



MUNICÍPIO DE TELÊMACO BORBA ESTADO DO PARANÁ

PODER EXECUTIVO

DECRETO N.º 2 9 1 1 1, DE 13 DE FEVEREIRO DE 2023

PUBLICADO

Edição n.º: 2097 - Data: 14-02-2023

REPUBLICADO POR INCORREÇÃO

Edição n.º: _____

Data: ____/____/____ Pág. ____

Boletim Oficial do Município de Telêmaco Borba-PR

Conceder aposentadoria por incapacidade permanente para a servidora Joseneia de Oliveira.

O PREFEITO MUNICIPAL DE TELÊMACO BORBA, ESTADO DO PARANÁ, no uso de suas atribuições que lhe são conferidas,

DECRETA:

Art. 1º CONCEDER APOSENTADORIA POR INCAPACIDADE PERMANENTE à servidora **JOSENEIA DE OLIVEIRA**, matrícula n.º 10.683, do Poder Executivo do Município de Telêmaco Borba, Estado do Paraná, ocupante do cargo do quadro de provimento efetivo denominado Agente Comunitário, lotada na Secretaria Municipal de Saúde, com proventos proporcionais de **R\$ 539,82 (quinhentos e trinta e nove reais e oitenta e dois centavos)** mensais, equiparados ao **SALÁRIO MÍNIMO FEDERAL**, resultado da média proporcional com base no Laudo Médico "Doença Comum", conforme consta nos Autos de Processo Administrativo FUNPREV n.º 052/19.

Art. 2º O benefício previdenciário de que trata este Decreto terá a revisão geral anual para preservar-lhes, em caráter permanente, o valor real, nas mesmas datas e índices utilizados para fins de reajuste dos benefícios do RGPS, sem direito ao instituto da PARIDADE, pelo não enquadramento nos termos do artigo 40 § 1º, inciso I, da Constituição Federal, e alterado pela EC 103/2019.

Art. 3º Determinar o desligamento da servidora **JOSENEIA DE OLIVEIRA** do Serviço Público Municipal, a partir da publicação deste Decreto.

Art. 4º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação e revoga as disposições em contrário.

PAÇO DAS ARAUCÁRIAS, EM TELÊMACO BORBA, ESTADO DO PARANÁ, em 13 de fevereiro de 2023.

Marcio Artur de Matos
Prefeito

Luis Fabiano de Matos
Procurador Geral do Município



MUNICÍPIO DE TELÊMACO BORBA ESTADO DO PARANÁ

PODER EXECUTIVO

DECRETO Nº 29112 DE 14 DE FEVEREIRO DE 2023

PUBLICADO

Edição nº: _____

Data: ____/____/____ Pág. ____
Boletim Oficial do Município de Telêmaco Borba-PR

Autoriza a abrir CRÉDITO ADICIONAL SUPLEMENTAR, no Orçamento Geral de 2023, do Município de Telêmaco Borba, no valor de R\$ 93.366,36.

O Prefeito do Município de Telêmaco Borba, Estado do Paraná, usando das atribuições que lhe são conferidas pelo artigo 5º, inciso I da Lei Municipal nº 2473 de 23/12/2022, na forma prevista pelo inciso III do parágrafo 1º do artigo 43 da Lei Federal nº 4.320 de 17/03/1964.

Art. 1.º Fica o Poder Executivo Municipal autorizado a abrir **CRÉDITO ADICIONAL SUPLEMENTAR**, no Orçamento Geral de 2023, do Município de Telêmaco Borba, no valor R\$ 93.366,36 (noventa e três mil, trezentos e sessenta e seis reais e trinta e seis centavos), para reforço das dotações, mediante recursos conforme demonstrativo abaixo:

FONTE 116 – RECURSO MDE/PNATE - Transporte Escolar – EXERCÍCIO ANTERIOR			
	DESCRIÇÃO	ID/USO RECURSO	VALOR
11.00	Secretaria Municipal de Educação		
11.004	Ensino Fundamental		
12.361.1201.2097	Transporte Escolar para os alunos dos Anos Iniciais do Ensino fundamental		
1063 – 3390.30.00	Material de Consumo	0-2-116	385,04
TOTAL SUPLEMENTAÇÃO POR SUPERAVIT FINANCEIRO			385,04

FONTE 125 – RECURSO Programa Nacional de Alimentação Escolar – EXERCÍCIO ANTERIOR			
	DESCRIÇÃO	ID/USO RECURSO	VALOR
11.00	Secretaria Municipal de Educação		
11.004	Ensino Fundamental		
12.361.1201.2096	Manutenção da Alimentação Escolar - Ensino Fundamental e EJA		
1062 – 3390.32.00	Material, bem ou serviço para distribuição gratuita	0-2-125	15.540,89



MUNICÍPIO DE TELÊMACO BORBA ESTADO DO PARANÁ

PODER EXECUTIVO

TOTAL SUPLEMENTAÇÃO POR SUPERAVIT FINANCEIRO			15.540,89

FONTE 511 – RECURSO Taxas - Prestação de Serviços – EXERCÍCIO ANTERIOR			
	DESCRIÇÃO	ID/USO RECURSO	VALOR
08.00	Secretaria Municipal de Obras e Serviços Públicos		
08.003	Divisão de Pavimentação e Máquinas		
15.451.1502.2126	Manutenção das Atividades da Divisão de Pavimentação e Máquinas		
325 – 3390.30.00	Material de Consumo	0-2-511	14.443,94
TOTAL SUPLEMENTAÇÃO POR SUPERAVIT FINANCEIRO			14.443,94

FONTE 512 – RECURSO Cide (lei 10866/04, Art. 1ºb) – EXERCÍCIO ANTERIOR			
	DESCRIÇÃO	ID/USO RECURSO	VALOR
08.00	Secretaria Municipal de Obras e Serviços Públicos		
08.003	Divisão de Pavimentação e Máquinas		
15.451.1502.2126	Manutenção das Atividades da Divisão de Pavimentação e Máquinas		
326 – 3390.30.00	Material de Consumo	0-2-512	53.554,26
TOTAL SUPLEMENTAÇÃO POR SUPERAVIT FINANCEIRO			53.554,26

FONTE 556 – RECURSO Transferências Lei 9615/98 – EXERCÍCIO ANTERIOR			
	DESCRIÇÃO	ID/USO RECURSO	VALOR
10.00	Secretaria Municipal de Esportes, Cultura e Recreação		
10.002	Divisão de Esportes		
27.812.2701.2150	Manutenção das Atividades da Divisão de Esportes		
1064 – 3390.30.00	Material de Consumo	0-2-556	97,01
TOTAL SUPLEMENTAÇÃO POR SUPERAVIT FINANCEIRO			97,01



MUNICÍPIO DE TELÊMACO BORBA ESTADO DO PARANÁ

PODER EXECUTIVO

FONTE 10210 – RECURSO Combate ao COVID-19 – EXERCÍCIO ANTERIOR			
	DESCRIÇÃO	ID/USO RECURSO	VALOR
13.00	Secretaria Municipal de Assistência Social		
13.001	Fundo Municipal de Assistência Social		
08.244.0801.2039	Manutenção das Atividades do Gabinete do Secretário - SMAS		
1061 – 3390.93.00	Indenizações e Restituições	0-2-10210	0,04
TOTAL SUPLEMENTAÇÃO POR SUPERAVIT FINANCEIRO			0,04

FONTE 10510 – RECURSO Transferências provenientes do Governo Federal destinadas ao vencimento dos agentes comunitários de saúde e dos agentes de combate às endemias – EXERCÍCIO ANTERIOR			
	DESCRIÇÃO	ID/USO RECURSO	VALOR
12.00	Secretaria Municipal de Saúde		
12.001	Fundo Municipal de Saúde		
10.301.1001.2073	Manutenção da Estratégia Saúde da Família		
723 – 3191.13.00	Contribuições Patronais	0-2-10510	9.345,18
TOTAL SUPLEMENTAÇÃO POR SUPERAVIT FINANCEIRO			9.345,18

TOTAL GERAL DE SUPLEMENTAÇÕES	93.366,36
--------------------------------------	------------------

Art. 2.º Para cobertura dos créditos abertos do artigo 1º, é indicado como recurso o superávit financeiro das fontes de recurso nº 116, 125, 511, 512, 556 10210 e 10510 no valor de R\$ 93.366,36 (noventa e três mil, trezentos e sessenta e seis reais e trinta e seis centavos).

Parágrafo Único. Fica alterada a programação financeira e o cronograma de desembolso financeiro das fontes de recurso constantes neste artigo.

Art. 3.º Para fins de compatibilização orçamentária do exercício de 2023; mediante autorizações inseridas no Art. 4º parágrafo único da Lei Municipal nº. 2399/2021 – PPA 2022/2025 e Art. 52º inciso III da Lei Municipal nº. 2453/2022 – LDO 2023; ficam alteradas as metas financeiras dos programas e ações dos anexos integrantes nestas referidas leis.

Art. 4º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação e revoga as disposições em contrário.



MUNICÍPIO DE TELÊMACO BORBA ESTADO DO PARANÁ

PODER EXECUTIVO

PAÇO DAS ARAUCÁRIAS, TELÊMACO BORBA, ESTADO DO PARANÁ, em 14 de fevereiro de 2023.

Marcio Artur de Matos
Prefeito

Celso Elli Burakoviski
Secretário Municipal de Finanças

Luís Fabiano de Matos
Procurador Geral do Município





MUNICÍPIO DE TELÊMACO BORBA ESTADO DO PARANÁ

PODER EXECUTIVO

DECRETO N.º 29115, DE 15 DE FEVEREIRO DE 2023

PUBLICADO

Edição n.º: _____

Data: ____/____/____ Pág. ____
Boletim Oficial do Município de Telêmaco
Borba-PR

Retifica o Decreto N.º 29097, de 08 de
fevereiro de 2023.

O PREFEITO MUNICIPAL DE TELÊMACO BORBA, ESTADO DO PARANÁ,
usando das atribuições que lhe são conferidas,

DECRETA

Art. 1º Fica retificado o art. 1º do Decreto n.º 29097, de 15 de
fevereiro de 2023, o qual passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 1º DECLARAR vago o cargo do quadro de provimento
efetivo denominado de Professora de Educação Infantil,
ocupado pela servidora **LOHAYNE SINTRA LIGOSKI
BETIM LAVINO**, lotada no CMEI – HELENA KOLODY, da
Secretaria Municipal de Educação, a partir de 06 de
fevereiro de 2023, devido a óbito, conforme Certidão de
Óbito – Matrícula 084954 01 55 2023 4 00057 286 0023256
75.

Art. 2º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação e
revoga as disposições em contrário, ratificando os demais termos do **Decreto
n.º 29097**, de 08 de fevereiro de 2023.

**PAÇO DAS ARAUCÁRIAS, EM TELÊMACO
BORBA, ESTADO DO PARANÁ**, em 15 de
fevereiro de 2023.

Marcio Artur de Matos
Prefeito

Luis Fabiano de Matos
Procurador Geral do Município



MUNICÍPIO DE TELÊMACO BORBA ESTADO DO PARANÁ

PODER EXECUTIVO

DECRETO N.º 29116, DE 15 DE FEVEREIRO DE 2023

PUBLICADO

Edição n.º: _____

Data: ____/____/____ Pág. ____

Boletim Oficial do Município de Telêmaco
Borba-PR

Exonera servidor e dá outras providências.

O PREFEITO MUNICIPAL DE TELÊMACO BORBA, ESTADO DO PARANÁ, usando das atribuições que lhe são conferidas e,

Considerando os termos do Memorando n.º 178/2023, encaminhado pela Secretaria Municipal de Administração/DHR.

DECRETA:

Art. 1.º EXONERAR, a partir de 16 de fevereiro de 2023, a servidora **FERNANDA LIMA SILVEIRA**, matrícula n.º 22.174, do cargo do quadro em comissão denominado ASSISTENTE I, lotado no Gabinete da Secretaria Municipal de Administração.

Art. 2.º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação e revoga as disposições em contrário.

PAÇO DAS ARAUCÁRIAS, EM TELÊMACO BORBA, ESTADO DO PARANÁ, em 15 de fevereiro de 2023.

Marcio Artur de Matos
Prefeito

Luis Fabiano de Matos
Procurador Geral do Município



MUNICÍPIO DE TELÊMACO BORBA ESTADO DO PARANÁ

PODER EXECUTIVO

PORTARIA N.º 5046

PUBLICADO

Edição n.º: _____

Data: ____/____/____ Pág. ____
Boletim Oficial do Município de Telêmaco Borba-PR

Nomeia a Comissão de Fiscalização para vistoria e aprovação das instalações dos licitantes vencedores para prestação de serviços de fornecimento de lanches, refeições e coffee break, em substituição da Portaria n.º 3819 de 04/12/2017.

CONSIDERANDO o memorando 06/2023 SMA, solicitando a nomeação de membros para comporem a Comissão de Fiscalização para vistoria e aprovação das instalações dos licitantes vencedores para prestação de serviços de fornecimento de lanches, refeições e coffee break.

O PREFEITO MUNICIPAL DE TELÊMACO BORBA, ESTADO DO PARANÁ, usando das atribuições que lhe são conferidas,

RESOLVE:

Art. 1º NOMEAR os Servidores abaixo relacionados para comporem a Comissão de Fiscalização para vistoria e aprovação das instalações dos licitantes vencedores para prestação de serviços de fornecimento de lanches, refeições e coffee break:

I – Soely Vaz de Lima Gonçalves, representante da Secretaria Municipal de Administração.

II – Sandra Souza Ribeiro Barbosa, representante da Secretaria Municipal de Educação.

III- Ananda Carneiro de Oliveira, representante da Secretaria Municipal de Administração.

IV – Ana Cláudia Natel Tibúrcio, representante da Secretaria Municipal de Saúde.



MUNICÍPIO DE TELÊMACO BORBA **ESTADO DO PARANÁ**

PODER EXECUTIVO

V – Eliete Ferreira de Campos, representante da Secretaria Municipal de Saúde.

Art. 2º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação e revogam-se as disposições em contrário, em especial as contidas na Portaria 3819 de 04 de dezembro de 2017.

**PAÇO DAS ARAUCÁRIAS, EM
TELÊMACO BORBA, ESTADO DO
PARANÁ, 14 de fevereiro de 2023.**

Marcio Artur de Matos
Prefeito

Luis Fabiano de Matos
Procurador Geral do Município





MUNICÍPIO DE TELÊMACO BORBA ESTADO DO PARANÁ

PODER EXECUTIVO

PORTARIAN.º 5048

PUBLICADO

Edição nº: _____

Data: ____/____/____ Pág. ____

Boletim Oficial do Município de Telêmaco
Borba-PR

Ceder a servidora Tassia Valeria de Paula, para exercer suas funções junto a 111ª Zona Eleitoral – Telêmaco Borba.

O PREFEITO MUNICIPAL DE TELÊMACO BORBA, ESTADO DO PARANÁ, usando das atribuições que lhe são conferidas,

Considerando o contido no Ofício nº 94/2022 – 111ª ZE/PR, e no contido no procedimento administrativo nº 000865/2022 e considerando os termos da Lei Federal nº 6.999/1982, da Resolução TSE nº 23.523/2017 e da Resolução TRE/PR nº 827/2019;

RESOLVE

Art. 1º CEDER a servidora Tassia Valeria de Paula, matrícula nº 10804, ocupante do cargo do quadro de provimento efetivo denominado Agente Administrativo/Administrativo Contábil FIN, lotado no PSF – Centro, na Secretaria Municipal de Saúde, para exercer suas funções junto a 111ª Zona Eleitoral – Telêmaco Borba, do Tribunal Regional Eleitoral do Paraná, a partir de 16 de fevereiro de 2023.

Art. 2º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação, revogando os termos da Portaria nº 4800 de 27 de abril de 2022.

PAÇO DAS ARAUCÁRIAS, EM TELÊMACO BORBA, ESTADO DO PARANÁ, 15 de fevereiro de 2023.

Marcio Artur de Matos
Prefeito



MUNICÍPIO DE TELÊMACO BORBA ESTADO DO PARANÁ

PODER EXECUTIVO

PORTARIA N.º 5049

PUBLICADO

Edição n.º: _____

Data: ____/____/____ Pág. ____
Boletim Oficial do Município de Telêmaco Borba-PR

Nomeia a Comissão de Fiscalização para vistoria e aprovação das instalações dos licitantes vencedores para fornecimento de combustíveis com abastecimento em posto contratado, bem como distribuição por meio de caminhão tanque (comboio).

CONSIDERANDO o memorando 11/2023 SMA, solicitando a nomeação de membros para comporem a Comissão de Fiscalização para vistoria e aprovação das instalações dos licitantes vencedores para fornecimento de combustíveis com abastecimento em posto contratado, bem como distribuição por meio de caminhão tanque (comboio).

O PREFEITO MUNICIPAL DE TELÊMACO BORBA, ESTADO DO PARANÁ, usando das atribuições que lhe são conferidas,

R E S O L V E:

Art. 1º NOMEAR os Servidores abaixo relacionados para comporem a Comissão de Fiscalização para vistoria e aprovação das instalações dos licitantes vencedores para fornecimento de combustíveis com abastecimento em posto contratado, bem como distribuição por meio de caminhão tanque (comboio):

I – Soely Vaz de Lima Gonçalves, representante da Secretaria Municipal de Administração.

II – José Eduardo Munhoz Martins, representante da Secretaria Municipal de Planejamento Urbano, Habitação e Meio Ambiente.

III- Paulo Cesar da Silva, representante da Secretaria Municipal de Obras e Serviços Públicos.

IV - Ananda Carneiro de Oliveira, representante da Secretaria Municipal de Administração.

Art. 2º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação e revogam-se as disposições em contrário, em especial as contidas na Portaria 5047 de 14 de fevereiro de 2023 e a Portaria 3819 de 04 de dezembro de 2017.

PAÇO DAS ARAUCÁRIAS, EM TELÊMACO BORBA, ESTADO DO PARANÁ, 15 de fevereiro de 2023.

Marcio Artur de Matos
Prefeito

Luis Fabiano de Matos
Procurador Geral do Município



MUNICÍPIO DE TELÊMACO BORBA **ESTADO DO PARANÁ**

SECRETARIA MUNICIPAL DE FINANÇAS

PORTARIA INTERNA N°16 DE 13 DE FEVEREIRO DE 2023

AUTORIZA A REALIZAÇÃO DE HORAS EXTRAS

O Secretário Municipal de Finanças do Município de Telêmaco Borba – PR, no uso de suas atribuições:

Considerando as atribuições da Divisão de Administração Financeira referente a demandas supervenientes.

AUTORIZA

Nos termos do Decreto n° 23.895, de 17 de fevereiro de 2017, ficam autorizados os servidores Francielle Gomes de Souza, matrícula 10026, Fernando de Arruda Penteado, matrícula 10943 e Rosemery Marcondes Pukanski, matrícula 7392, a realizarem horas extras, conforme necessidade dos serviços a serem realizados a partir do dia 13 de fevereiro de 2023 na Divisão de Administração Financeira (DAF).

Celso Elli Burakovski
Secretário Municipal de Finanças



PREFEITURA DE TELÊMACO BORBA **ESTADO DO PARANÁ** **Divisão Municipal de Segurança Pública e Trânsito**

PORTARIA Nº 02, 10 DE FEVEREIRO DE 2023

O SECRETÁRIO GERAL DE GABINETE DA PREFEITURA DE TELÊMACO BORBA, ESTADO DO PARANÁ, no uso das atribuições previstas no art. 7º, parágrafo único do Decreto Regulamentar nº 23.895 de 17 de fevereiro de 2017.

Considerando, a justificativa realizada pela chefia imediata conforme Anexo I do Decreto Regulamentar nº 23.895, de 17 de fevereiro de 2017.

RESOLVE:

Art. 1º Autorizar os servidores listados no Anexo I a realizar serviço extraordinário, que será remunerado em conformidade com as marcações no Sistema Eletrônico de Registro de Ponto – SREP, salvo compensação de horários, observando-se o limite expresso no art. 70, §1º, da Lei nº 1883, de 05 de abril de 2012.

Art. 2º Esta portaria entre em vigência na data de publicação.

PAÇO DAS ARAUCÁRIAS, TELÊMACO BORBA, ESTÁDO DO PARANÁ, em 10 de fevereiro de 2023.

Rubens Benck
Secretário Geral de Gabinete



PREFEITURA DE TELÊMACO BORBA

ESTADO DO PARANÁ

Divisão Municipal de Segurança Pública e Trânsito

PORTARIA Nº 02, 10 DE FEVEREIRO DE 2023

ANEXO I

FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

MATRÍCULA	NOME	Dias	Horário
9180	Francieli Ferreira Nascimento	21/01/2023	14h30min as 17h30min
9750	Fabiane Mendes	21/01/2023	14h30min as 17h30min
10307	Miriele Geiger Vercelhese da Silva	14/01/2023	08h as 17h
		15/01/2023	07h as 15h30min
		21/01/2023	08h as 17h30min
		22/01/2023	08h as 14h
		28/01/2023	08h as 13h
		29/01/2023	08h as 18h
		04/02/2023	08h30min as 18h
		05/02/2023	08h as 18h
10308	Rosana Rocha	28/01/2023	08h as 12h
		04/02/2023	07h30min as 12h
10809	Joelma Pinto Ferreira	28/01/2023	08h as 12h
10811	Rosana de Lima	04/02/2023	08h as 12h
11088	Erik Alves do Nascimento	21/01/2023	08h as 12h

SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

MATRÍCULA	NOME	Dias	Horário
7606	Jose Augusto Preem Ferreira	04/02/2023	07h as 18h
		05/02/2023	07h as 18h
8531	Joseilson Castilho de Moraes	04/02/2023	07h as 18h
		05/02/2023	07h as 18h
10248	Alexsandro Gomes da Silva	04/02/2023	07h as 18h
		05/02/2023	07h as 18h
10338	Eduardo Augusto de Lima	15/01/2023	18h as 06h
		22/01/2023	08h as 00h



PREFEITURA DE TELÊMACO BORBA

ESTADO DO PARANÁ

Divisão Municipal de Segurança Pública e Trânsito

		29/01/2023	18h as 06h
10692	Emanoel Gomes	04/02/2023	07h as 18h
		05/02/2023	07h as 18h





ANÁLISE ECONÔMICO-FINANCEIRA DO CONTRATO DE CONCESSÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DE PASSAGEIROS DE TELÊMACO BORBA (PR)

1. INTRODUÇÃO

Neste relatório, apresentamos o diagnóstico inicial da evolução e a situação atual dos aspectos econômicos e financeiros da concessão do sistema de transporte público urbano do município de Telêmaco Borba (PR). Para tanto, analisamos as informações financeiras e operacionais da concessionária e os instrumentos jurídicos que regulamentam a concessão do serviço, no intuito de apresentar os aspectos relevantes para o evento de vencimento do contrato de concessão e realização das obrigações firmadas no edital de concorrência, no contrato de concessão e em seus aditivos.

Este relatório foi dividido em seis seções, de modo a facilitar a apresentação dos elementos relevantes para o diagnóstico da situação atual do serviço. Após esta introdução, as primeiras seções são dedicadas à apresentação e ao resumo dos aspectos qualitativos necessários para as análises posteriores. Assim, na segunda seção, resumimos brevemente alguns aspectos importantes do edital de concorrência, do contrato de concessão e do primeiro aditivo contratual, para a análise dos aspectos econômico-financeiros abordados neste relatório. Após, na terceira seção, apresentamos o modelo conceitual identificado para a estruturação dos aspectos econômico-financeiros da concessão e de seu modelo regulatório.

Na quarta e quinta seção, respectivamente, serão apresentadas e analisadas as informações sobre os custos, as despesas, a demanda e a receita da concessão. A quarta seção dedica-se especialmente à exposição dos preços dos insumos operacionais e outras despesas vinculadas a operação da concessão. Nessa seção também são apresentados a composição dos parâmetros de preço e os coeficientes de referência, utilizados para a formação do valor da tarifa de ônibus do sistema. Na quinta seção, apresentamos a evolução da demanda de passageiros total e pagantes (equivalentes) e o efeito da pandemia do COVID-19 na demanda de passageiros. Nessa seção, também apresentamos os resultados dos faturamentos brutos das concessões verificadas até a data de corte das informações disponíveis de 30 de novembro de 2022, no intuito de verificar o equilíbrio econômico-financeiro da concessão. Por fim, na última seção, discorreremos sobre o parecer da evolução da concessão.



Antes de proceder à apresentação do conteúdo deste relatório, entretanto, é importante ressaltar alguns aspectos metodológicos das informações apresentadas. Na seção quatro, analisamos as informações da evolução dos custos e das despesas da concessão a partir das planilhas tarifárias de março de 2009, abril de 2011, setembro de 2012, março de 2015, outubro de 2016, julho de 2018, janeiro de 2021 e outubro de 2022. Nos registros das planilhas tarifárias do início da concessão de março de 2009 até setembro de 2012, eram listados dois tipos de veículos – “micrão” e ônibus convencionais – e informados coeficientes de consumo e fatores de utilização diferenciados para cada tipo de veículo. No entanto, nos registros do período de março de 2015 em diante, não foi identificada a presença de veículos do tipo “micrão”. Dessa forma, optou-se pela apresentação exclusiva das informações dos coeficientes de consumo e fator de utilização dos ônibus convencionais, para garantir a comparabilidade das informações de custos e despesas ao longo de diferentes momentos no tempo.

Nesse contexto, também salientamos que o contrato de concessão e o primeiro aditivo contratual do contrato de concessão não indicam o parâmetro financeiro que define o valor estimado do contrato e, consecutivamente, o equilíbrio econômico-financeiro da concessão. Assim, adotou-se o faturamento bruto da operação do serviço de transporte urbano de ônibus como elemento que caracteriza esse equilíbrio econômico-financeiro. Essa escolha foi realizada em virtude de o edital de concorrência para seleção da concessionária indicar como critério de definição de seleção a oferta de menor valor de tarifa, por meio da proposta de menor margem de lucro, a partir da metodologia de cálculo tarifário.

Por fim, enfatizamos que o conteúdo deste relatório deve ser analisado de forma conjunta com as demais entregas realizadas no âmbito do serviço prestado, o que inclui o relatório de auditoria e de avaliação jurídica da concessão.

2. ANÁLISE DO EDITAL DE CONCORRÊNCIA E DO CONTRATO DE CONCESSÃO

Nesta seção, revisamos alguns aspectos jurídicos que são de maior importância para a análise dos componentes econômico-financeiros apresentados. Os principais instrumentos jurídicos que regulamentam a concessão de transporte urbano de ônibus de Telêmaco Borba são o edital de concorrência, o contrato de concessão e o primeiro aditivo contratual do contrato de concessão.



O edital de concorrência estabeleceu o processo de licitação do serviço por meio de concorrência pública por avaliação de melhor proposta técnica e menor tarifa. A menor tarifa, nesse caso, seria determinada pela oferta de margem mínima de lucro líquido. A margem de lucro líquida ofertada pela empresa vencedora do processo concorrencial foi de 5%. Ademais, é importante mencionar que a qualificação das empresas para concorrência envolvia a avaliação de critérios econômico-financeiros e de habilitação técnica.

Essa habilitação técnica servia como prova de que a proponente opera ou já havia operado serviços de transporte coletivo municipal de passageiros em regime de concessão ou permissão, com operante mínima de quinze veículos. Esse é um critério importante, pois exige a demonstração das empresas interessadas do conhecimento de organização e gestão de serviços de transporte público municipal, propiciando a replicação de modelos já existentes e a proposição de soluções na prestação do serviço público.

A habilitação técnica também incluía a posse de imóvel próprio ou com direito de uso para utilização como garagem da frota, que deveria informar o endereço e se as instalações são próprias ou de terceiros e demonstrar a adequação do local para a operação da frota mínima necessária para a prestação do serviço. A delimitação da adequação do local foi indicada pela presença de estacionamento com, no mínimo, 3000 metros quadrados, locais para manutenção, limpeza, asseio e abastecimento de veículos e áreas edificadas para instalações administrativas e realização de atividades de treinamento de pessoal. Esse fator é importante porque, como será exposto adiante, não são incluídas despesas com aluguel ou remuneração de almoxarifado das instalações nas planilhas de custos apresentadas.

Finalmente, a habilitação técnica também incluía a presença de outros investimentos, como, por exemplo, implantação de sistema de bilhetagem eletrônico e doação de veículo adaptado para atendimento à população com dificuldades de locomoção. Os critérios econômico-financeiros avaliados para demonstrar a capacidade econômico-financeira para atender os compromissos firmados foram o índice de liquidez geral maior ou igual a um, sinalizando que o ativo da empresa teria capacidade plena, no momento da concorrência, de cobrir as obrigações totais com terceiros, e o indicador de endividamento total menor ou igual a 0,5, indicando que menos de 50% de seus recursos são financiados por terceiros. Além desses critérios, o edital de concorrência também indicava a necessidade da presença de capital social integralizado mínimo de um milhão de reais.



Contudo, é importante chamar a atenção ao fator de que o contrato de concessão requerer da concessionária a realização de investimentos que expressamente não devem ser incluídos na planilha de custos da concessão, e que deveriam ser custeados pela margem mínima de lucro líquido apresentada. Esses investimentos são: a construção dos abrigos dos pontos de parada de ônibus, que deveriam ser construídos em até cinco anos, no valor estimado anual máximo de até R\$ 25.000,00 (vinte e cinco mil reais), e a doação de um veículo ao município específico e adaptado para o transporte de portadores de deficiência física (cadeirante), com valor máximo estimado de R\$ 60.000,00 (sessenta mil reais).

Nesse sentido, é importante apontar que a cláusula vigésima terceira do contrato de concessão indica a inexistência de bens reversíveis na concessão. Logo, não é previsto nenhum mecanismo legal para a transmissão do ativo dos abrigos de ônibus ou ônibus adaptado para o patrimônio do município, apesar da existência desses elementos nos instrumentos jurídicos que regulamentam a concessão. No próprio edital de concorrência, apresentou-se um modelo de contrato de concessão que resumia os critérios e os investimentos necessários, indicados anteriormente, assim como outros elementos importantes para a operação do sistema.

Além desses elementos, o contrato de concessão também explicita algumas informações importantes para a operação da concessão. Um primeiro elemento é o tempo de concessão de quinze anos, contados a partir do início da operação, em 12 de março de 2008. Um segundo elemento é da cláusula sétima do contrato de concessão, que indica que os veículos da frota deveriam possuir idade média de 2,84 anos (dois e oitenta e quatro anos), sendo que nenhum veículo deveria possuir idade individual superior a dez anos. Esse cálculo deve levar em consideração o ano de fabricação do veículo.

Outro elemento a ser comentado estabelece, na cláusula décima sexta, que a remuneração da concessionária ocorrerá por meio da cobrança de tarifas diretamente pelo usuário. O valor dessa tarifa será determinado pelas planilhas de custos apresentadas para o cálculo tarifário. Nesse sentido, é importante mencionar que o contrato de concessão não menciona a possibilidade de arrecadação de receitas acessórias na prestação de serviços como, por exemplo, o aluguel de espaços publicitários nos veículos.

Um último instrumento jurídico importante para o contexto deste trabalho é o primeiro aditivo do contrato de concessão. Nesse aditivo, destaca-se a cláusula vigésima sétima, que especifica o valor estimado do contrato de concessão, de R\$ 67.500.000,00 (sessenta e sete milhões e quinhentos mil reais). Assim, é importante salientar o fator de essa cláusula não especificar o parâmetro financeiro que embasa o contrato de concessão.



Logo, nas análises apresentadas, consideramos esse parâmetro financeiro como o faturamento bruto, cujo cálculo é realizado por meio da multiplicação da tarifa vigente pelo volume transportado de passageiros do respectivo segmento da tarifa. Esse parâmetro foi escolhido em função de o edital de licitação indicar a formação da tarifa como elemento determinante para a seleção da empresa para operação do serviço e sua similaridade com os parâmetros adotados na concessão de serviços de transporte urbano de ônibus de outros entes subnacionais.

3. FUNDAMENTAÇÃO DO MODELO ECONÔMICO-FINANCEIRO DA CONCESSÃO

A arquitetura regulatória da concessão do sistema de transporte urbano de ônibus de Telêmaco Borba é baseada na interpretação do serviço da concessão como um mercado monopolizado. O monopólio é definido como uma situação em que apenas um produtor ou ofertante fornece um ou mais bens para o restante dos agentes do mercado. Essa estrutura de mercado é, em geral, considerada uma situação economicamente indesejável para a sociedade, uma vez que o ofertante pode arbitrar preços para elevadores distantes do nível de eficiência do setor. A situação de eficiência descrita ocorre na situação hipotética do custo incremental da produção adicional de um bem ser igual ao preço desse bem, originando uma organização de mercado conhecida na economia como “concorrência perfeita”. A capacidade de um ofertante de definir unilateralmente preços acima (ou abaixo) do nível de eficiência do mercado é denominada, na ciência econômica, “poder monopolístico”.

A formação de mercados em que os ofertantes possuem maior poder monopolístico está atrelada à existência de situações em que a alocação eficiente de bens e serviços no mercado é deficiente, em virtude da presença de uma série de fatores. Alguns exemplos incluem: a inexistência de bons substitutos para o bem ou serviço demandado; a existência de substanciais barreiras para o ingresso de novos concorrentes, ou saída dos atuais agentes; presença e prática de comportamentos anticompetitivos, entre outros (BALWIN; CAVE, 1999).

As situações de indústrias com maior concentração de empresas (menor quantidade de empresas abastecendo o mercado), ou monopolizadas por um único ofertante, tendem a ser ineficientes. No entanto, existem situações de mercado em que a presença de uma única empresa é necessária para a produção de um bem ou prestação de um serviço ocorrer. Essas situações são conhecidas como “monopólios naturais”.



Monopólios naturais são caracterizados pela situação em que a existência de apenas um produtor leva a uma situação mais eficiente de mercado (maior produção, menor nível de preços) em detrimento de mais de um produtor operando no abastecimento desse mercado. Em geral, apesar da existência de uma discussão sobre as condições suficientes e necessárias para a existência de um monopólio natural (JOSKOW, 2007), esse tipo de monopólio é caracterizado pela presença de dois fatores: elevados custos fixos ou afundados e a decorrente dependência de economias de escala e escopo para tornar a atividade economicamente viável (DECKER, 2015).

Na economia da firma, custos fixos fazem menção a uma classe de despesas que são necessárias para a realização da produção intrínsecas a sua existência, mas que não variam conforme a produção realizada (VARIAN, 2014). Custos afundados, por outro lado, são custos fixos que não podem ser recuperados caso a operação seja extinta (VARIAN, 2014). Na presença de elevados custos fixos ou afundados para a operação de um negócio, uma empresa necessita da realização de economias de escopo ou de economias de escala para tornar a atividade economicamente viável. Nesse sentido, economias de escopo se referem ao uso da mesma estrutura para produção de dois ou mais bens tecnologicamente similares, à medida que economias de escala, caso de interesse para o contexto do transporte público proposto neste trabalho, ocorrem quando são realizadas economias de custo no atendimento de quantitativo de consumidores elevado. Nos monopólios naturais, é comum a necessidade de economias de escala para diminuir o custo unitário (custo por unidade do serviço prestado ou bem-produzido) da atividade, o que a torna um aspecto vital para a concessão do bem ou serviço público.

Contudo, a presença desse contexto de monopolização da oferta de um serviço, mesmo que necessária para garantir o retorno econômico da atividade, torna necessária a criação de instituições, regulamentações, leis e normas para administrar contratos de longo prazo entre firmas monopolistas e seus consumidores e mediar os termos de troca entre esses agentes. Esse conjunto de práticas e ações governamentais definem o conceito de regulação econômica (VISCUSI; VERNON; HARRINGTON, 2005).

Entre os diferentes regimes de regulação de mercados monopolizados, o regime mais comumente observado no setor de transporte público intraurbano é o regime de regulação de preços por taxa de retorno. A regulação de tarifas por meio de taxa de retorno, também conhecida como regulação por custo de serviço ou modelo tradicional, baseia-se no conceito de que a firma deve recuperar os custos associados à oferta de um serviço regulado, incluindo uma taxa de retorno a partir da base de ativos regulados.



Essa relação é apresentada de forma analítica, através de uma relação algébrica entre as receitas associadas à exploração do serviço concedido (R), os custos de operação associados à produção do bem (incluindo despesas com depreciação e tributos) ($opex$), o valor do investimento da firma em capital (a) e a taxa de retorno do capital investido (s) (DECKER, 2015):

$$R = opex + s(a) \quad (1)$$

Decker (2015), analisando o caso dos Estados Unidos, dividiu o processo de reajuste tarifário desse modelo de regulação em duas partes. A primeira parte é a determinação da necessidade de receitas. Nessa etapa, o regulador determina os custos que a empresa pode recuperar, no sentido de desincentivar custos injustificáveis e para adequar a presença de alterações de custos previstas e mensuráveis futuramente. Segundo o autor, outros aspectos importantes dessa etapa são a determinação da valoração apropriada, se o capital investido deve ser avaliado de acordo com o valor original ou o histórico do capital investido, ou com base no valor de reposição ou reprodução do capital, o método de depreciação do capital, quais ativos devem ou não ser incluídos na base de remuneração, entre outros.

A segunda parte é a determinação dos preços que devem ser aplicados para diferentes serviços ou classes de consumidores. Essa etapa inclui as atividades do regulador de determinar quais os principais tipos de consumidores (no caso do transporte por ônibus, passageiros pagantes ou com isenções ou passagens subsidiadas), de modo a estabelecer a estrutura tarifária e determinar como devem ser divididos os custos comuns (tendo em vista que a realização de algum custo pode estar servindo uma categoria de consumidores específica).

Outra característica importante desse regime regulatório são os preços e os ajustes de preços fixados, que permanecem vigentes até o procedimento de revisão tarifária subsequente. Dessa forma, é vedada a variação do preço da tarifa para a adaptação a alterações em custos e condições de demanda. As revisões da tarifa do bem público podem ser realizadas a qualquer momento, por iniciativa (pedido) da companhia ou de órgão regulador.

O principal benefício desse modelo regulatório está relacionado ao fato de a sua estrutura garantir que os preços estejam intimamente relacionados ao custo do serviço, de forma a podar o exercício de preços monopolísticos, aproximando-se, assim, a um mercado concorrencial. Ao mesmo tempo, também é garantido que a firma permanecerá em situação de solvência em momentos em que os custos de produção possam estar aumentando. No entanto, segundo Laffont e Tirole (1993), esse modelo regulatório também pode incentivar a firma a não buscar ativamente a eficiência de custos, uma vez que a diminuição de custos leva diretamente à diminuição de receitas e de tarifas sem ganho aparente para a firma.



No contexto do modelo regulatório de Telêmaco Borba, também é importante destacar que a metodologia para o acompanhamento da concessão baseia-se em um sistema de custeio conforme a determinação do custo por quilometro verificado na operação similar ao sistema de planilha tarifária da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) e na versão GEIPOT anterior à versão da ANTP. Nessa sistemática, a tarifa de ônibus é determinada por dois parâmetros básicos, estipulados para a operação da concessão: o custo por quilometro percorrido e o índice de passageiro por quilometro.

O custo por quilometro percorrido configura-se como um parâmetro para sintetizar todos os custos associados à operação do serviço, incluindo os custos variáveis (que se alteram de acordo com a quilometragem total percorrida pelos ônibus no sistema), os custos fixos e as despesas administrativas (valores fixos e constantes, que não variam conforme a quilometragem percorrida) e uma taxa de remuneração ou lucro para remuneração do parceiro privado.

O Índice de Passageiros por Quilometro (IPK) refere-se à quantidade de passageiros do sistema de transporte dividida pela quilometragem percorrida na operação do sistema. É importante destacar que é considerado, para efeito de cálculo tarifário, apenas a demanda equivalente, ou seja, o quantitativo de passageiros que remunera, de forma integral, a operação do serviço. Logo, passageiros que recebem descontos são contabilizados em proporções análogas aos passageiros que pagam a tarifa integral, ao passo que passageiros isentos ou gratuidades não são considerados para o cálculo da tarifa em seu papel de mecanismo de remuneração do serviço prestado.

Esse mecanismo constrói o valor da tarifa como uma divisão do custo por quilometro percorrido pelo Índice de Passageiro por Quilometro. Logo, é importante destacar que, após o rearranjo dos elementos que determinam o valor da tarifa, o preço da tarifa é definido como o custo médio da operação do serviço dividido pela demanda equivalente de passageiros:

$$Tarifa = \frac{\text{Custo por Km}}{IPK} = \frac{\text{Custo por Km}}{\frac{\text{Passageiros Equivalentes}}{\text{Quilometragem}}} = \frac{\text{Custo por Km} \times \text{Quilometragem}}{\text{Passageiros Equivalentes}} \quad (2)$$

Assim, a tarifa está diretamente relacionada ao custo da operação e inversamente relacionada à demanda de passageiros equivalentes. Logo, o aumento do valor da tarifa pode ocorrer conforme o aumento do custo da operação, a diminuição da demanda equivalente de passageiros do sistema, ou ambos. Alternativamente, diminuições do valor básico da tarifa de ônibus são possíveis de acordo com a diminuição do custo da operação, o aumento da demanda equivalente de passageiros, ou ambos.



4. LEVANTAMENTO DOS CUSTOS E DAS DESPESAS DA CONCESSÃO

A determinação do valor da tarifa do transporte público de Telêmaco Borba segue a composição dos elementos listados nas planilhas de custo do sistema de transporte urbano da cidade. Assim, é importante chamar a atenção novamente para a cláusula décima sexta do contrato de concessão, que determina que o cálculo da tarifa deverá ser revisto sempre que houver uma variação percentual de 2% dos custos que integram o valor da tarifa. Dessa forma, nesta seção, apresentamos a evolução histórica dos valores dos itens de referência para a composição do valor da tarifa e do custo por quilometragem desses itens.

A tarifa do sistema de transporte é calculada a partir da determinação do custo da prestação do serviço dividido pela quilometragem percorrida pelos veículos na operação do sistema adicionada de uma margem de lucro e de uma despesa tributária sobre esse custo, por quilometragem. O custo por quilometragem é apresentado na planilha de custos da concessão pela exposição de cinco grupos de elementos que determinam a composição do valor final da tarifa do sistema de transporte. Esses grupos são utilizados para agrupar em uma tipologia funcional os custos e as despesas que impactam o valor estimado da tarifa de transporte e são identificados pelas seguintes categorias: custos operacionais, custo de capital, custo de administração, margem de lucro e custo tributário.

O primeiro grupo são os itens tipificados como custos operacionais. Os custos operacionais equivalem a uma série de despesas e custos associados à operação do serviço em grupos de despesas e em seus itens. Esses grupos, itens e os preços desses itens, em diferentes momentos no tempo, são apresentados na Tabela 1.

Na Tabela 1, também é possível observar a presença de seis grupos de despesas: combustível, lubrificantes, rodagem, peças e acessórios, pessoal de operação e manutenção e outros custos operacionais. O grupo de combustível equivale às despesas com diesel, combustível dos veículos. O grupo de lubrificantes, por outro lado, é composto por diferentes itens de lubrificação necessários para a manutenção e o adequado funcionamento dos sistemas mecânicos que compõem os veículos. Já o grupo de rodagem equivale às despesas com a aquisição de novos pneus e o recapamento de pneus usados para reuso na operação do serviço.



Tabela 1 – Preços dos itens de custos operacionais (apenas veículos do tipo convencional)

Valores em R\$

Custos Operacionais	Março de 2009	Abril de 2011	Setembro de 2012	Março de 2015	Outubro de 2016	Julho de 2018	Janeiro de 2021	Outubro de 2022
Combustível								
Diesel	1,8976	1,7742	1,9184	2,4713	2,6086	2,9200	3,7455	6,1800
Lubrificantes								
Óleo de Motor	6,25	6,00	7,00	10,00	11,07	11,25	17,19	27,96
Óleo de Diferencial	5,68	7,19	6,50	8,10	8,79	8,62	15,05	18,00
Graxa	4,67	4,00	4,25	4,57	5,32	4,68	10,14	15,03
Rodagem								
Pneus	930,00	1.186,00	1.185,00	1.247,00	1.665,00	1.450,00	1.954,27	2.530,00
Recapagem	280,00	320,00	320,00	395,00	432,00	445,00	470,00	559,00
Peças e Acessórios								
Peças e Acessórios	220.920,00	249.384,00	249.390,00	288.518,00	256.010,00	304.300,00	420.274,38	549.820,00
Pessoal de Operação e Manutenção								
Motoristas	1.037,00	1.291,00	1.420,00	1.870,00	2.057,00	2.206,00	2.305,00	2.725,00
Cobreadores	517,00	644,00	708,00	931,70	1.025,00	1.099,00	1.148,00	1.356,00
Fiscais e Despachantes	650,22	1.000,00	1.100,00	1.147,58	1.262,00	1.347,50	1.610,67	1.903,00
Manutenção	1.037,00	1.291,00	1.420,00	1.870,00	2.057,00	2.206,00	2.305,00	2.725,00
Uniformes	20,00	20,00	18,00	20,00	25,00	25,00	28,00	28,00
Outros Custos Operacionais								
Benefícios	144,00	195,00	210,00	300,00	334,00	384,00	400,00	510,00
DPVAT	33,94	33,04	33,04	33,04	33,04	13,74		
Seguro	215,02	188,05	209,33	254,07	294,24	543,33	361,38	350,03

Nota: Nas colunas de março de 2009 a setembro de 2012, são informados apenas os parâmetros de veículos do tipo convencional, de modo a garantir a comparabilidade com valores dos períodos mais recentes.

Fonte: Elaborada a partir das informações dispostas nas planilhas de cálculo tarifário dos períodos indicados.

O grupo de pessoal de operação e manutenção é composto pelas despesas com os salários dos profissionais diretamente relacionados à operação do sistema de transporte: motoristas, cobreadores, fiscais e despachantes e pessoal da manutenção dos veículos. Nesse grupo, também é incluída a despesa com o fardamento desses profissionais. É importante chamar a atenção para a composição da participação desse grupo na determinação da tarifa, que ocorre de acordo com um fator de utilização que reflete a demanda pelos profissionais na operação considerando a jornada de trabalho ao longo do ano, incluindo o trabalho nos dias úteis, sábados, domingos e feriados. Dessa forma, a estimativa do impacto do pagamento desses profissionais sobre a tarifa é realizada a partir da multiplicação do valor médio do salário de cada profissional e a adição dos encargos trabalhistas que incidem sobre o salário-base pelo fator de utilização dos profissionais e pelo percurso médio percorrido por cada veículo envolvido na operação¹.

¹ Nesse sentido, é importante apontar que os fatores que utilizam como base de cálculo um fator de utilização nas planilhas tarifárias também compartilham essa lógica de aferição do custo analítico do item a partir do percurso mensal médio de um veículo da frota. Isso ocorre em função de o cálculo do valor desses itens depender diretamente do tamanho da frota.



O grupo de outros custos operacionais compreende outras despesas associadas à operação do sistema de transporte. Essas outras despesas são: pagamentos de benefícios trabalhistas ao pessoal da operação e manutenção, seguro dos veículos e pagamento do seguro obrigatório de danos pessoais causados por veículos automotores de vias terrestres (DPVAT).

O último grupo que compõe os custos operacionais é o grupo de peças e acessórios. O preço indicado nesse grupo equivale a um preço de referência de um veículo novo sem pneus. Esse preço é calculado pela soma do preço de um chassi e de uma carroceria de ônibus menos o preço de seis pneus novos.

Os custos de capital são elementos da planilha tarifária que precificam os investimentos relacionados à aquisição de bens de capital (como veículos, por exemplo), à depreciação dos bens e à operação do sistema de bilhetagem eletrônica. Assim como é o caso dos custos operacionais, esses custos de capital são divididos em grupos de despesas e seus itens. Esses grupos, itens e preços de referência são apresentados na Tabela 2.

Tabela 2 – Preços dos itens de custo de capital (apenas veículos do tipo convencional)

Custos de Capital	Valores em R\$							
	Março de 2009	Abril de 2011	Setembro de 2012	Março de 2015	Outubro de 2016	Julho de 2018	Janeiro de 2021	Outubro de 2022
Custo de Capital em Frota								
Depreciação de Frota	220.920,00	249.384,00	249.390,00	288.518,00	256.010,00	304.300,00	420.274,38	549.820,00
Remuneração de Frota	220.920,00	249.384,00	249.390,00	288.518,00	256.010,00	304.300,00	420.274,38	549.820,00
Máquinas, Equipamentos e Almoxarifado								
Máquinas e Equipamentos	226.500,00	256.500,00	249.390,00	296.000,00	266.000,00	313.000,00	432.000,00	565.000,00
Remuneração Sistema de Bilhetagem								
Bilhetagem Eletrônica	248,54	248,54	248,54	183,33	235,97	246,44	109,48	132,22

Nota: Nas colunas de março de 2009 a setembro de 2012, são informados apenas os parâmetros de veículos do tipo convencional, de modo a garantir a comparabilidade com valores dos períodos mais recentes.

Fonte: Elaborada a partir das informações dispostas nas planilhas de cálculo tarifário dos períodos indicados.

Assim como é o caso do grupo de peças e acessórios nos custos operacionais, a partir da Tabela 2, é possível observar que grande parte dos itens que compõem os custos de capital são precificados na composição da tarifa de transporte conforme o preço de referência de um veículo.

No caso de depreciação e remuneração da frota, o preço de referência adotado na planilha de custos segue o padrão apresentado pelo cálculo do preço de referência do grupo de peças e acessórios dos custos operacionais, ou seja, a soma do preço de um chassi e de uma carroceria de ônibus menos o preço de seis pneus novos. Essas despesas são incluídas no valor da tarifa, no sentido de refletir a remuneração do capital investido para a operação do serviço público e repor esse capital de acordo com as especificações indicadas no edital de concorrência e contrato de concessão.



As despesas com máquinas e equipamentos são despesas relacionadas à aquisição ou reposição de bens de capital indiretamente necessários para a operação do sistema de transporte. Exemplos incluem equipamentos de informática, como computadores e periféricos eletrônicos, e equipamentos de mecânica, utilizados para a manutenção dos veículos. Esse grupo adota como preço de referência a soma do preço de um chassi e de uma carroceria de ônibus avaliada no momento de revisão tarifária.

O último grupo que compõe os custos de capital compreende a remuneração do sistema de bilhetagem eletrônica. Assim como o nome indica, esse item de despesa é associado à manutenção do sistema de bilhetagem eletrônica. Sua influência sobre o valor da tarifa é calculada a partir da multiplicação do preço informado do recurso pela quantidade de veículos em operação na frota e a divisão do valor dessa multiplicação pela quilometragem mensal.

As despesas de administração são despesas associadas ao gerenciamento central da concessão do sistema de transporte urbano da cidade. Esse grupo é composto por três itens: pagamento dos profissionais alocados em atividade administrativas, despesas gerais da operação e remuneração da diretoria. Esses itens e seus preços de referência são apresentados na Tabela 3.

Tabela 3 – Preços dos itens de custo de administração (apenas veículos do tipo convencional)

Custo de Administração	Março de 2009	Abril de 2011	Setembro de 2012	Março de 2015	Outubro de 2016	Julho de 2018	Janeiro de 2021	Outubro de 2022
Custo de Administração								
Pessoal Administrativo	0,9533	1,2224	1,3540	1,6960	1,8642	1,9337	1,5416	2,8636
Despesas Gerais	226.500,00	256.500,00	256.500,00	296.000,00	266.000,00	313.000,00	432.000,00	565.000,00
Remuneração Diretoria	1.037,00	1.291,00	1.420,00	1.870,00	2.057,00	2.206,00	2.305,00	2.725,00

Nota: Nas colunas de março de 2009 a setembro de 2012, são informados apenas os parâmetros de veículos do tipo convencional, de modo a garantir a comparabilidade com valores dos períodos mais recentes.

Fonte: Elaborada a partir das informações dispostas nas planilhas de cálculo tarifário dos períodos indicados.

Os itens que são alocados no grupo de custos de administração apresentam diferentes preços de referência. As despesas gerais são determinadas pela soma do preço de um chassi e de uma carroceria de ônibus. A remuneração da diretoria, por outro lado, é calculada com base no salário médio dos motoristas empregados na operação. Finalmente, o preço de referência para estimativa do pagamento do pessoal envolvido em atividades administrativas é calculado pelo custo por quilometro somado da remuneração dos motoristas, cobradores, fiscais e despachantes.



Assim como mencionado anteriormente, a estimação do valor da tarifa é realizada em três etapas. Na primeira etapa, calcula-se o custo por quilometro de cada item de despesa apresentado nas Tabelas 1, 2 e 3. A estimativa do custo por quilometro é realizada pela composição dos preços verificados ou preços de referência indicados nas tabelas por um parâmetro que reflete a demanda de uso do respectivo recurso na formação do custo por quilometro. Na análise sobre a composição do valor da tarifa de transporte, são identificados três tipos de parâmetros que determinam o formato desse cálculo: coeficientes, percurso mensal médio e fator de utilização. Os itens de despesa, seus parâmetros de cálculo e os valores desses parâmetros são apresentados na Tabela 4.

O primeiro parâmetro compreende os itens associados a um coeficiente de uso do item. Nesse caso, o cálculo do impacto do item sobre a tarifa é realizado a partir da multiplicação do preço do item pelo valor do coeficiente e pela quilometragem mensal total percorrida na operação do sistema de transporte.

O segundo parâmetro compreende os itens de despesa associados ao percurso mensal médio de um veículo da frota. Esse parâmetro distingue-se do coeficiente de uso, pois é um parâmetro que varia a cada verificação de resultados por ser obtido pela divisão da quilometragem mensal pela quantidade de veículos envolvidos na operação.

O terceiro parâmetro compreende os itens associados a um fator de utilização. Os itens de despesa que são precificados de acordo com um fator de utilização distinguem-se dos itens associados a um coeficiente de uso, pois o fator de utilização é um parâmetro variável estimado a partir de outras informações da operação do sistema de transporte e que envolve múltiplas etapas de cálculo para compor seu impacto sobre a tarifa de transporte. Um exemplo desse caso é o impacto da variação do salário do pessoal de operação e manutenção dos custos operacionais. O cálculo do impacto desse item de despesa sobre a tarifa é realizado pela multiplicação do fator de utilização – determinado pela jornada de trabalho dos profissionais na operação do sistema, pelo salário base dos trabalhadores, acrescido dos encargos trabalhistas, e pelo percurso médio mensal de um veículo da frota.

Tabela 4 – Parâmetros de uso e vida útil dos fatores (apenas veículos do tipo convencional)

Item	Parâmetro	Março de 2009	Abril de 2011	Set. de 2012	Março de 2015	Outubro de 2016	Julho de 2018	Janeiro de 2021	Outubro de 2022
Combustível									
Diesel	Coeficiente	0,370000	0,370000	0,370000	0,370000	0,370000	0,370000	0,370000	0,370000
Lubrificantes									
Óleo de Motor	Coeficiente	0,006000	0,006000	0,006000	0,006000	0,006000	0,006000	0,006000	0,006000
Óleo de Diferencial	Coeficiente	0,000800	0,000800	0,000800	0,000800	0,000800	0,000800	0,000800	0,000800
Graxa	Coeficiente	0,000300	0,000300	0,000300	0,000300	0,000300	0,000300	0,000300	0,000300



Rodagem									
Pneus Recapagem	Coeficiente	0,000057	0,000057	0,000057	0,000057	0,000057	0,000057	0,000057	0,000057
	Coeficiente	0,000114	0,000114	0,000114	0,000114	0,000114	0,000114	0,000114	0,000114
Peças e Acessórios									
Peças e Acessórios	Coeficiente	0,006667	0,006667	0,006667	0,006667	0,006667	0,006667	0,006667	0,006667
Pessoal de Operação e Manutenção									
Motoristas	Fator de Utilização	1,7148	1,6650	1,6650	1,6278	1,5222	1,3428	1,0870	0,9865
Cobreadores	Fator de Utilização	1,7148	1,6650	1,6650	1,6278	1,5222	1,3428	0,2174	0,9865
Fiscais e Despachantes	Fator de Utilização	0,2000	0,2000	0,2000	0,2000	0,2000	0,2000	0,2000	0,2000
Manutenção	Fator de Utilização	0,6000	0,6000	0,6000	0,6000	0,6000	0,6000	0,6000	0,6000
Uniformes	Fator de Utilização	3,4296	3,3301	3,3301	3,2555	3,0444	2,6855	1,3044	1,9730
Outros Custos Operacionais									
Benefícios	Fator de Utilização	4,2296	4,1300	4,1300	4,0555	3,8444	3,4856	2,1044	2,7730
DPVAT Seguro	Por veículo	14	18	18	22	23	22	16	18
	Por veículo	14	18	18	22	23	22	16	18
Custo de Capital em Frota									
Depreciação de Frota	Coeficiente	0,0067	0,0067	0,0067	0,0067	0,0067	0,0067	0,0067	0,0067
Remuneração de Frota	Coeficiente	0,0049	0,0049	0,0049	0,0049	0,0049	0,0049	0,0049	0,0049
Máquinas, Equipamentos e Almoxarifado									
Máquinas e Equipamentos	Coeficiente	0,0008	0,0008	0,0008	0,0008	0,0008	0,0008	0,0008	0,0008
Remuneração Sistema de Bilhetagem									
Bilhetagem Eletrônica	PMM	4184,44	4321,80	4235,65	3506,04	3309,45	3022,03	2629,15	2533,44
Custo de Administração									
Pessoal Administrativo	Coeficiente	0,1050	0,1050	0,1050	0,1050	0,1050	0,1050	0,1050	0,1050
Despesas Gerais	Coeficiente	0,0033	0,0033	0,0033	0,0033	0,0033	0,0033	0,0033	0,0033
Remuneração Diretoria	Coeficiente	0,4000	0,4000	0,4000	0,4000	0,4000	0,4000	0,4000	0,4000

Nota: Nas colunas de março de 2009 a setembro de 2012, são informados apenas os parâmetros de veículos do tipo convencional, de modo a garantir a comparabilidade com valores dos períodos mais recentes.

Fonte: Elaborada a partir das informações dispostas nas planilhas de cálculo tarifário dos períodos indicados.

Esse processo de composição dos preços de referência dos itens com os parâmetros de uso ou demanda resulta em uma estimativa inicial do custo por quilometragem da operação. O resultado do custo por quilometragem dos custos operacionais, dos custos de capital e dos custos de administração em diferentes momentos no tempo são apresentados na Tabela 5².

² O custo por quilometro de cada item é omitido do corpo deste relatório e apresentado no Anexo I.



Tabela 5 – Custo por quilometro (apenas veículos do tipo convencional)

Grupos de Custos	Valores em R\$							
	Março de 2009	Abril de 2011	Setembro de 2012	Março de 2015	Outubro de 2016	Julho de 2018	Janeiro de 2021	Outubro de 2022
Custos Operacionais	2,5311	2,8348	3,0934	4,0782	4,4329	4,9514	5,1606	8,7724
Custos de Capital	0,7979	0,9606	1,0036	1,2386	1,2059	1,4238	2,1083	2,7384
Custos de Administração	0,4507	0,5290	0,5311	0,6728	0,7122	0,8402	1,0603	1,4743
Total (Custo por km)	3,7797	4,3244	4,6281	5,9896	6,3510	7,2154	8,3292	12,9851

Nota: Nas colunas de março de 2009 a setembro de 2012, são informados apenas os parâmetros de veículos do tipo convencional, de modo a garantir a comparabilidade com valores dos períodos mais recentes.

Fonte: Elaborada a partir das informações dispostas nas planilhas de cálculo tarifário dos períodos indicados.

Após a verificação do custo por quilometro a partir dos itens de despesa presentes na planilha de custos da operação, a segunda etapa da estimativa da tarifa do sistema de transporte consiste na inclusão da margem de lucro e do custo tributário sobre o custo por quilometro, de modo a determinar o valor da tarifa final do sistema de transporte.

Nesse sentido, para obter o valor da tarifa, é acrescida uma margem de lucro de 5% sobre o resultado da soma do custo por quilometro dos custos operacionais, de capital e da administração. Após o acréscimo dessa margem de lucro, adiciona-se um percentual de 2%, referente ao pagamento de tributos. Finalmente, após o acréscimo desses percentuais, obtém-se a tarifa do sistema. Esse cálculo é demonstrado na Tabela 6 e considerou os valores informados nas planilhas tarifárias de março de 2009 a outubro de 2022.

Tabela 6 – Cálculo do valor da tarifa

Grupos de Custos	Valores em R\$							
	Março de 2009	Abril de 2011	Setembro de 2012	Março de 2015	Outubro de 2016	Julho de 2018	Janeiro de 2021	Outubro de 2022
Custo por KM (A)	4,1141	4,7184	4,8837	5,9896	6,3512	7,2154	8,3293	12,9853
Margem de Lucro (B) = (A)*(1+0,05)	4,3306	4,9668	5,1407	6,3049	6,6855	7,5952	8,7677	13,6687
Custo Tributário (C) = (B)*(1+0,02)	4,5900	5,2642	5,4486	6,5676	6,9641	7,9117	8,9466	13,9476
Quilometragem (D)	76.738	92.410	91.482	87.651	86.046	75.551	52.583	45.602
Passageiros Equivalentes (E)	170.352	219.784	202.906	202.981	197.167	162.707	97.227	98.273
Tarifa (F) = (C)*(D)/(E)	2,0676	2,2134	2,4565	2,8359	3,0392	3,6737	4,8386	6,4722

Nota: Nas colunas de março de 2009 a setembro de 2012, são informados apenas os parâmetros de veículos do tipo convencional, de modo a garantir a comparabilidade com valores dos períodos mais recentes.

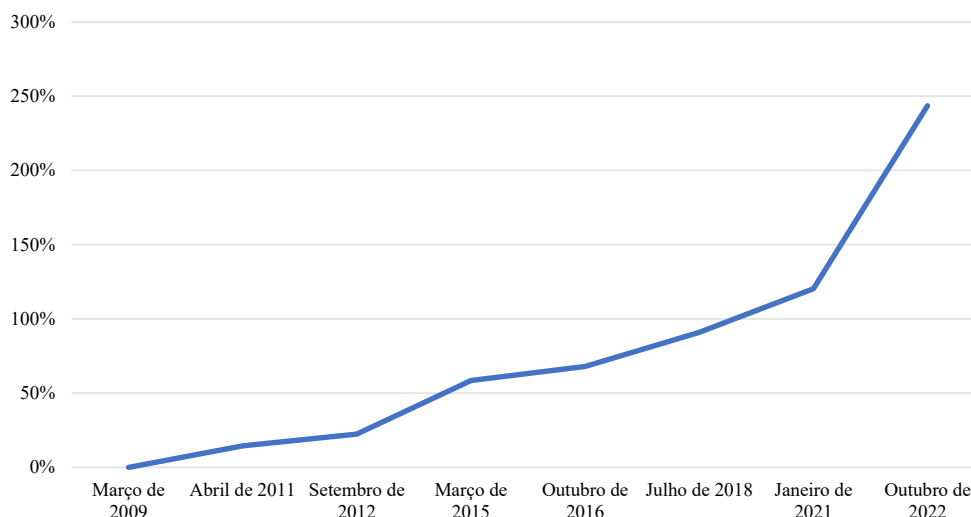
Fonte: Elaborada a partir das informações dispostas nas planilhas de cálculo tarifário dos períodos indicados.

Na Figura 1, demonstramos, de forma gráfica, a evolução do custo por quilometragem no sistema de transporte urbano de Telêmaco Borba. Na figura, é possível observar um aumento considerável do custo por quilometro entre a primeira verificação, entre março de 2009 e outubro de 2022. Comparando os valores desses dois momentos, é possível verificar a existência de um aumento de 243,5% do custo por quilometro no período indicado.



A Figura 1 também indica que o crescimento do custo por quilometro ocorre de forma constante ao longo dos registros analisados. Nesse sentido, é importante notar que a trajetória apresentada na figura pode ser afetada pela análise dos registros de custos e despesas da operação ser realizada sem uma periodicidade fixa, gerando algumas flutuações entre dois períodos, como é o caso da diferença observada entre setembro de 2012 e março de 2015.

Figura 1 – Evolução do custo por quilometro (em relação ao patamar de março de 2009)



Nota: Consideramos apenas o custo por quilometro de veículos do tipo convencional, de modo a garantir a comparabilidade com valores dos períodos mais recentes.

Fonte: Elaborada a partir das informações dispostas nas planilhas de cálculo tarifário dos períodos indicados.

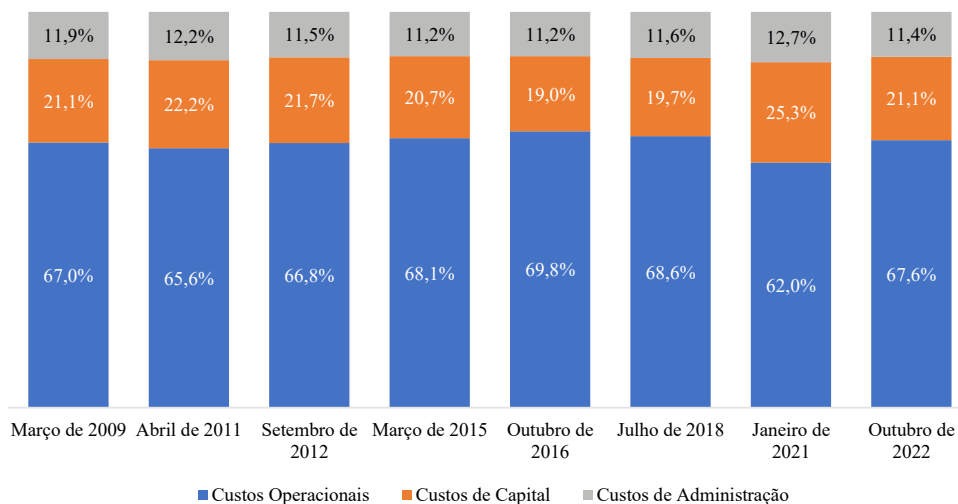
No entanto, apesar da consideração desse fator, é importante apontar a existência de uma aceleração inflacionária de custos especialmente elevada entre as verificações de janeiro de 2021 e outubro de 2022. Essa aceleração pode estar atrelada ao contexto de avanço inflacionário observado nesse período, em função de questões relacionadas à desorganização de cadeias produtivas, em razão das restrições de locomoção associadas ao período pandêmico.

A composição do custo total da concessão é apresentada no gráfico da Figura 2. Nessa figura, é possível observar que a composição do custo por quilometragem a partir dos custos operacionais, de capital e de administração apresenta uma dinâmica estável nos registros verificados em grande parte dos registros. Uma única exceção é observada com o aumento da proporção do custo por quilometro apropriada pelos custos de capital, em janeiro de 2021.



Esse aumento da participação dos custos de capital pode estar atrelado ao avanço do custo por quilometro desse grupo de despesas. Assim, a Figura 3 apresenta a evolução do custo por quilometro de cada grupo de despesa apresentado anteriormente (operacional, capital e administração) em relação ao patamar do custo por quilometro desses grupos em março de 2009. Na figura, é possível observar que o avanço da aceleração das despesas de capital iniciou antes dos demais grupos de despesa e contribuiu para o aumento da participação desse grupo na composição de custos e despesas de janeiro de 2021, indicada na Figura 2.

Figura 2 – Composição do Custo por Quilometro

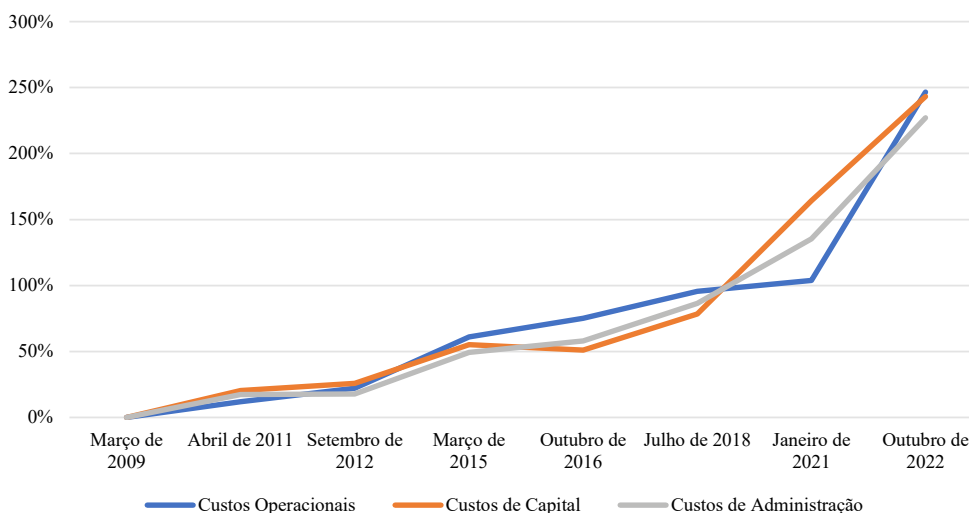


Nota: Consideramos apenas o custo por quilometro de veículos do tipo convencional, de modo a garantir a comparabilidade com valores dos períodos mais recentes.

Fonte: Elaborada a partir das informações dispostas nas planilhas de cálculo tarifário dos períodos indicados.



Figura 3 – Evolução do custo por quilometro por grupo de despesa (em relação ao patamar de março de 2009)



Nota: Consideramos apenas o custo por quilometro de veículos do tipo convencional, de modo a garantir a comparabilidade com valores dos períodos mais recentes.

Fonte: Elaborada a partir das informações dispostas nas planilhas de cálculo tarifário dos períodos indicados.

5. DADOS OPERACIONAIS DE TRANSPORTE E FATURAMENTO BRUTO

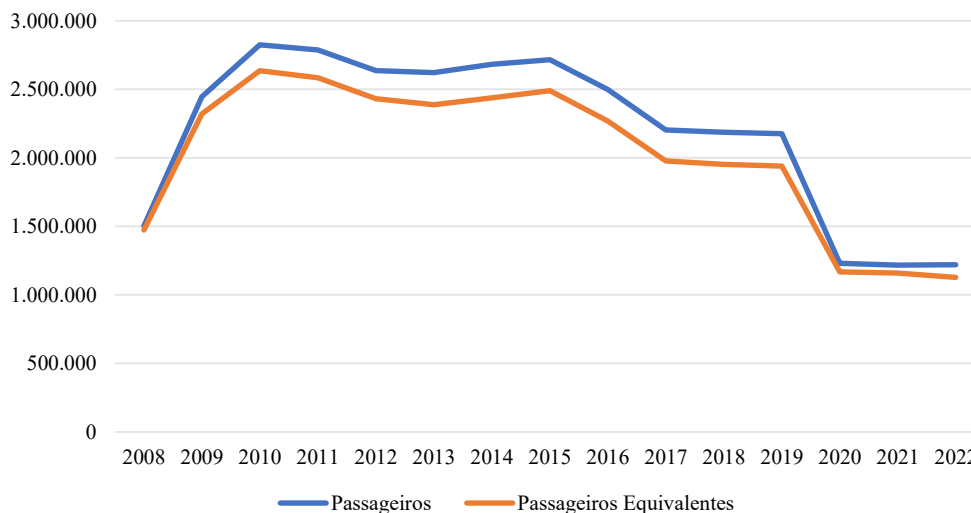
Nesta seção, apresentamos as informações acerca da evolução da demanda de passageiros de Telêmaco Borba. A Figura 4 apresenta o resultado consolidado anual de passageiros transportados e de passageiros equivalentes no sistema de ônibus urbano de Telêmaco Borba entre 2008 e 2022.

Contudo, antes de proceder à análise da Figura 4, é importante indicar que se entende por passageiros equivalentes a quantidade de passageiros que equivalente aos passageiros pagantes da tarifa integral vigente no sistema no respectivo momento do tempo. Essa distinção entre passageiros transportados e passageiros equivalentes é importante, pois o diagnóstico da demanda operacional do sistema pela série de passageiros equivalentes reflete o volume de passageiros que efetivamente remunera o parceiro privado na operação do serviço concedido.



Na Figura 4, é possível observar a existência de cinco momentos distintos das séries de passageiros transportados e equivalentes no município. O primeiro momento equivale ao período de 2008 a 2010. Nesse momento, foi registrado um crescimento da demanda de passageiros transportados e equivalentes que utilizavam o sistema de ônibus para locomoção na cidade. Esse crescimento equivale a um aumento de 88% da quantidade de passageiros transportados e de 78% dos passageiros equivalentes entre 2008 e 2010. No ano de 2010, inclusive, registrou-se a maior demanda de passageiros observada ao longo de todo o período apresentado na Figura 4.

Figura 4 – Evolução da demanda



Nota: O ano de 2008 considera informações a partir de 14 de abril. No ano de 2022, são apresentadas informações até 30 de novembro, em função da disponibilidade de informações.
Fonte: Elaborada a partir das informações sobre demanda do serviço.

O segundo momento observado das séries de demanda de passageiros presentes na Figura 4 é o período entre 2011 e 2017. Entre esses anos, é possível verificar a existência de flutuações na demanda pelo serviço, uma vez que há registro de quedas no volume de passageiros transportados, em certos anos, e volumes pequenos, em outros. Nesse período, destaca-se a tendência apresentada de decréscimo das séries temporais analisadas entre 2011 e 2017. Nesse sentido, é importante chamar a atenção para o período entre 2015 e 2017, em que é registrada uma queda de 18% dos passageiros transportados e 20% dos passageiros equivalentes.

O terceiro momento indicado é o período de 2017 a 2019. Nesse período, observa-se uma relativa manutenção do quantitativo de passageiros transportados em uma média de 2.189.603 passageiros transportados e 1.957.132 passageiros equivalentes.



O quarto momento indicado na Figura 4, então, abrange o período entre os anos de 2019 e 2020. A comparação desses dois anos é particularmente importante para o contexto do transporte público, em função de o ano de 2020 marcar a incidência da pandemia da COVID-19 e a implementação de restrições de locomoção em diversos municípios brasileiros. No caso de Telêmaco Borba, apresentado na Figura 4, observa-se uma queda de 43,5% da demanda de passageiros totais, e de 39,7% de passageiros equivalentes, transportados entre 2019 e 2020.

O último momento indicado na Figura 4 é o período de 2020 até novembro de 2022. Nesse período, observa-se novamente uma estabilidade relativa da demanda de passageiros total e equivalentes transportados no sistema de transporte de Telêmaco Borba. Entre esses anos, registrou-se uma média de 1.222.487 passageiros transportados no sistema, sendo 1.152.189 passageiros equivalentes.

A Figura 5 apresenta a evolução do faturamento bruto da concessão. Assim como discutido na primeira seção deste relatório, a informação sobre o faturamento bruto é um elemento importante de análise em virtude de sua relação com o valor estimado da concessão.

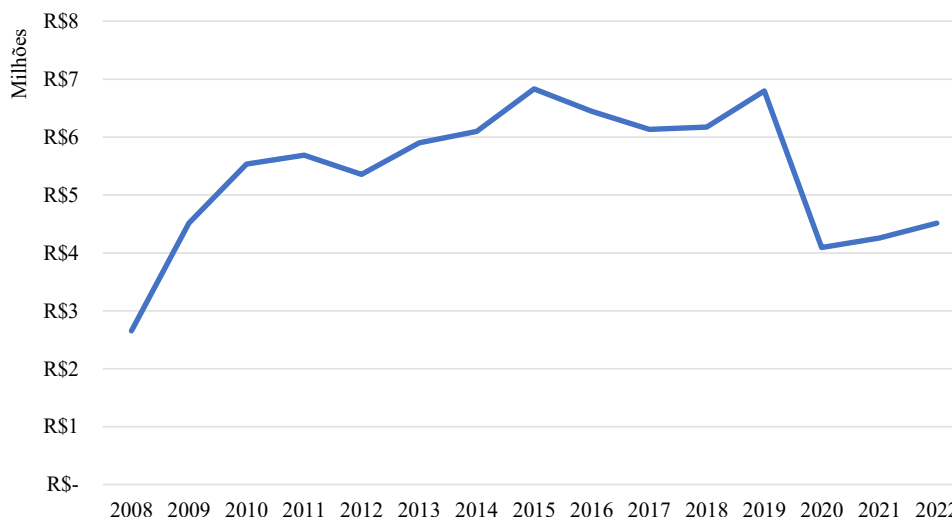
O cálculo do faturamento bruto é realizado a partir da multiplicação da tarifa vigente³ pela quantidade de passageiros de cada segmento. A evolução da série de faturamento bruto apresentada sugere a existência geral de crescimento do faturamento no período de 2008 até o ano de 2019. A comparação dos valores entre esses dois anos aponta a existência de um crescimento de 156% desse parâmetro financeiro entre os anos de 2008 e 2019.

Assim como verificado na série passageiros transportados e equivalentes apresentada na Figura 4, a Figura 5 apresenta uma queda do faturamento bruto entre 2019 e 2020. Essa queda pode ser qualificada como um impacto da pandemia do COVID-19, tendo em vista a rápida diminuição do faturamento bruto da concessionária, de 39,7%, entre os dois anos. Nesse sentido, também é importante apontar que, no período posterior a 2020, observa-se uma leve elevação do faturamento, mas que não atinge o patamar observado em 2019.

³ A informação sobre a evolução da tarifa é apresentada no Anexo II.



Figura 5 – Evolução do faturamento bruto (em milhões)

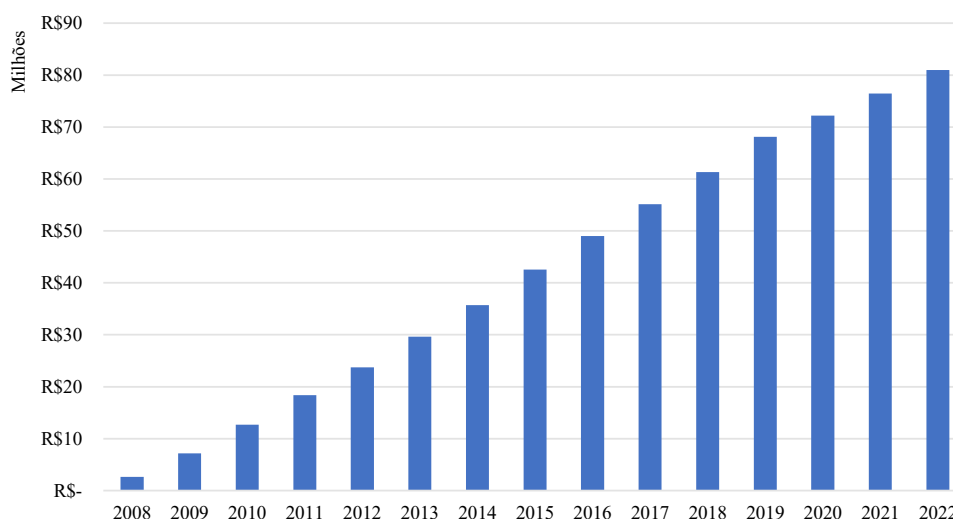


Nota: O ano de 2008 considera informações a partir de 14 de abril. No ano de 2022, são apresentadas informações até 30 de novembro, em função da disponibilidade de informações.

Fonte: Elaborado a partir das informações sobre demanda do serviço.

No contexto geral da análise da evolução da série do faturamento, a Figura 6 apresenta o faturamento bruto acumulado do início da concessão até 30 de novembro de 2022. Na figura, é possível observar que o faturamento bruto realizado do início da concessão até a última informação disponível está acima do valor estimado do contrato, de R\$ 67.500.000,00 (sessenta e sete milhões e quinhentos mil reais). O valor realizado de faturamento bruto acumulado, em 30 de novembro de 2022, foi de R\$ 80.962.711,35 (oitenta milhões novecentos e sessenta e dois mil setecentos e onze reais com trinta e cinco centavos). Esse valor está 19,9% acima do valor estimado no contrato, com um superavit estimado em relação ao patamar contratual de R\$ 13.462.711,35 (treze milhões quatrocentos e sessenta e dois mil setecentos e onze reais com trinta e cinco centavos).

Figura 6 – Faturamento bruto cumulativo (em milhões)



Nota: O ano de 2008 considera informações a partir de 14 de abril. No ano de 2022, são apresentadas informações até 30 de novembro, em função da disponibilidade de informações.

Fonte: Elaborado a partir das informações sobre demanda do serviço.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste relatório, apresentamos o diagnóstico inicial da evolução e a situação atual dos aspectos econômicos e financeiros da concessão do sistema de transporte público urbano do município de Telêmaco Borba (PR). Nesse sentido, revisamos alguns aspectos dos instrumentos jurídicos que regulamentam a concessão, realizamos o enquadramento teórico do modelo regulatório analisado e revisamos as informações acerca da metodologia de cálculo da planilha tarifária na determinação da tarifa de sistema de transporte, a evolução dos preços e custos por quilometragem, a demanda operacional e o faturamento bruto da concessão.

Observa-se que um aumento expressivo dos custos da operação do sistema, com uma elevação particularmente expressiva a partir dos registros de janeiro de 2021 e outubro de 2022. Esse aumento está associado ao contexto de aceleração inflacionária propiciado pela pandemia do COVID-19, pois as restrições de locomoção afetaram a produção de bens e serviços em diversos locais e elevaram os preços de mercado dos bens.

Associada ao contexto pandêmico, observamos uma redução substancial da demanda de passageiros equivalentes, no patamar de 39,7%, entre 2019 e 2020. Essa diminuição da demanda foi acompanhada de uma diminuição do faturamento bruto, na mesma proporção.



No que tange ao faturamento, foram observadas dinâmicas diferentes entre a evolução da demanda de passageiros equivalente e o faturamento. Nesse sentido, em grande parte do período analisado antes da pandemia, observou-se a queda da demanda de passageiros equivalentes e o aumento do faturamento bruto. Essa dinâmica oposta sugere a existência de uma dinâmica contrária daquilo que foi esperado, no sentido de uma diminuição da demanda pelo serviço gerar, mantendo-se os demais parâmetros da operação constantes e uma diminuição também do faturamento bruto. Assim, há a sugestão de existências de um movimento de reajuste operacional em confluência ao processo de diminuição da demanda.

Ainda assim, apesar dos impactos apresentados no contexto da pandemia do COVID-19, é importante mencionar o primeiro aditivo de concessão apresenta, com valor estimado de R\$ 67.500.000,00 (sessenta e sete milhões e quinhentos mil reais), e o faturamento bruto acumulado até o momento, de R\$ 80.962.711,35 (oitenta milhões novecentos e sessenta e dois mil setecentos e onze reais com trinta e cinco centavos). Logo, é possível observar que o faturamento bruto está acima do valor estimado do contrato e que o contrato não prevê nenhum mecanismo associado à ocorrência desse evento.

MACIEL CONSULTORES S/S
2 CRC 1 RS – 004773/O-0 “T” DF

ESER HELMUT

AMORIM:12081

651866

Assinado de forma digital

por ESER HELMUT

AMORIM:12081651866

Dados: 2023.02.15

09:58:15 -03'00'

Eser Helmut Amorim
Contador CRC SP 307736/O-5
Sócio Responsável Técnico



REFERÊNCIAS

BALDWIN, Robert; CAVE, Martin; LODGE, Martin. **Understanding regulation: theory, strategy, and practice.** Oxford University Press on Demand, 1999.

DECKER, Christopher. **Modern economic regulation:** An introduction to theory and practice. Cambridge University Press, 2014.

LAFFONT, Jean-Jacques; TIROLE, Jean. **A theory of incentives in procurement and regulation.** MIT press, 1993.

VARIAN, Hal R. **Intermediate Microeconomics:** A Modern Approach: Ninth International Student Edition. WW Norton & Company, 2014. Joskow, 2007
VISCUSI, W.; HARRINGTON, Joseph E.; VERNON, John M. **Economics of Regulation and Antitrust.** The MIT Press, 2005.



ANEXO I – CUSTO POR QUILOMETRO DOS ITENS DE DESPESA DAS PLANILHAS TARIFÁRIAS

Item	Outubro de 2022	Janeiro de 2021	Julho de 2018	Outubro de 2016	Março de 2015	Setembro de 2012	Abril de 2011	Março de 2009
CUSTOS OPERACIONAIS								
Combustível								
Diesel	R\$ 2,2866	R\$ 1,3858	R\$ 1,0804	R\$ 0,9652	R\$ 0,9144	R\$ 0,7098	R\$ 0,6565	R\$ 0,7021
Lubrificantes								
Óleo de Motor	R\$ 0,1678	R\$ 0,1031	R\$ 0,0675	R\$ 0,0664	R\$ 0,0600	R\$ 0,0420	R\$ 0,0360	R\$ 0,0375
Óleo de Diferencial	R\$ 0,0144	R\$ 0,0120	R\$ 0,0069	R\$ 0,0070	R\$ 0,0065	R\$ 0,0052	R\$ 0,0058	R\$ 0,0045
Graxa	R\$ 0,0045	R\$ 0,0030	R\$ 0,0014	R\$ 0,0016	R\$ 0,0014	R\$ 0,0013	R\$ 0,0012	R\$ 0,0014
Rodagem								
Pneus	R\$ 0,1442	R\$ 0,1114	R\$ 0,0827	R\$ 0,0949	R\$ 0,0711	R\$ 0,0675	R\$ 0,0676	R\$ 0,0530
Recapagem	R\$ 0,0637	R\$ 0,0536	R\$ 0,0507	R\$ 0,0496	R\$ 0,0450	R\$ 0,0365	R\$ 0,0365	R\$ 0,0319
Peças e Acessórios								
Peças e Acessórios	R\$ 1,4469	R\$ 0,8526	R\$ 0,5908	R\$ 0,4562	R\$ 0,4828	R\$ 0,3533	R\$ 0,3462	R\$ 0,3080
Pessoal de Operação e Manutenção								
Motoristas	R\$ 1,7470	R\$ 1,2552	R\$ 1,2168	R\$ 1,1807	R\$ 1,0778	R\$ 0,8271	R\$ 0,7370	R\$ 0,6122
Cobradores	R\$ 0,8693	R\$ 0,1250	R\$ 0,6062	R\$ 0,5883	R\$ 0,5370	R\$ 0,4124	R\$ 0,3676	R\$ 0,3052
Fiscais e Despachantes	R\$ 0,2473	R\$ 0,1614	R\$ 0,1107	R\$ 0,0952	R\$ 0,0813	R\$ 0,0770	R\$ 0,0686	R\$ 0,0448
Manutenção	R\$ 1,0625	R\$ 0,6928	R\$ 0,5437	R\$ 0,4654	R\$ 0,3973	R\$ 0,2981	R\$ 0,2656	R\$ 0,2142
Uniformes	R\$ 0,0218	R\$ 0,0111	R\$ 0,0196	R\$ 0,0203	R\$ 0,0163	R\$ 0,0127	R\$ 0,0139	R\$ 0,0143
Outros Custos Operacionais								
Benefícios	R\$ 0,5582	R\$ 0,2561	R\$ 0,3897	R\$ 0,3432	R\$ 0,3054	R\$ 0,1843	R\$ 0,1677	R\$ 0,1274
DPVAT			R\$ 0,0045	R\$ 0,0100	R\$ 0,0094	R\$ 0,0090	R\$ 0,0097	R\$ 0,0102
Seguro	R\$ 0,1382	R\$ 0,1375	R\$ 0,1798	R\$ 0,0889	R\$ 0,0725	R\$ 0,0572	R\$ 0,0549	R\$ 0,0644
CUSTOS DE CAPITAL								
Custo de Capital em Frota								
Depreciação de Frota	R\$ 1,4468	R\$ 1,0657	R\$ 0,6713	R\$ 0,5157	R\$ 0,5486	R\$ 0,3925	R\$ 0,3847	R\$ 0,3520
Remuneração de Frota	R\$ 1,0610	R\$ 0,8696	R\$ 0,5881	R\$ 0,5546	R\$ 0,5701	R\$ 0,5040	R\$ 0,4709	R\$ 0,3432
Máquinas, Equipamentos e Almoxarifado								
Máquinas e Equipamentos	R\$ 0,1784	R\$ 0,1314	R\$ 0,0829	R\$ 0,0643	R\$ 0,0675	R\$ 0,0484	R\$ 0,0475	R\$ 0,0433
Remuneração Sistema de Bilhetagem								
Bilhetagem Eletrônica	R\$ 0,0522	R\$ 0,0416	R\$ 0,0815	R\$ 0,0713	R\$ 0,0524	R\$ 0,0587	R\$ 0,0575	R\$ 0,0594



CUSTO DE ADMINISTRAÇÃO								
Custo de Administração								
Pessoal Administrativo	R\$ 0,3007	R\$ 0,1619	R\$ 0,2030	R\$ 0,1957	R\$ 0,1781	R\$ 0,1422	R\$ 0,1283	R\$ 0,1001
Despesas Gerais	R\$ 0,7434	R\$ 0,5477	R\$ 0,3452	R\$ 0,2679	R\$ 0,2814	R\$ 0,2337	R\$ 0,2498	R\$ 0,2263
Remuneração Diretoria	R\$ 0,4302	R\$ 0,3507	R\$ 0,2920	R\$ 0,2486	R\$ 0,2133	R\$ 0,1552	R\$ 0,1509	R\$ 0,1243

Nota: Nas colunas de março de 2009 a setembro de 2012, é informado apenas o custo por quilometro de veículos do tipo convencional, de modo a garantir a comparabilidade com valores dos períodos mais recentes.

Fonte: Elaborada a partir das informações dispostas nas planilhas de cálculo tarifário dos períodos indicados.

ANEXO II – TARIFAS DO SISTEMA DE TRANSPORTE POR TIPO DE PASSAGEIRO

VIGÊNCIA DA TARIFA									
Data de Início	14/04/2008	19/04/2009	04/07/2011	10/02/2013	15/03/2015	06/11/2016	06/11/2018	01/10/2021	
Data Final	18/04/2009	04/07/2011	09/02/2013	13/03/2015	05/11/2016	05/11/2018	30/09/2021		
VALOR DA TARIFA POR SEGMENTO DE PASSAGEIRO									
Pagante	R\$ 1,80	R\$ 2,00	R\$ 2,20	R\$ 2,50	R\$ 2,80	R\$ 3,10	R\$ 3,50	R\$ 4,20	
Comum	R\$ 1,80	R\$ 2,00	R\$ 2,20	R\$ 2,50	R\$ 2,80	R\$ 3,10	R\$ 3,50	R\$ 4,00	
Escolar	R\$ 0,90	R\$ 1,00	R\$ 1,10	R\$ 1,25	R\$ 1,40	R\$ 1,55	R\$ 1,75	R\$ 2,00	
Vale Transporte	R\$ 1,80	R\$ 2,00	R\$ 2,20	R\$ 2,50	R\$ 2,80	R\$ 3,10	R\$ 3,50	R\$ 4,00	
Pagante Cartão	R\$ 1,80	R\$ 2,00	R\$ 2,20	R\$ 2,50	R\$ 2,80	R\$ 3,10	R\$ 3,50	R\$ 4,00	

Fonte: Elaborada a partir das informações disponibilizadas pela concessionária.



Conselho Municipal dos Direitos da Criança e do Adolescente
Lei Municipal 2404/21 que alterou as Leis 848/90, 1231/99, 1673/08 e 2215/2018

RESOLUÇÃO Nº 01/2023, DE 15 DE FEVEREIRO DE 2023

Súmula: Dispõe sobre a não adesão ao recurso da Deliberação 080/2022 – CEDCA/PR.

O CMDCA, no uso de suas atribuições e considerando a reunião ordinária, realizada em 15/02/2023 concorda pela não adesão ao recurso da Deliberação 080/2022 – CEDCA/PR, que estabelece os procedimentos de repasse de recursos na modalidade Fundo a Fundo para implantação de parques acessíveis para crianças e adolescentes com deficiência, considerando a experiência já vivenciada pelo Município de Telêmaco Borba, a qual não foi positiva com os brinquedos carrossel gira – gira e gangorra, os quais fazem parte do Kit de brinquedos a serem adquiridos com os recursos da referida Deliberação.

O CMDCA analisou e discutiu o Ofício nº 017/2023 - SMAS, encaminhado pela Secretaria Municipal de Assistência Social - SMAS em 26/01/2023, o qual justifica quanto a não adesão do Município de Telêmaco Borba à Deliberação nº 080/2022 – CEDCA/PR, contudo, o município destaca que pretende adquirir brinquedos acessíveis com recurso livre, para instalação nas praças, e que inclusive dará início a processo de aquisição, do qual está realizando cotação de preços para o brinquedo balanço frontal para uma pessoa cadeirante e uma pessoa não cadeirante e outros modelos de brinquedos acessíveis.

De acordo com o Ofício 017/2023 – SMAS, os brinquedos definidos do Kit e que devem ser adquiridos pelos municípios com os recursos da Deliberação 080/2022 – CEDCA/PR, são: carrossel gira -gira, gangorra e balanço. Ainda, de acordo com a justificativa apresentada, a referida demanda foi levada e discutida com as demais secretarias municipais, tais como, Secretaria Municipal de Cultura, Esporte e Recreação - SM CER e Secretaria Geral de Gabinete - SGG, considerando que se trata de brinquedos a serem instalados em espaço público.

Outra informação repassada através do ofício é a de que o Município de Telêmaco Borba realizou nos últimos anos, a instalação de brinquedos/equipamentos acessíveis em algumas praças (Jardim Alegre, Pastor Pedro Cortez e Praça dos Pinheiros), visando sensibilizar a sociedade quanto à necessidade de disponibilizar meios para facilitar o acesso a bens e



Conselho Municipal dos Direitos da Criança e do Adolescente
Lei Municipal 2404/21 que alterou as Leis 848/90, 1231/99, 1673/08 e 2215/2018

serviços às pessoas com deficiência e às pessoas com mobilidade reduzida, salientando a inclusão social e o respeito às diferenças, incentivar a participação em atividades recreativas e de lazer, bem como oferecer a possibilidade de acesso aos brinquedos em parques municipais.

De acordo com a avaliação realizada pelas secretarias municipais, principalmente pela SMCER, a qual é a responsável pela aquisição e manutenção dos brinquedos acessíveis instalados nas praças, não se observou bom uso e adesão por parte da população, dos brinquedos acessíveis, sendo estes pouco utilizados, depredados, bem como os brinquedos carrossel gira – gira e gangorra ao serem utilizados, principalmente por crianças sem deficiência, se tornaram perigosos, causando inclusive acidentes com lesões, considerando a estrutura e material de composição do brinquedo, o que levou a Administração Municipal a retirá-los das praças.

A justificativa aponta que, se fosse possível o município adquirir apenas o balanço, e não os demais brinquedos (carrossel gira – gira e gangorra), que o termo de aceite seria realizado e que inclusive, buscou-se informações quanto a possibilidade do município adquirir somente o brinquedo balanço (na quantidade compatível ao valor da deliberação, e/ou, R\$ 22.727,27 - vinte e dois mil, setecentos e vinte e sete reais e vinte e sete centavos) mas, conforme orientações do Departamento de Políticas para Pessoa com Deficiência, o recurso deve realizar a aquisição de todos os itens definidos no Kit de brinquedos acessíveis.

Assim, o Conselho Municipal dos Direitos da Criança e do Adolescente, no uso de suas atribuições legais previstas na Lei Municipal nº 2404/2021:

RESOLVE:

Art. 1º - Aceitar a justificativa do município quanto a não adesão dos recursos da Deliberação 080/2022 – CEDCA/PR, considerando, além dos motivos pontuados, o compromisso em adquirir brinquedos acessíveis para serem instalados nas praças, com recurso livre do orçamento municipal, com vistas a promoção de acessibilidade ao lazer para crianças com deficiência ou com mobilidade reduzida, assegurando a socialização e o acesso aos brinquedos dos parques com dignidade e segurança.

Aline Neiva Bahena Soares
Presidente do CMDCA/TB



PREFEITURA MUNICIPAL DE TELÊMACO BORBA
ESTADO DO PARANÁ
SECRETARIA MUNICIPAL DE FINANÇAS
DIVISÃO DE ADMINISTRAÇÃO TRIBUTÁRIA

EDITAL 01/2023 SCD/DA/T/SMF

NOTIFICAÇÃO

A Secretaria de Finanças do Município de Telêmaco Borba, através da Seção do Controle da Dívida Ativa, conforme o Art. 87 da Lei 1592/2007, e com base no Decreto nº 25.748 de 13/05/2019, cumpre NOTIFICAR os contribuintes abaixo relacionados, para no prazo de 15 (quinze) dias, a contar da publicação deste, tomarem providências referente aos débitos INSCRITOS EM DÍVIDA ATIVA, os quais poderão ser quitados a fim de evitar a competente ação de execução fiscal, o que implicará no acréscimo de custas processuais e honorários advocatícios.

Entretanto, se houve a liquidação do referido débito, pedimos a apresentação dos comprovantes de pagamento para a baixa em nossos registros.

Para acordos, consultas, dúvidas oriundas desta notificação ou apresentação de documentos, contatar pelo telefone (42) 3271-1104, ou pelos endereços eletrônicos:

- flavia.panuci@pmtb.pr.gov.br

Código	Nome	CPF
492396	NEIVA APARECIDA GOMES CARMINATI (FALECIDO)	***.824.989-**
445932	CLEUSE VAZ MACHADO - ESPOLIO	***.887.269-**

Telêmaco Borba, 15 de fevereiro de 2023.

Ceiso Elii Burakovski
Secretaria Municipal de Finanças



Câmara Municipal de Telêmaco Borba

Rua Oscar Hey, 99 - Centro – CEP 84261-640 - Telêmaco Borba – Paraná.

Fone: (42) 3272-1461 – Fax: (42) 3272-0147

E-mail: camara@telemacoborba.pr.leg.br

PORTARIA Nº 027/23

A MESA DIRETORA DA CÂMARA MUNICIPAL DE TELÊMACO BORBA, ESTADO DO PARANÁ, usando das atribuições que lhe são conferidas,

RESOLVE

ARTIGO 1º - CONCEDER férias ao Servidor **OSWALDO TADEU CAMARGO LIMA**, ocupante do cargo de Secretário de Administração, que trata o artigo 5º, alínea “a” da Lei 1548/2006, por 20 (vinte) dias, convertendo 10 (dez) dias em abono pecuniário, referente ao período aquisitivo de 01/02/2022 a 31/01/2023.

PARÁGRAFO ÚNICO - - O período de gozo será parcelado em dois períodos nos termos do § 1º do artigo 96 do Estatuto do Servidor Público, Lei 1883/2012, sendo, sendo o primeiro período de 27/02/2023 à 08/03/2023 e o segundo período a definir.

ARTIGO 2º - Revogam-se as disposições em contrário.

SECRETARIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE
TELÊMACO BORBA, ESTADO DO PARANÁ, em
10 de Fevereiro de 2023.

Hamilton Aparecido Machado
PRESIDENTE



Câmara Municipal de Telêmaco Borba

Rua Oscar Hey, 99 - Centro – CEP 84261-640 - Telêmaco Borba – Paraná.

Fone: (42) 3272-1461 – Fax: (42) 3272-0147

E-mail: camara@telemacoborba.pr.leg.br

PORTARIA Nº 028/23

A MESA DIRETORA DA CÂMARA MUNICIPAL DE TELÊMACO BORBA, ESTADO DO PARANÁ, usando das atribuições que lhe são conferidas,

RESOLVE

ARTIGO 1º - CONSIDERAR “PONTO FACULTATIVO” na Câmara Municipal de Telêmaco Borba nos dias 20 e 21 de fevereiro de 2023, tendo em vista Decreto n.º 29109 de 13 de fevereiro 2023.

ARTIGO 2º - A faculdade concedida não se estende aos servidores essenciais, os quais não terão suas atividades paralisadas e obedecerão às escalas de trabalho.

ARTIGO 3º - Revogam-se as disposições em contrário.

SECRETARIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE
TELÊMACO BORBA, ESTADO DO PARANÁ, em
15 de Fevereiro de 2023.

Hamilton Aparecido Machado
PRESIDENTE



PREFEITURA MUNICIPAL DE TELÊMACO BORBA

- ESTADO DO PARANÁ -

PREFEITURA MUNICIPAL DE TELÊMACO BORBA – PARANÁ
FINALISTAS PARA O CONCURSO RAINHA EXPO TELÊMACO 2023.

DIVULGAÇÃO DO RESULTADO DAS FINALISTAS PARA A ESCOLHA DA RAINHA EXPO TELÊMACO 2023.

A Prefeitura do Município de Telêmaco Borba, por meio da Secretária de Cultura, Esporte e Recreação, divulga o resultado das finalistas realizada a seleção através de votos de jurados imparciais de municípios vizinhos, na data de 10 de fevereiro de 2023.

Segue abaixo o nome das 10 candidatas finalistas:

Nathaly Vitória Machado da Silva Rodrigues
Dafni Vitória Batista de Oliveira
Emili Cristina Medeiros da Silva
Maria Halice Ferreira Machado
Lauriane de Melo Pedroso
Fernanda Vidal Dos Santos
Hellen Fernanda Teixeira
Nicole Domingues Silva
Leticia da Silva Souza
Anna Sílvia Belinski De Geus

Telêmaco Borba, 10 de fevereiro de 2022.

Fabricio Nunes Flores
Secretário de Cultura, Esporte e Recreação



SINDICATO DOS SERVIDORES PÚBLICOS MUNICIPAIS DE TELÊMACO BORBA

Portaria: 001/2023

Publicação: Registro de Chapas

Comissão Eleitoral

A Comissão Eleitoral, cumprindo o Estatuto Sindical **Art.67º** Publica a Chapa Única registrado no dia 09 fevereiro 2023, segundo o Edital de Convocação para concorrer às Eleições SINDSERV **gestão 2023/2028**, dia 24/02/2023 horário 8:00 as 17:00 Hrs que foi a seguinte:

Chapa 1

*Mãos que Movem a Cidade, não podem parar
"Não a Terceirização Pública"*

Presidente: Paulo Cesar Oliveira (SMOSP)
Vice-Pres: Joélma Lopes Santos (SMOSP)
Secretário: Adirlei Soares da Silva (SMS)

Suplentes Administrativos

Leticia Matsen de Oliveira (SGG)
Aparecida de Cassia Oliveira (SME)
Valdecir Jose Rodrigues (SMOSP)

Conselho Fiscal Efetivo

Cyntia Marques de Oliveira (SMS)
Elaine Cardoso Alves (SMA)
Arlindo Viana (SMS)

Suplentes Fiscal

Ana Maria Mangues (SMCER)
Eliane Maria Ribeiro (SMS)
Eliandro dos Santos Neris (SMOSP)

Telêmaco Borba-Pr 15 Fevereiro 2023

Comissão Eleitoral
SINDSERV/TB



EXTRATO CONTRATUAL

Contrato N.º	33/2023
Processo Licitatório	DISPENSA Nº 04/2023
Protocolo N.º	3677/2023
Data	09/02/2023
Contratante	MUNICÍPIO DE TELÊMACO BORBA
Contratada	RENATO MENDES
Objeto	MANUTENÇÃO CORRETIVA EM EQUIPAMENTOS ODONTOLÓGICOS COM FORNECIMENTO DE PEÇAS – DISPENSA EMERGENCIAL
Valor	R\$ 15.680,00
Prazo de Vigência	06 (SEIS) MESES
Prazo de Execução	03 (TRÊS) MESES
Dotação	681 – 12.001.0010.0301.1001.3390.33 – 303

Aditivo	PRIMEIRO
Contrato N.º	273/2022
Processo Licitatório	PREGÃO ELETRÔNICO Nº 85/2021
Protocolo N.º	8789/2021
Data	13/02/2023
Contratante	MUNICÍPIO DE TELÊMACO BORBA
Contratada	ALLERETOUR VIAGENS E TURISMO LTDA - ME
Objeto	AQUISIÇÃO DE PASSAGENS AÉREAS NACIONAIS
Motivo	PRORROGA-SE O PRAZO DO CONTRATO POR MAIS 04 (QUATRO) MESES A PARTIR DE 24 DE FEVEREIRO DE 2023

Apostilamento	1001
Contrato N.º	201/2022
Processo Licitatório	TOMADA DE PREÇOS Nº 08/2022
Protocolo N.º	34626/2022
Data	07/02/2023
Contratante	MUNICÍPIO DE TELÊMACO BORBA
Contratada	CEZ ENGENHARIA LTDA
Objeto	CONSTRUÇÃO DA PISTA DE LAÇO E GUARITA DE ACESSO AO CENTRO DE EVENTOS DE TELÊMACO BORBA.
Motivo	ALTERAÇÃO DE FISCAL

Apostilamento	1002
Contrato N.º	16/2023
Processo Licitatório	TOMADA DE PREÇOS Nº 10/2022
Protocolo N.º	34626/2022
Data	06/02/2023
Contratante	MUNICÍPIO DE TELÊMACO BORBA
Contratada	O. S. SOUZA & SOUZA LTDA
Objeto	CONSTRUÇÃO DO CENTRO DE LOGÍSTICA DA SECRETARIA MUNICIPAL DE EDUCAÇÃO.
Motivo	ALTERAÇÃO DE GESTOR E INCLUSÃO DE FISCAL DE OBRA



MUNICÍPIO DE TELÊMACO BORBA
ESTADO DO PARANÁ
Poder Executivo

TERMO DE RATIFICAÇÃO

PROTOCOLO Nº: 64219/2023

INEXIGIBILIDADE Nº: 15/2023

OBJETO: PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS NA ESPECIALIDADE DE FISIOTERAPIA.

FORMA DE PAGAMENTO: 15 dias após entrega da NF

PRAZO DE EXECUÇÃO: 12 (doze) meses

PRAZO DE VIGÊNCIA: 12 (doze) meses

CREDOR: D. P. FERNANDES SERVIÇOS FISIOTERAPEUTICOS LTDA.

CNPJ Nº: 42.837.197/0001-68

VALOR GLOBAL: R\$ 169.632,00

CLASSIFICAÇÃO DA DESPESA:

SECRETARIA MUNICIPAL DE FINANÇAS			
CÓDIGO	DOTAÇÃO	RECURSO	VERBA
680	12.001.10.301.1001.2072.3390.34	000	PRÓPRIA

Fica a despesa acima especificada, com fundamento no artigo 25, da Lei 8.666/93, e em consonância com o contido no referido protocolo e Parecer Jurídico acostado aos autos, em observância ao contido no art. 26 do mesmo Diploma Legal. As sanções e punições relacionadas à execução contratual serão aquelas previstas no Decreto Regulamentar Municipal nº 25.045/2018.

PAÇO DAS ARAUCÁRIAS, EM
TELÊMACO BORBA, ESTADO DO
PARANÁ, 15 de fevereiro de 2023.

MARCIO ARTUR DE MATOS
Prefeito