de 70% nos horários de pico e 50% em horário normal.

O SINDIMOC reitera, esclarecendo ao MPT, que o indicativo de greve concedido hoje, tem as 72 horas vencidas na tarde de domingo que portanto, respeitarão este dia até as 24 horas, ou seja, a paralisação com manutenção em 30% a que se dispõem os trabalhadores, a contar de zero hora de segunda-feira.

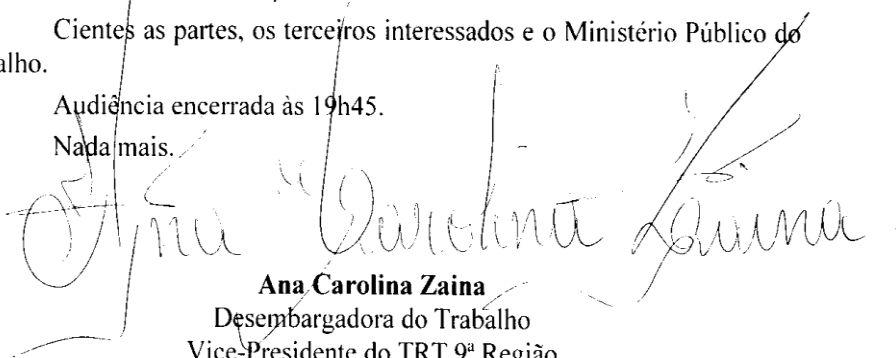
O Juízo encerra a audiência indeferindo a manifestação do SETRANSP acerca da última fala do SINDIMOC, conforme registro fiel em áudio.

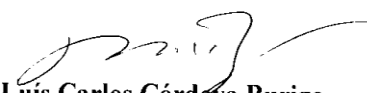
Pela Presidência foi dito que dispensava as assinaturas das partes presentes tendo em vista que toda a audiência foi gravada em áudio e vídeo e que estas acompanharam os registros pelos terminais de computador. Todos concordaram com esta orientação.

Cientes as partes, os terceiros interessados e o Ministério Público do Trabalho.

Audiência encerrada às 19h45.

Nada mais.

  
**Ana Carolina Zaina**  
Desembargadora do Trabalho  
Vice-Presidente do TRT 9ª Região

  
**Luis Carlos Córdova Burigo**  
Representante do Ministério Público do Trabalho

  
**Gláucio Araújo de Oliveira**  
Representante do Ministério Público do Trabalho

“Conciliar também é realizar justiça.”



## MULHAS ART. 104 - DECRETO 1.619/2009 - ANO 2014

EMPRESA	CUSTO/UN	QUANT	TOTAL	REFERENCIA/DATA DE RECEBIMENTO	DATA DO DESSCOTO
<b>CONSÓRCIO PONTUAL</b>					
MARECHAL	6,3380	240	1.521,12	DIVERSAS	25/08/2015
GLORIA	6,3380	1.545	9.792,21	DIVERSAS	25/08/2015
MERCES	6,3380	450	2.852,10	DIVERSAS	25/08/2015
STO. ANTONIO	6,3380	310	1.964,78	DIVERSAS	25/08/2015
<b>SUB-TOTAL</b>		<b>2.545</b>	<b>16.130,21</b>		
<b>CONSÓRCIO TRANSBUS</b>					
REDENTOR	6,3380	2.290	14.514,02	DIVERSAS	25/08/2015
EXPRESSO AZUL	6,3380			DIVERSAS	25/08/2015
ARAUCARIA	6,3380	510	3.232,38	DIVERSAS	25/08/2015
<b>SUB-TOTAL</b>		<b>2.800</b>	<b>17.746,40</b>		
<b>CONSÓRCIO PIONEIRO</b>					
CCD	6,3380	1.300	8.239,40	DIVERSAS	25/08/2015
TAMANDARÉ	6,3380	255	1.616,19	DIVERSAS	25/08/2015
CIDADE SORRISO	6,3380	715	4.531,67	DIVERSAS	25/08/2015
SÃO JOSÉ DOS PINHAIS	6,3380	200	1.267,60	DIVERSAS	18/08/2015
<b>SUB-TOTAL</b>		<b>2.470</b>	<b>15.654,86</b>		
<b>TOTAL GERAL</b>			<b>49.531,47</b>		

137At-Gratificacão de Valor Diferenç Multiplic Consorcio / 2015 / Treasuro Multas 2015 - Consorcio - Desc 18/08/2015.xls

Eliberado por:

Cod. : 373

Visto:

Jo. Gildes Datzmann  
Unidade de Orçamento e Projetos

## 7.8 Multas 2014: