



Boletim de Esclarecimento nº 01/2014

Audiência Pública 2014, realizada no dia 15/01/2014 às 15hs no Salão de Atos no Parque Barigui.

Perguntas realizadas por escrito.

A Audiência teve como objetivo promover a divulgação de informações relativas ao Projeto Parceria Público Privada do Metrô de Curitiba, para fins da licitação objetivando a Concessão Patrocinada para a operação do serviço público de transporte coletivo metroviário de passageiros do Metrô de Curitiba.

Pergunta 1:

De	ORLANDO PINTO RIBEIRO
Entidade	Presidente da ASBEA - PR
Endereço	
E-mail	
Telefone	
Pergunta	<p>1 - As estações do metrô são, no mundo todo, um espaço público contextualizado com seu entorno imediato, são polarizadores de desenvolvimento urbano e objetos de concurso público de arquitetura, Curitiba como fará? O IPPUC pretende fazer estes projetos?</p> <p>2 - Os atuais terminais de transporte têm o potencial de se transformarem em estações intermodais (com metrô, ônibus, carros (estacionamentos) motos, bicicletas) para isso precisarão de novos projetos. Serão concurso???</p> <p>3 - Porque a implantação do metrô em Curitiba não é uma “operação urbana consorciada”? Considerando as inúmeras transformações que ocorrerão no seu entorno imediato.</p> <p>4 - O Município não fará uso de instrumentos urbanísticos para potencializar a nova dinâmica ao implantar o metrô do ambiente urbano?</p>
Resposta	<p>1- Considerando que se trata de uma PPP, os projetos serão feitos pelo consórcio vencedor da licitação.</p> <p>2- Os terminais de ônibus integradores não estão contemplados no escopo da PPP do metrô, seus projetos estão ao encargo do Poder Concedente.</p> <p>3- A sugestão é bem vinda e será objeto estudo.</p> <p>4- Serão utilizados instrumentos urbanísticos, a serem definidos oportunamente.</p>

Pergunta 2:

De	EVERTON DE ANDRADE
Entidade	
Endereço	
E-mail	evertondeandrade@yahoo.com.br
Telefone	9883-5784
Pergunta	1 - Projeções financeiras do metrô?
Resposta	Todos os estudos de Modelagem Econômico-Financeira de todas as empresas que participaram do Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI) e, conseqüentemente, as projeções financeiras, estão disponíveis no site www.curitiba.pr.gov.br/metro .

Pergunta 3:

De	DOMINGOS GUARIGLIA
Entidade	Poyry
Endereço	Av: Alfredo Egidio de Souza Aranha, 100 Bloco B – São Paulo
E-mail	domingosguariglia@pmoc-14.com.br
Telefone	11 - 3472-6980
Pergunta	1 - Qual a previsão para conclusão do processo licitatório e entrega de propostas?
Resposta	A previsão para a entrega das propostas é no primeiro semestre de 2014.

Pergunta 4:

De	MILTON CARLOS E GONÇALVES
Entidade	CAU-PR
Endereço	
E-mail	miltonmargon@yahoo.com.br
Telefone	41 - 9685-3705
Pergunta	1 - Quais ampliações? 2 - Quem fará o projeto das estações? 3 - Por que tirar o ônibus da canaleta?
Resposta	Considerando que se trata de uma PPP, os projetos serão feitos pelo consórcio vencedor da licitação. O BRT da linha norte-sul não será suficiente para atender a demanda futura, demonstrando a necessidade da substituição por um modal de alta capacidade. A demanda do transporte coletivo rodoviário será atendida pelo metrô.

Pergunta 5:

De	CARLOS ALEXANDRE PERIN
Entidade	Arauco do Brasil
Endereço	Rua Lysimaco F. da Costa, 69
E-mail	carlosperin@perindallazem.com.br
Telefone	41 – 3252-1144
Pergunta	1 - Comentários a respeito das desapropriações dos imóveis?
Resposta	Resposta contemplada na Ata Notarial, anexada ao processo e publicada no site: www.curitiba.pr.gov.br/metro .

Pergunta 6:

De	EDYVAL ANTONIO CAMPANELLI JR
Entidade	Bombardier Transportation
Endereço	Av: Das Nações Unidas, 4777
E-mail	edyval.campanelli@br.transport.bombardier.com
Telefone	11 – 98162-5295
Pergunta	1 - As especificações técnicas preliminares definem que a caixa do material rodante deve ser de aço inoxidável. É possível que as especificações sejam adequadas permitindo alternativa o fornecimento de trens com caixa de alumínio?
Resposta	Sim, poderá ser incluída essa alternativa no respectivo anexo do edital.

Pergunta 7:

De	CARLOS ALEXANDRE PERIN
Entidade	Arauco do Brasil S/A
Endereço	Rua Roberto Hauer, 160 Vila Hauer Curitiba / Pr
E-mail	mpenhavel@arauco.com.br
Telefone	3217-7448
Pergunta	1 - Considerando que no edital constou o valor de R\$35.000.000,00 para o terreno no CIC onde será implantado o pátio do metrô, questiona-se a metodologia de avaliação do valor de mercado, haja vista que a proprietária possui laudos técnicos que indicam valor atualizado de aproximadamente R\$75.000.000,00? 2 - No item 2.1.3.5 – Valores de mercado das desapropriações do Volume III – Estudos de Transporte e Demanda do Anexo III – Diretrizes Básicas do Projeto e Diretrizes para Elaboração da Metodologia de Execução do edital de Licitação constou na tabela de “estimativa de custo de desapropriação e aluguel” o imóvel destinado ao pátio do metrô (terreno1), com área de 350,000 m2, como tendo valor estimado de propriedade de R\$35.000.000,00. Referido item informa que os valores estimados decorrem de uma pesquisa imobiliária realizada na região e

através da internet e que a estimativa encontrou dificuldades em localizar imóveis semelhantes na região. Portanto, é impensável o critério utilizado pela Administração para precificar o imóvel. Em contrapartida, a Arauco, proprietária do terreno, possui estudos realizados por renomadas consultorias imobiliárias cujas avaliações do valor do terreno, atualizadas, é de aproximadamente R\$75.000.000,00, demonstrando o equivocado critério adotado pela Municipalidade. Desta forma, o primeiro questionamento se relaciona à metodologia utilizada pelo Município para avaliação dos imóveis a serem desapropriados.

3 - Nos itens 23.2, 23.3 e 23.4 das disposições Gerais do Edital de Licitação, assim como nos parágrafos 3º E 4º da Cláusula 11ª do Contrato constante no Anexo II do edital, se fez constar como obrigação da Concessionária vencedora do certame a responsabilidade de promover a desapropriação dos terrenos e o pagamento das indenizações de desapropriação com verba própria. Ocorre que quando a Administração divulga nas informações técnicas relativas ao objeto da licitação valores dos imóveis não condizentes com a realidade, conforme relatado no item anterior, induz o licitante em erro na medida que mascara os reais custos incidentes sobre a obra, que por sua natureza, se iniciam com os processos desapropriatórios. Assim, sugere-se que a Municipalidade faça constar nos anexos do edital o valor real dos bens a serem desapropriados ou os exclua por ausência de parâmetros adequados de avaliação.

4 - Da mesma forma que a subavaliação dos imóveis conduz a estimativa equivocada de custos do projeto, conduz também a equivocados estudos acerca da tarifa técnica que visa remunerar o serviço que será prestado e que deverá amortizar os investimentos realizados pela Concessionária. Ao divulgar valores equivocados da valoração dos terrenos, estes irão afetar a composição do preço global da obra e conseqüentemente a taxa de retorno do investimento da Concessionária. Da mesma forma, sugere-se que a municipalidade faça constar nos anexos do edital o valor real dos bens a serem desapropriados ou os exclua por ausência de parâmetros adequados de avaliação.

5 - O parágrafo 1º da Cláusula 20ª do contrato de licitação estabelece que a Concessionária deverá manter vigentes garantias às obrigações contratadas durante todo o período contratual no valor de R\$200.000.000,00. Entretanto, apesar de mencionar que tais garantias se prestam a assegurar o pagamento de qualquer valor devido pela Concessionária decorrente do contrato, estas garantias terão como beneficiário unicamente o Poder Concedente, não estando abrangida a possibilidade de execução da garantia por terceiros afetados ou prejudicados pelo projeto. Assim, considerando as garantias na forma prevista não alcançam diretamente direitos de terceiros, em especial os proprietários de imóveis que serão afetados no curso do projeto, sugere-se a inclusão no contrato de obrigatoriedade de constituição de garantia específica em favor de terceiros que legitimamente tenham créditos constituídos contra a Concessionária em decorrência do projeto.

	<p>6 - Caso a sugestão anterior não seja adotada, sugere-se a alteração da Cláusula 20ª e seus parágrafos de forma que a garantia ofertada possa ser executada por qualquer pessoa que seja atingida pelo descumprimento de obrigações da Concessionária no curso de implantação e operação do projeto e não apenas pelo poder Concedente.</p> <p>7 - Neste contexto, também sugere-se a ampliação da redação do parágrafo 7º da Cláusula 20ª para que trate especificamente do pagamento das indenizações decorrentes das desapropriações imobiliárias, bem como alteração do Inciso IV do parágrafo 8º da mesma cláusula de forma a fazer constar expressamente os direitos de indenização dos desapropriados.</p> <p>8 - Considerando que o Poder Concedente já expediu os decretos desapropriatórios dos imóveis necessários ao início da implantação do projeto, o que impede qualquer utilização econômica de tais imóveis (muito pelo contrário, apenas despesas de tributação, manutenção e segurança); considerando que a posse dos imóveis precede a fase de implantação do projeto; e considerando que o contrato e seus anexos não preveem prazo para pagamento das indenizações de desapropriação destes imóveis, sugere-se que o contrato ou cronograma fixe prazo específico para que a Concessionária efetive a negociação ou depósito judicial para pagamento das indenizações.</p>
Resposta	<p>O Município respalda-se na metodologia adotada pela CAI (Comissão de Avaliação de Imóveis) da Secretaria de Administração, Órgão reconhecido pelos trabalhos de avaliação.</p> <p>O Município aguarda a apresentação dos estudos mencionados pela Arauco do Brasil S/A, para proceder análise.</p> <p>Quanto à desapropriação, a mesma será declarada pelo Município.</p> <p>As garantias contratuais têm como finalidade assegurar o adimplemento das obrigações da concessionária junto ao Poder Concedente, com vistas a eliminar o insucesso do negócio. O Poder Concedente é o único legitimado a executá-las, sob pena de desigualdade entre os terceiros interessados. Neste caso, aplica-se o princípio de que o interesse público prevalece sobre o particular.</p> <p>Saliente-se, ainda, que eventuais riscos decorrentes da execução do contrato, independentemente da garantia prestada, serão objeto de seguros específicos.</p>

Pergunta 8:

De	CARLOS LAURINDO
Entidade	Copel
Endereço	
E-mail	
Telefone	3331-2660
Pergunta	1 - Informar que é necessário que seja realizado pedido formal para

	interligar o sistema elétrico do metrô ao sistema elétrico nacional (via Copel)? 2 - Podem ser necessárias obras e / ou ajustes nos sistema elétrico e isto pode vir a comprometer a solução apontada no Edital (anexo III) e os prazos para execução da obra?
Resposta	1- Isso será efetuado pelo consórcio vencedor da licitação. 2- Os prazos para realização da obra foram definidos a partir de critérios técnicos que levam em conta as diversas opções de fornecimento de energia existente no mercado, bem como as variáveis que possam vir a comprometer a solução proposta.

Pergunta 9:

De	MILTON CARLOS E GONÇALVES
Entidade	CAU-PR
Endereço	Rua Ten. Ricardo Kirch, 786
E-mail	miltonmargon@yahoo.com.br
Telefone	41 - 9685-3705
Pergunta	1 - Está sendo apresentado apenas 1 linha, como projeto de metrô significa uma malha, quais as ampliações previstas e o motivo da escolha desta linha atual?
Resposta	Futuras linhas e ampliações estão em estudo. Foi escolhida essa linha devido aos estudos de demanda realizados e à condição de operação insuficiente para atender a demanda futura com conforto e qualidade.

Pergunta 10:

De	ROBERTO STEIL
Entidade	Síndico do edifício Quebec
Endereço	Av. João Gualberto, 1430 Apto 402
E-mail	steil@netpar.com.br
Telefone	9206-0900
Pergunta	1 - Se necessário manifestar-se?
Resposta	Toda manifestação será recebida através do email metrocuritiba@smad.curitiba.pr.gov.br

Pergunta 11:

De	MILTON CARLOS E GONÇALVES
Entidade	CAU-PR
Endereço	Rua Ten. Ricardo Kirch, 786
E-mail	miltonmargon@yahoo.com.br
Telefone	41 - 9685-3705

Pergunta	1 - Qual a solução projetada para atender a população que não tem mais os ônibus nas canaletas e por que da retirada dos ônibus dela?
Resposta	A solução será uma linha de metrô no mesmo eixo da canaleta. O BRT da linha norte-sul não será suficiente para atender a demanda futura, demonstrando a necessidade da substituição por um modal de alta capacidade.

Pergunta 12:

De	MATHIEU BERTRAND STRUCK
Entidade	Salvemos o Bosque Gomm (3500 participantes)
Endereço	
E-mail	Mathieu.struck@gmail.com
Telefone	
Pergunta	1 - Tempo hábil análise documentos? 2 - Tratamento vestígios arqueológicos? 3 - Acessibilidade ciclistas nas estações? 4 - Subsídios?
Resposta	1- O tempo para análise dos documentos é suficiente. 2- Serão adotadas as medidas necessárias conforme previsto no anexo III do edital. 3- Os estudos das estações contemplam estacionamentos de bicicletas. 4- Serão avaliados quando da definição da política tarifaria.

Pergunta 13:

De	MILTON CARLOS E GONÇALVES
Entidade	CAU-PR
Endereço	Rua Ten. Ricardo Kirch, 786
E-mail	miltonmargon@yahoo.com.br
Telefone	41 - 9685-3705
Pergunta	1 - Quem fará o projeto das estações do metrô e como a população poderá opinar sobre isso?
Resposta	Considerando que se trata de uma PPP, os projetos serão feitos pelo consórcio vencedor da licitação. Foi oportunizada a participação popular por meio da audiência e consulta pública para sugestões dos requisitos e diretrizes dos projetos, através do email metrocuritiba@smad.curitiba.pr.gov.br

Pergunta 14:

De	ANDRÉ CAON LIMA
Entidade	Consórcio popular MPL Curitiba Sociedad Peatonal
Endereço	
E-mail	mplcuritiba@riseup.net
Telefone	8419-7868
Pergunta	1 - Considerações?
Resposta	Esta questão foi respondida na Audiência Pública e consta na Ata Notarial anexada ao processo e publicada no site:

	www.curitiba.pr.gov.br/metro .
--	--

Pergunta 15:

De	PEDRO DIAS
Entidade	Empresa CIA Ambiental
Endereço	
E-mail	
Telefone	3336-0888
Pergunta	Formulada verbalmente
Resposta	Respondido na audiência pública pelo Secretário da SMMA, cuja Ata Notarial está anexada ao processo e publicada no site: www.curitiba.pr.gov.br/metro .

Pergunta 16:

De	JOSÉ ACCIOLI E ALEXANDRE AÇAKUZA
Entidade	Carioca Christiani – Nielsen Engenharia S.A
Endereço	Rua Do Parque,31 São Cristovão Rio de Janeiro/RJ
E-mail	jose.accioli@cariocaengenharia.com.br alexander.acakuza@cariocaengenharia.com.br
Telefone	21 – 3891-2200
Pergunta	1 - A garantia de execução contratual, previsto na cláusula 20 do anexo II(contrato) prevê garantia de R\$200.000.000,00 para a etapa de implantação e operação, entretanto seria mais coerente que a garantia da etapa de implantação seja mais elevada, uma vez que o risco na implantação é maior, apenas como exemplo o recente programa federal de rodovias previa uma garantia mais elevada nos 5 anos de implantação / duplicação. Não estamos sugerindo uma elevação de valor de garantia, mas uma redistribuição considerando um valor mais elevado no início e menor na etapa II (operação)?
Resposta	Entendemos que ambas as etapas são importantes, a preocupação em estabelecer garantias que cubram as duas etapas. Quanto à sugestão de dar maior peso à garantia na etapa de implantação, a mesma será avaliada quando da elaboração do edital definitivo.

Pergunta 17:

De	RODOLFO JARUJA
Entidade	Cicloiguaçu



Endereço	
E-mail	juridico@cicloiguacu.org.br
Telefone	9223-7040
Pergunta	1 - Integração modal com a bicicleta?
Resposta	Está previsto que haverá integração com o modal bicicleta.

Pergunta 18:

De	BRUNO TRAMUJAS KAFKA
Entidade	
Endereço	Rua Almirante Tamandaré, 1748 ap. 201
E-mail	bruno-kfr@hotmail.com
Telefone	9641-4206
Pergunta	1 - Visto que o metrô atenderá apenas 1/3 da população quais são os planos da prefeitura para atender o restante da população, diminuindo assim o uso do carro? Ciclovias? Investimentos em outros tipos de transporte público?
Resposta	Como tem sido amplamente divulgado, em paralelo à implantação do Metrô, a PMC está investindo em outros modais, como a melhoria do Inter 2 com faixas exclusivas e a otimização dos tempos de deslocamento, o Ligeirão leste/oeste, a conclusão da Linha Verde Norte/ Sul, novas ciclofaixas e melhoria dos Terminais que não serão atingidos pela Linha do Metrô.

Pergunta 19:

De	JOSÉ ACCIOLI E ALEXANDRE AÇAKUZA
Entidade	Carioca Christiani – Nielsen Engenharia S.A
Endereço	Rua Do Parque,31 São Cristovão Rio de Janeiro/RJ
E-mail	jose.accioli@cariocaengenharia.com.br alexander.acakuza@cariocaengenharia.com.br
Telefone	21 – 3891-2200
Pergunta	1 - Os aportes de recursos previstos na cláusula 32 do anexo II (contrato) prevê aportes com recursos provenientes da União e Estado do Paraná. Existe algum mecanismo que mitigue o risco de interrupção de repasse destes recursos? A interrupção dos recursos provenientes da União e Estado do Paraná poderá acarretar alteração de prazo de implantação?
Resposta	Em relação ao aporte federal, o mesmo tem sua garantia no OGU (Orçamento Geral da União). Em relação ao aporte do Estado, o mesmo será garantido pelo agente financeiro contratado.

Pergunta 20:

De	ROSENILDA DE PAULA
Entidade	Associação Jardim santos Andrade
Endereço	



E-mail	
Telefone	9111-1265
Pergunta	1 - Precisamos urgente de uma academia ao ar livre, pois não temos nada naquela área e também uma pista de skate para os jovens que utilizam as ruas para poder praticar os esportes.
Resposta	Sua sugestão será encaminhada para o órgão competente.

Pergunta 21:

De	HENRIQUE CREDIDIO
Entidade	SETRANSP- Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo de Curitiba e Região Metropolitana
Endereço	R: Gustavo Rattman, 455
E-mail	henrique@setransp.org
Telefone	3087-4112
Pergunta	<p>1 - Como chegaram à estimativa de passageiros transportados? Que tipo de pesquisa foi realizada? Como foram contabilizadas as integrações em terminais fechados e estações de transbordo? Cada integração foi considerada como mais um passageiro transportado, mesmo que isenta de novo pagamento de tarifa? Todos os passageiros são do sistema urbano de Curitiba, se não qual o peso de metropolitano?</p> <p>2 - Qual o percentual de subsídio para essa tarifa do metro, considerando aportes do poder Público e o pagamento da contraprestação mensal? Qual o subsídio atual da Prefeitura Municipal de Curitiba para o transporte coletivo?</p> <p>3 - Como será feita a integração com o ônibus e metrô de acordo com sua tarifa de remuneração?</p> <p>4 - O metro terá as mesmas gratuidades que o atual modal existente? Os passageiros gratuitos e as integrações sem novo pagamento de tarifa serão consideradas no cálculo da remuneração tarifária modo operador do metrô, uma vez que a tarifa de remuneração corresponde ao passageiro transportado e não ao passageiro pagante equivalente transportado?</p> <p>5 - Como será feita a venda do bilhete de créditos eletrônicos? Quem a desempenhará? Como funciona a integração com o ônibus – se o usuário paga apenas uma tarifa e as concessionárias do metrô e do ônibus tem, cada uma direito a uma tarifa, quem irá completar este valor?</p> <p>6 - Quais os tributos Municipais, Estaduais e Federais que incidem sobre o serviço do metrô?</p> <p>7 - Existe a previsão de remuneração de taxa de administração para o poder concedente a exemplo do que existe hoje em relação à URBS (4%)? Se sim, qual o percentual?</p> <p>8 - Como será a compensação tarifária entre os modais caso as tarifas seja diferentes? O FUC garantirá o pagamento integral da remuneração de cada modal pela tarifa técnica ou de remuneração respectiva por</p>

passageiro transportado? O passageiro econômico remunerável do metrô será idêntico ao atual passageiro remunerável do serviço por ônibus?

9 - Se serão retiradas as linhas BRT cujo percurso se sobrepõe ao do metrô, como será prestado o serviço em casos fortuitos de paralisação dos serviços do metrô? A própria concessionária do metrô deverá providenciar o transporte dos passageiros?

10 - O edital do metrô submetido à consulta não diferencia a tarifa de remuneração da tarifa cobrada do usuário. O valor da tarifa de remuneração será necessariamente a cobrada do usuário?

11 - Em diversos momentos, o edital fala que a tarifa de remuneração “deverá considerar Todos os custos operacionais das atividades desenvolvidas na CONCESSÃO PATROCINADA, bem como todas obrigações constantes no EDITAL e CONTRATO”. Porém é dito no edital que, além da tarifa, a concessionária terá como receitas os “aportes” pagos pela Prefeitura e a contraprestação mensal pecuniária paga pelo poder concedente. Todos estes valores (em especial, aportes e contraprestação) serão pagos adicionalmente ao concessionário, como subsídio?

12 - O edital menciona um plano de seguros e a obrigação da concessionária fazer apólices para cobrir todos os riscos atinentes à obras e serviços ligados ao metrô. Os custos desse seguros deverão ser considerados pelos licitantes na elaboração de suas propostas de preço, em especial no Plano de Negócios?

13 - Considerando o valor global da licitação e a quilometragem total projetada para o serviço de metrô, qual o custo quilômetro teto desse serviço?

14 - Qual o número médio mensal de passageiros utilizados para o cálculo que resultou na tarifa de remuneração de R\$ 2,45 por passageiro transportado?

15 - Utilizando-se hipoteticamente o número de passageiros pagantes equivalentes projetados para o Metrô, ao invés de todos os passageiros transportados, qual é o valor estimado da tarifa por passageiro do Metrô? O usuário terá integração livre com tarifa única entre os sistemas ônibus e metrô? Em caso afirmativo, como será contabilizado o passageiro econômico de cada sistema, para fins de remuneração dos operadores? A integração será feita necessariamente com o uso do cartão, em qualquer hipótese, para que se possa aferir o número de passageiros de cada operador a fim de compor a sua remuneração?

16 - Qual é o percentual estimado de passageiros da RIT que será absorvido pelo Metrô?

17 - Quais mudanças estão previstas como necessárias na Lei 12.597/2008 para a licitação, contratação e execução do Projeto do metrô?

18 - Considerando o volume de investimento e os riscos assumidos pelo futuro operador do Metrô, e considerando que boa parte de suas receitas será auferida da cobrança de tarifa dos usuários, quais ferramentas serão conferidas ao particular para desempenhar um amplo

	<p>e irrestrito controle sobre o sistema de bilhetagem eletrônica e as receitas do Sistema, já que, de acordo com o Edital, será o Poder público quem desempenhará a comercialização de créditos eletrônicos e a gestão do Sistema de Bilhetagem Eletrônica? Hoje, são públicas e conhecidas as reclamações dos operadores de ônibus quanto á falta de transparência e confiabilidade dos dados informados pelo Poder Público. Há previsão de alguma modificação na atual sistemática para o projeto do Metrô ou será mantida a atual sistemática objeto de diversas críticas? De que forma será garantida confiabilidade e segurança das informações sobre passageiros para o operador do Metrô, as quais afetarão diretamente a sua remuneração.</p>
Resposta	<p>1 – Os estudos relativos à projeção da demanda de passageiros e custos operacionais do transporte coletivo metroviário a ser prestado sob a forma de parceria público-privada estão discriminados nos Anexos III ao VII da minuta do edital de licitação, os quais podem ser consultados no site da Prefeitura Municipal de Curitiba no endereço eletrônico: “http://www.curitiba.pr.gov.br”</p> <p>2 – O valor de eventual subsidio não está atrelado a um percentual fixo, podendo variar em função do leilão para a escolha da futura concessionária, bem como outros fatores como demanda, receitas acessórias, projetos complementares e tarifa do usuário.</p> <p>3 – A integração do metrô com os demais modais de transporte coletivo estão detalhadas no Anexo VII, da minuta do edital de licitação. Os valores arrecadados com as tarifas do metrô serão recolhidos ao poder concedente respeitando a legislação vigente à época.</p> <p>4 – As gratuidades inerentes ao transporte coletivo de passageiros, seja por ônibus ou por metrô, decorrem de leis exaradas pelo Poder Legislativo Federal, Estadual ou Municipal. A metodologia de cálculo e pagamento da concessionária está prevista no item 19 da minuta do edital de licitação (“Da remuneração da concessionária”) e no capítulo V da minuta do contrato (“Receitas da Concessionária”).</p>

5 – O gerenciamento e arrecadação das receitas integrantes do Fundo de Urbanização de Curitiba – FUC, inclusive a parcela relativa a venda de créditos em cartão transporte pelo sistema de bilhetagem eletrônica, será organizada pela municipalidade, que a prestará de forma direta ou por intermédio dos órgãos e entidades a ela vinculados. A integração física do usuário com os modais ônibus e metrô não se confunde com a remuneração destinada aos prestadores do serviço, ainda mais quando os operadores do metrô são remunerados por tarifa de remuneração, enquanto os consórcios urbanos de transporte coletivo por ônibus são remunerados por tarifa técnica.

6 – A tributação inerente aos serviços metroviários depende da lei em vigor ao tempo da ocorrência do fato gerador do tributo, sendo de responsabilidade do Concessionário o seu recolhimento.

7 – A Lei Municipal 4369/73 em seu artigo 2º define as receitas que integram o Fundo de Urbanização de Curitiba.

Desta forma, a taxa de administração cobrada pelo Município de Curitiba em seu fundo público serve para gerenciamento do transporte coletivo como um todo, tendo seu amparo em Lei Municipal vigente. Salienta-se que a referida taxa não afeta a remuneração a ser auferida pelos operadores do sistema metroviário, os quais serão remunerados por tarifa de remuneração entre outras formas de receitas previstas no edital, no contrato de concessão e na lei de regência do serviço.

8 – A tarifa paga pelo usuário não se confunde com a tarifa técnica que serve de remuneração aos operadores do transporte coletivo por ônibus, muito menos com a tarifa de remuneração, que serve de base de pagamento aos operadores metroviários, de forma que o pagamento das empresas prestadoras do serviço de transporte coletivo via FUC dar-se-á conforme o contrato, o edital de licitação e a lei de regência do serviço. Quanto à parte final da pergunta 8, esclarecemos que inexistente o

conceito de “passageiro econômico remunerável” na modelagem do sistema metroviário.

9 – A responsabilidade pela prestação dos serviços metroviários em havendo caso fortuito está prevista no parágrafo primeiro, da cláusula 36 e no inciso XIV, do parágrafo segundo, da cláusula 36, todos da minuta do contrato. Também, consta na cláusula 21 da minuta do contrato (“Obrigações da Concessionária”) que são obrigações da concessionária, a quem cabe a assunção integral dos ônus e riscos decorrentes, durante todo o prazo da concessão patrocinada, arcar com as despesas de deslocamentos dos usuários por falha na prestação dos serviços. Por fim, o parágrafo único, inciso X, da cláusula 23 (“Direitos e Deveres dos usuários”), dispõe que são direitos e deveres dos usuários a alternativa de deslocamento no caso de paralisação dos serviços, conforme diretrizes estabelecidas pelo Poder Concedente.

10 – O valor da tarifa de remuneração não será necessariamente igual ao valor da tarifa paga pelo usuário do serviço.

11 – Conforme minuta do edital posta em análise na consulta pública, as receitas da Concessionária serão compostas pelo somatório da tarifa de remuneração; dos aportes; da contraprestação e das receitas acessórias eventualmente percebidas pela Concessionária, em conformidade com as normas contratuais. A remuneração e os pagamentos à Concessionária estão detalhados no capítulo V da minuta do contrato (“Receitas da Concessionária”).

12 – A formulação das propostas comerciais, com inclusão de custos expressamente previstos no edital de convocação como se dá com as coberturas securitárias, adentra o âmbito de análise dos riscos do licitante interessado em participar do certame. Assim, deve o licitante ter ciência da obrigação de apresentar e manter os contratos de seguro

previstos na cláusula 18 da minuta de contrato quando da formulação da sua proposta comercial.

13 – Na modelagem para contratação do serviço metroviário não é aplicável o conceito de “custo quilômetro teto”. Salientamos que a metodologia de cálculo para o metrô não é feita por quilômetro rodado.

14 – Os estudos atinentes à projeção de demanda de passageiros do sistema metroviário integram o Anexo III da minuta do edital (“Diretrizes Básicas do Projeto e Diretrizes Para Elaboração da Metodologia de Execução”).

15 – O conceito de passageiro pagante equivalente é de uso restrito à concessão de serviço de transporte coletivo urbano por ônibus em Curitiba/PR, não podendo tal sistemática ser utilizada para o metrô, ainda que em hipótese. A integração tarifária entre os modais de transporte coletivo por ônibus e metrô através de cartão transporte será regulamentada pelo Poder Concedente, levando em consideração o início das atividades operacionais do sistema, ou o final da fase de obras e início da operação.

16 – Nos estudos de simulação dos cenários com a operação do metrô, será avaliada a reestruturação do sistema de ônibus, de forma a minimizar as sobreposições entre modais, promovendo a sua racionalização e complementaridade, e não a substituição de um modal por outro, incentivando, assim, o uso do transporte coletivo como um todo.

17 – Em se tratando de serviço metroviário, a Lei n. 12.597/2008 é regulamentada pelo Decreto Municipal n. 1391/2012.

	18 – A comercialização de créditos em bilhetagem eletrônica pela Administração Pública permite um maior controle pelo cidadão dos custos e da arrecadação tarifária do sistema, visto que a Administração Pública, diferentemente das empresas privadas, está sujeita a diversos princípios constitucionais quanto da prática de atos administrativos, como o da legalidade, publicidade e o da moralidade (artigo 37, da Constituição Federal de 1988), além do controle externo exercido sobre a administração pública.
--	---

Pergunta 22:

De	Dr^a CLAIR DA FLORA MARTINS EX. DEPUTADA
Entidade	
Endereço	
E-mail	
Telefone	
Pergunta	1 - Plano de mobilidade?
Resposta	Respondido na audiência pública, cuja Ata Notarial está anexada ao processo e publicada no site: www.curitiba.pr.gov.br/metro .

Pergunta 23:

De	FABIANO CAMARGO DA SILVA
Entidade	Dieese
Endereço	Treze de Maio, 778
E-mail	fabiano@dieese.org.br
Telefone	3225-22-79
Pergunta	1 - Tarifa remunerada? 2 - Revisão tarifaria? 3 - Produtividade?
Resposta	Respondido na audiência pública, cuja Ata Notarial está anexada ao processo e publicada no site: www.curitiba.pr.gov.br/metro .

Pergunta 24:

De	FELIPE REIS
Entidade	SETRANSP – Sindicato das Empresas de Transporte Urbano e Metropolitana de Passageiros de Curitiba e região Metropolitana

Endereço	Rua Gustavo Rattmam, 455
E-mail	felipe@guilhermegoncalves.com.br
Telefone	3264-6767
Pergunta	1 - Preocupação com o Sistema de Bilhetagem Eletrônica?
Resposta	Faz parte do escopo do projeto a implantação de um sistema de bilhetagem, seguindo as normas nacionais e internacionais vigentes.

Pergunta 25:

De	AFONSO TEIXEIRA DE FREITAS
Entidade	UFPR – PROFESSOR APOSENTADO
Endereço	
E-mail	afonsotf@ufpr.br
Telefone	8835-2355
Pergunta	1 - Tendo em vista a INVIABILIDADE do modelo de MOBILIZAÇÃO das grandes cidades, inclusive com o Metrô, não seria conveniente investirmos em tecnologia para promover a IMOBILIDADE URBANA, ou seja, em infraestrutura para reduzir o trânsito de pessoas?
Resposta	O município de Curitiba optou por investir no projeto do metrô visando promover o desenvolvimento da mobilidade urbana.

Pergunta 26:

De	LUIZ CARLOS CAGGIANO SANTOS - PRESIDENTE
Entidade	ABCEM – Associação Brasileira da Construção Metálica
Endereço	Av: faria Lima, 1931 S.P
E-mail	caggiano.santos@brafer.com.br
Telefone	41- 9116-5354
Pergunta	1 - Empresas paranaenses terão isenção de impostos Estaduais e Municipais?
Resposta	Qualquer isenção de impostos será para todos os concorrentes da licitação.

Pergunta 27:

De	FABIANO SOAVES
Entidade	Química – UFPR - Graduando
Endereço	
E-mail	delta-nove@hotmail.com
Telefone	8488-9181
Pergunta	1 - Levando em consideração o atraso na maior parte das obras públicas? 2 - Qual o real prazo de entrega do metrô? 3 - Porque fazer um modal urbano exatamente abaixo de um funcional e eficiente hoje?
Resposta	O prazo máximo para execução da obra é de 6 anos. Considerando que

	<p>se trata de uma PPP, qualquer atraso na obra, o tempo de concessão será o mesmo, tendo então menos tempo de operação. O BRT da linha norte-sul já é insuficiente para atender a demanda atual, demonstrando a necessidade da substituição por um modal de alta capacidade.</p>
--	---

Pergunta 28:

De	CLAIR DA FLORA MARTINS
Entidade	Instituto reage Brasil
Endereço	XV Novembro, 467 – 5º andar
E-mail	dra.clair@gmail.com
Telefone	3322-6265
Pergunta	<p>1 - Gostaria de saber se há um plano da mobilidade onde se insere este projeto do metrô, dentro da nova lei federal? 2 - Por que não fazer uma licitação para a obra (construção) e deixar a operação para posterior decisão, inclusive com possibilidade de operação direta pelo Município?</p>
Resposta	<p>Sim, há um plano de mobilidade em implantação, onde se insere o Projeto do Metrô. Esse plano foi submetido ao Governo Federal o qual irá liberar recursos para a conclusão da Linha Verde, a ampliação dos Terminais, faixas exclusivas para o Inter 2, além do Ligeirão no BRT Leste/Oeste. O modelo desta Parceria Público Privada requer que a construção e a operação sejam realizadas pelo mesmo consócio, visando evitar incompatibilidades entre construção, sistemas e operação, além de agilizar o prazo de obra.</p>

Pergunta 29:

De	CLAIR DA FLORA MARTINS
Entidade	Instituto reage Brasil
Endereço	XV Novembro, 467 – 5º andar
E-mail	dra.clair@gmail.com
Telefone	3322-6265
Pergunta	<p>1 - Por que não fazer uma ciclovia nas faixas acima do metrô? 2 - Por que não manter acima da linha do metrô linhas ônibus alternativas?</p>
Resposta	<p>1- Haverá urbanização na superfície que contemplará o modal bicicleta. 2- Será feita uma reestruturação das linhas de ônibus. Não poderá haver linhas concorrentes com o metrô, apenas linhas alimentadoras.</p>

Pergunta 30:

De	ROBERTO BERTOLI
Entidade	Banco Itaú BBA.S.A.



Endereço	Al. Dr. Carlos de Carvalho, 555 - 14º andar
E-mail	roberto.bertoli@itaubba.com
Telefone	41 – 3028-4457
Pergunta	1 - Quanto do investimento da concessionária terá que ser aportado pelo grupo que irá construir o metrô e quanto será financiado pelo BNDES? 2 - Existe definição de aporte mínimo por parte do investidor? 3 - Existe alguma relação de dívida X patrimônio líquido definida? 4 - Existe algum acordo em relação a garantias que serão dadas na fase de construção da obra?
Resposta	1- Isso será definido pelo consórcio vencedor da licitação. 2- Existe, está definido no edital publicado. 3- Os requisitos de qualificação para participação das empresas são aqueles explicitados na minuta do edital. 4- Existe, as garantias a serem dadas na fase de construção são aquelas previstas na minuta do contrato.

Comissão de Gerenciamento do Programa Municipal de Parcerias Público-Privadas
Decreto Municipal 1402/2011