MENSAGEM Nº 76/2022

Senhor Presidente,

Senhores Vereadores,

Valemo-nos da presente Mensagem para encaminhar à essa Casa Legislativa o anexo Projeto de Lei, que visa alterar e acrescentar dispositivos à Lei nº 3.598, de 26 de maio de 2011, que instituiu a Lei Geral do Transporte Público do Município de Pato Branco, em atendimento à solicitação do Tribunal de Contas do Estado do Paraná – TCE/PR.

De acordo com o Plano Anual de Fiscalização realizado pelo TCE/PR em 2019 e conforme previsto na Recomendação 1.4 do Quadro de Recomendações do referido Plano (anexos), o Município deve inserir diretrizes para a substituição de veículos movidos por combustíveis fósseis em sua Lei Geral do Transporte Público, visando adequar a legislação municipal ao disposto na Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Por conta disso, faz-se necessária a aprovação das alterações propostas no presente Projeto de Lei.

Outrossim, as demais alterações apresentadas visam adequar a legislação vigente às recentes alterações ocorridas no transporte coletivo urbano do Município, como a inserção da bilhetagem eletrônica, a construção do Terminal Urbano, a concessão do subsídio tarifário e a possibilidade de locação dos espaços para publicidades.

Ante ao exposto, contamos com a aprovação do Projeto de Lei ora apresentado, nos termos do art. 33, caput e § 3º da Lei Orgânica Municipal, ao que antecipamos agradecimentos.

Gabinete do Prefeito do Município de Pato Branco, Estado do Paraná, em 20 de julho de 2022.

ROBSON CANTU:44143664968

Assinado de forma digital por ROBSON CANTU:44143664968
Dados: 2022.07.20 10:30:59 -03'00'

ROBSON CANTU
Prefeito Municipal

PROJETO DE LEI Nº 96/2022

Altera e acrescenta dispositivos à Lei nº 3.598, de 26 de maio de 2011, que instituiu a Lei Geral do Transporte Público do Município de Pato Branco.

Art. 1º Ficam alterados os arts. 17, 32, 35, 51, 52, 58 e 76 da Lei nº 3.598, de 26 de maio de 2011, passando a vigorar com as seguintes redações:

"Art. 17 .....
I - transporte público coletivo regular de passageiros: permitida a locação de espaço para publicidade;
..... (NR).

Art. 32. .....
.....
§ 3º Os pontos ou terminais de embarque, desembarque e de integração localizados no perímetro urbano integram as linhas do Sistema de Transporte Público Coletivo Regular de Passageiros, sendo de competência exclusiva do Município a locação dos espaços publicitários. (NR).

Art. 35. O Pessoal de Operação compreende os motoristas, cobradores, bilheteiros e fiscais da Concessionária, os quais atuarão sob sua responsabilidade.
Parágrafo único. Os bilheteiros e os fiscais de terminal atuarão junto aos terminais urbanos, e o número de colaboradores para essas funções será fixado pela Coordenadoria do Órgão Gestor conforme a necessidade do serviço, observada a legislação trabalhista para as referidas categorias. (NR).

Art. 51. O serviço de transporte público coletivo regular de passageiros será remunerado pelos usuários mediante pagamento de tarifa pública, fixada pelo Poder Executivo através de Decreto, podendo ainda ter fontes subsidiárias, públicas ou privadas, mantendo-se o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão. (NR).

Art. 52. .....
.....
§ 2º Na elaboração do cálculo tarifário, os passageiros com gratuidades e descontos previstos em lei serão deduzidos do número de passageiros transportados, de modo equivalente, exceto quando houver subsídio tarifário, caso em que as gratuidades constarão no cálculo como passageiros equivalentes, na quantidade a que o valor subsidiado fizer referência. (NR).

Art. 58. O Município fica autorizado a promover a locação de espaços para publicidade nos pontos ou terminais de embarque e desembarque, vidros traseiros e parte íntima dos veículos da frota, na forma da lei.

Parágrafo único. Os valores auferidos com a locação serão destinados ao Fundo Municipal de Trânsito - FUMTRAN, instituído pela Lei Municipal nº 5.248, de 28 de novembro de 2018. (NR).

Art. 76. É vedada a comercialização e a transação dos cartões e o crédito sem a devida autorização da operadora, devendo esta estabelecer pontos descentralizados de comercialização, venda de créditos pela internet e aplicativo, bem como nos terminais e centrais do transporte coletivo regular de passageiros do Município. (NR)".

Art. 2º Ficam acrescidos os seguintes dispositivos à Lei nº 3.598, de 26 de maio de 2011:

"Art. 41-A. .....

.....

§ 3º A idade máxima da frota operante e reserva, dos veículos de tecnologias não poluentes, será definida por meio de Decreto, baseado em estudo técnico e parecer conclusivo emitidos pela Coordenadoria do Órgão Gestor, os quais levarão em consideração os critérios técnicos observados pelos municípios que já utilizam essa tecnologia.

§ 4º Nos veículos não poluentes, ao invés da substituição, será permitida a realização de reforma em sua carroceria, quando sua idade for superior a 10 (dez) anos ou quando sua estrutura estiver comprometida, desde que a reforma seja satisfatória, devendo a Coordenadoria do Órgão Gestor expedir relatório de vistoria para esse fim. (NR).

Art. 41-B. Os novos contratos de concessão do serviço de transporte coletivo urbano no Município devem exigir que a frota da concessionária seja composta de, no mínimo, 50% (cinquenta por cento) de veículos com tecnologia não poluentes, como os veículos elétricos e demais tecnologias afins que venham a surgir.

Parágrafo único. As concessionárias do serviço de transporte coletivo urbano, vigentes no Município na data da publicação desta lei, devem priorizar a substituição de sua frota por veículos com tecnologias não poluentes, desde que isso não gere prejuízos ao sistema ou ofereça riscos ao equilíbrio econômico financeiro do contrato. (NR)."

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

ROBSON CANTU:44143664968

Assinado de forma digital por ROBSON CANTU:44143664968
Dados: 2022.07.20 10:31:16 -03'00'

ROBSON CANTU
Prefeito Municipal

GESTÃO DO TRANSPORTE COLETIVO 2019

PLANO ANUAL DE FISCALIZAÇÃO



PATO BRANCO

TCEPR | TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ

RELATÓRIO DE FISCALIZAÇÃO N° 135/2019-CAUD

AUDITORIA SOBRE A GESTÃO MUNICIPAL DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO

Objetivo: Avaliar a qualidade da gestão municipal do Sistema de Transporte Coletivo, com ênfase no Planejamento, Fiscalização e Desempenho Contratual.

Usuários previstos: Poder Executivo Municipal; Ministério Público Estadual, Poder Legislativo Municipal.

Ato de designação: Portaria nº 226/2019 – publicada no Diário Eletrônico do Tribunal de Contas do Estado do Paraná nº 1993, de 05/02/2019, art. 175 – I, do Regimento Interno.

Tipo de trabalho: Relatório direto.

Nível de asseguração: Asseguração razoável quanto ao escopo abrangido pelos procedimentos de auditoria planejados.

Período de realização da auditoria: 05/02/2019 a 20/12/2019.

Composição da equipe de planejamento:

Servidor	Matrícula	Lotação
Fernando Bezerra Galvão Morquecho	52131-0	CAUD
Fernando Humberto Angulski de Lacerda	51942-1	CAUD
Fernando Matheus da Silva	51781-0	CAUD
Guilherme Hansen Faraj	51453-5	CAUD
Vitor Hugo Steinke	51740-2	CAUD

Composição da equipe de execução:

Servidor	Matrícula	Lotação
Aline Elis Arboit	51304-0	CAUD
Fernando Matheus da Silva	51781-0	CAUD
Nayara do Amaral Carpes	52237-6	CMEX
Paulo Costa Carvalho	52138-8	CAUD
Vitor Hugo Steinke	51740-2	CAUD

Entidade auditada:

Entidade	CNPJ	REPRESENTANTE	CPF
Município de Pato Branco	76.995.448/0001-54	Augustinho Zucchi	450.562.939-20

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO 9

1.1 MOTIVAÇÃO 9

1.2 OBJETIVO E ESCOPO 11

1.3 METODOLOGIA 13

2. VISÃO GERAL DO TEMA 16

2.1 CONTEXTUALIZAÇÃO 16

2.2 PERFIL DO SISTEMA DE TRANSPORTE DO MUNICÍPIO PATO BRANCO 27

3. RESULTADO DA EXECUÇÃO DO TRABALHO 29

3.1 MATRIZ DE ACHADOS 29

4. CONCLUSÃO 47

5. ENCAMINHAMENTO 50

1. INTRODUÇÃO

1. A presente fiscalização teve como objetivo avaliar a gestão do Sistema de Transporte Coletivo do Município de Pato Branco, com ênfase no Planejamento (Projeto Licitado), Fiscalização do contrato e Desempenho do serviço *vis a vis* às cláusulas contratuais, integrando o Plano Anual de Fiscalização – PAF estabelecido para o exercício de 2019 - Acórdão n.º 3436/18 - TP – e materializado na portaria 226/2019, publicada em 05 de fevereiro de 2019.

2. A Constituição Federal de 1988, no inciso V do art. 30, estabeleceu que caberá aos Municípios a prestação do serviço público de transporte coletivo, considerado no próprio texto como tendo caráter essencial, o que confere enorme relevância para o tema. Nem poderia ser diferente, aliás, porquanto é a partir do sistema de transporte estruturado que os munícipes poderão se deslocar dentro de sua cidade, piorando ou melhorando, a depender da qualidade do serviço, a integração entre as diversas regiões e pessoas.

3. Os administradores municipais, por sua vez, dispõem de instrumentos jurídicos para a implantação planejada do Sistema de Transporte Coletivo Urbano, embora seja preciso reconhecer que as inúmeras variáveis inerentes tornam a tarefa bastante complexa. De qualquer sorte, a complexidade do tema não afasta a obrigação do Poder Público de planejar e viabilizar a mobilidade dos seus cidadãos por meio de serviços públicos com qualidade.

4. De acordo com o objetivo proposto, após a realização de suas visitas ao Município de Pato Branco, realizada no período de 28/10/2019 a 01/11/2019, o resultado da fiscalização do transporte coletivo urbano passa a ser exposto neste relatório de auditoria.

1.1 MOTIVAÇÃO

5. Pelo segundo ano consecutivo o Tribunal de Contas insere, em seu Plano Anual de Fiscalização, a avaliação da Gestão Municipal do Sistema de Transporte Coletivo. O tema tem substancial importância para a vida de toda a população de um Município, porquanto a estrutura adequada de um Sistema de

Transporte Coletivo implica em inúmeras externalidades positivas aos munícipes, inclusive para a economia local, na medida em que a mobilidade dos cidadãos repercute diretamente na qualidade do exercício das atividades econômicas da cidade. Mas não é só, pois um serviço público de transporte bem prestado aumentará a sensação de bem-estar dos seus usuários.

6. Para que o Sistema funcione com qualidade, são necessários investimentos vultosos, tanto em infraestrutura viária, como também em veículos e estrutura apropriada de fiscalização, principalmente no que diz respeito aos instrumentos disponíveis de Tecnologia da Informação e pessoal capacitado. Ou seja, um Sistema de Transporte impõe a análise de diversas variáveis, o que dificulta bastante a sua prestação direta pelo Poder Público.

7. Daí que na maioria dos casos os Municípios optam pela sua delegação à iniciativa privada, mediante os institutos da concessão, permissão, concessão administrativa ou concessão patrocinada. Em grande parte das cidades, portanto, o Sistema de Transporte Coletivo se materializa mediante a formatação de contratos de longo prazo de duração em que é fixada uma tarifa pública a ser cobrada dos usuários, a fim de custear o sistema e conferir retorno justo ao parceiro privado que assumiu a prestação dos serviços.

8. Ocorre que a delegação desse serviço deve ser precedida de minucioso planejamento urbano para a celebração de um contrato de longa duração, customizado às necessidades locais. Ponto de fundamental importância no planejamento se refere à estruturação econômico-financeira, consubstanciada em estudos econômicos, financeiros e jurídicos que irão demonstrar o investimento necessário, o custo da operacionalização do serviço, a taxa adequada de sua remuneração e, ainda, as variáveis regulatórias para direcionar a prestação do serviço.

9. Por isso a necessidade de atuação do controle externo exercido pelo Tribunal de Contas, tendo em vista que o serviço não deixa de ser público em razão de sua prestação por um ente privado, na medida em que a sua titularidade continua a ser do ente federativo competente segundo o que estabelece o

Sistema Jurídico. Tal competência impõe que a Administração realize o Planejamento e faça a regulação do serviço para a sua prestação adequada.

10. A estruturação de um projeto adequado não é suficiente, entretanto. Considerando que não se transfere à iniciativa privada a titularidade do serviço, caberá ao Poder Público a sua regulação durante toda a execução contratual, inclusive fiscalizando o cumprimento do que estabelecido na pareceria firmada entre o Município e o concessionário, com o intuito de induzir a qualidade do serviço.

11. Em razão da complexidade do tema, cabe aos Tribunais de Contas analisar a qualidade do planejamento que desemboca nos editais de licitação para a delegação desses serviços, como também aferir a performance da gestão estratégica (regulação) e seu impacto na vida da população usuária, o que motivou a inserção desse tema no Plano Anual de Fiscalização de 2019 com esta extensão, conforme Acórdão n.º 3436/18 – TP.

12. Aliás, é de fundamental importância que os Tribunais de Contas avancem na análise dos impactos que as decisões governamentais têm na vida da população, mediante a utilização das técnicas de avaliação de performance dos serviços públicos, tal como a presente auditoria operacional, a fim de aproximar os órgãos de controle externo da população, por meio da identificação das vulnerabilidades do que é prestado pelo Poder Público.

1.2 OBJETIVO E ESCOPO

13. No decorrer do planejamento desta auditoria, a equipe fixou como objetivo geral avaliar a qualidade do planejamento da gestão municipal do Sistema de Transporte Coletivo, bem como de seu desempenho, notadamente quanto ao conforto, acessibilidade e tarifa. Ou seja, optou-se por aferir tanto o que foi realizado antes da licitação do sistema, como também o que é efetivado durante a execução contratual, de modo a aperfeiçoar o serviço ofertado.

14. Consoante se extrai da mera leitura do objetivo geral, a avaliação da equipe não se focou na conformidade legal dos atos que são desencadeados para

operacionalizar o transporte coletivo do Município escolhido, mas na performance de sua gestão macro.

15. Os aspectos objeto de análise envolvem, de alguma forma, a maior parte das inúmeras variáveis relacionadas ao complexo sistema de transporte coletivo. Por outro lado, justamente em razão do grande número de situações que são inerentes à operacionalização do transporte coletivo em um município, optou-se por restringir o campo de análise, ante a limitação material, humana e temporal. Noutras palavras, foram fixados três grandes eixos de verificação: a) o planejamento do sistema; b) o desempenho do que foi planejado e executado; c) a fiscalização da execução contratual.

16. O eixo de planejamento se baseou na análise dos estudos que fundamentaram os critérios técnicos no edital de licitação e que, por consequência, influenciam e ainda influenciarão toda a execução contratual, inclusive os custos inerentes aos investimentos e manutenção dos serviços. É dizer, procurou-se aferir os estudos que foram utilizados como pressupostos de fato e de direito (motivos) dos atos administrativos à época do planejamento do sistema. Mas não só, porquanto se mostra necessário sindicar, também, o planejamento concomitante à prestação dos serviços.

17. Já no que se refere ao desempenho, a finalidade dos trabalhos se consubstanciou na aferição da qualidade da execução de algumas variáveis contratuais que impactam mais diretamente para que o serviço tenha qualidade e preço razoável, nos termos do que será mais bem especificado abaixo.

18. Embora a questão dos custos tenha sido analisada nos dois eixos, tendo em vista que é dever da Prefeitura estimá-los de maneira apropriada em seu planejamento, bem como acompanhar a sua evolução, devido aos reequilíbrios/reajustes concedidos ao longo do contrato, o trabalho abordou a tarifa de maneira lateral, dando ênfase à verificação de como a Prefeitura faz a aferição do cumprimento contratual e acompanha a evolução dos preços dos insumos. Dito de outro modo, como o Poder Público municipal faz a gestão estratégica do serviço.

19. No mais, para alcançar os objetivos da fiscalização e atender ao escopo, foram elaboradas 07 (sete) questões específicas de auditoria, com a especificação das referidas variáveis contratuais que fizeram parte do trabalho:

I. O Plano Municipal de Transporte define critérios e diretrizes mínimas e necessárias conforme a Lei Nacional de Mobilidade Urbana?
II. O Projeto que embasou o Edital de Licitação motivou: critério licitatório, prazo contratual, estimativa de custos e estimativa de demanda?
III. O Sistema de Transporte Público Municipal está estruturado de forma a oferecer um serviço adequado e eficiente?
IV. O Sistema de Transporte Público Municipal oferece adequadas condições de acessibilidade à população?
V. O Sistema de Transporte Público Municipal atende convenientemente a população no que diz respeito à lotação, frequência, integração e transparência?
VI. A Estrutura de Tecnologia da Informação do Município permite a captação e garante a integridade dos dados relativos à operação do sistema?
VII. O Município possui estrutura para fiscalizar a operacionalização do Sistema de Transporte Coletivo?

1.3 METODOLOGIA

20. A presente fiscalização foi traçada de modo a atender às normas de auditoria adotadas por esta Corte de Contas, que foram a base orientativa para o estabelecimento dos fluxos das ações.

21. Tendo como base a temática traçada de realizar auditoria com o objetivo de avaliar a qualidade do transporte público municipal, iniciou-se a fase de planejamento dos trabalhos com o intuito de compreender o tema a ser avaliado, delimitar o objeto a ser auditado e direcionar os trabalhos para o alcance dos objetivos propostos.

22. No ano de 2013 o Plano Anual de Fiscalização do Tribunal de Contas abrangeu auditoria na URBS devido às manifestações do Passe Livre em diversas cidades do Brasil. A experiência adquirida com esse trabalho foi considerada na fase de planejamento, mediante a leitura do Relatório elaborado à época, além do fato de que um dos membros da equipe formada em 2013 participou de todas as etapas desta auditoria (planejamento/execução/relatório).

23. A experiência resultante da Auditoria do Sistema de Transporte Público de Ponta Grossa, realizada em 2018, como piloto para auditorias eminentemente operacionais sobre esta temática também embasou o planejamento da presente auditoria que resultou neste relatório, considerando os riscos consumados e as principais dimensões levadas em conta pela população nas entrevistas conduzidas. Após a realização deste piloto, verificou-se que é possível a manutenção, com algumas adaptações, do escopo relacionado ao planejamento e ao desempenho da execução contratual (variáveis regulatórias e qualidade no atendimento à população).

24. Durante a fase de planejamento também foi elaborada a matriz de planejamento, incluindo as questões de auditoria, as entrevistas e *checklists* a serem aplicados, bem como os procedimentos, elencando os possíveis achados. Em seguida, foram ajustados os formulários de auditoria a serem utilizados pelas equipes.

25. Antes das vistorias *in loco*, esta Casa expediu ofício ao Municípios informando sobre a realização da auditoria. Anexas ao ofício foram encaminhadas a solicitação documental e a listagem das informações necessárias para o andamento regular da auditoria.

26. Para a fase de execução *in loco*, foram designados 5 servidores, que realizaram as vistorias nos dias 28/10 a 01/11 no Município de Pato Branco.

27. Na visita ao Município, a equipe de auditoria realizou diversos procedimentos, tais como entrevistas com os usuários, verificação de lotação e horários dos veículos.

28. Foram realizados, também, dois procedimentos específicos para aferir dados de quilometragem e bilhetagem, buscando verificar o nível de confiabilidade do contrato. Foram seguidos 09 (nove) veículos do transporte coletivo com os carros do Tribunal de Contas do Paraná. Um servidor embarcava no veículo do transporte coletivo para anotar o número de usuários que acessavam a catraca, enquanto outros dois acompanhavam a quilometragem percorrida mediante a utilização de Aplicativo de celular e odômetro do automóvel.

29. Após, foram requeridos os dados das prefeituras para a sua comparação – tanto do número de passageiros com base na linha específico e horário da aplicação da verificação, como também da quilometragem – com aquilo captado na amostra.

30. Em todas as suas fases, incluindo planejamento, execução e formalização do relatório, a auditoria foi conduzida por uma equipe multidisciplinar, envolvendo engenheiros civis, contadores, economistas e advogados, o que contribuiu para um exame com visão abrangente do objeto auditado.

31. Os achados preliminares foram encaminhados aos Municípios para possibilitar a conferência e manifestação por parte dos gestores. Em decorrência dos comentários enviados em suas respostas, as recomendações propostas foram mantidas ou reavaliadas, consolidadas no quadro de achados que compõe este relatório.

2. VISÃO GERAL DO TEMA

2.1 CONTEXTUALIZAÇÃO

32. O transporte público se correlaciona com inúmeros outros direitos, na medida em que a mobilidade apropriada do cidadão no território do Município em que reside é de vital importância para aumentar a sua qualidade de vida.[1] A sua inclusão no rol dos direitos sociais constantes no art. 6º do texto Constitucional tem a finalidade de alertar aos governos de todos os entes federativos (União, Estados, Distrito Federal e Municípios), a necessidade de promoção de políticas públicas voltadas à mobilidade, mesmo que a competência para a organização local do serviço seja do Município.

33. Tanto assim que o Congresso Nacional aprovou, no ano de 2012, e a Presidente da República sancionou o Plano Nacional de Mobilidade Urbana, Lei Federal nº 12.587/12, estabelecendo diretrizes centrais a serem seguidas pelos demais entes federativos para a estruturação do transporte intramunicipal ou intermunicipal, nos casos do transporte público de cidades conurbadas.

34. Essas diretrizes buscam estabelecer balizas para a estruturação do Sistema de Transporte Coletivo, mesmo que respeitando as peculiaridades locais dos Municípios, até porque estes entes deverão elaborar, também, o seu Plano Diretor de Transporte a fim de servir de base estrutural para o seu Planejamento.

35. Com efeito, qualquer que seja o sistema de transporte em um Município, o seu planejamento e elaboração serão debatidos de maneira transversal, passando pelo crivo dos mais diversos órgãos de execução e planejamento do ente federativo, pois as externalidades positivas de seu bom funcionamento

[1] A prova de sua importância para o cidadão se revela nas inúmeras passeatas ocorridas em junho de 2013, no Brasil. O desencadeamento foi no Município de São Paulo, pois lá, naquele período, houve o aumento de R$ 0,20 (vinte centavos) no preço das tarifas do transporte público coletivo, deixando clara a insatisfação da população com os preços cobrados, trazendo à tona o necessário debate a respeito do financiamento desse serviço. Sobre tal assunto, consultar CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro; *et al. Tarifação e Financiamento do Transporte Público Urbano.* Brasília: IPEA, 2013. (Nota Técnica, n. 02).

podem melhorar significativamente a qualidade de vida da população atingida, culminando em benefícios imensuráveis para todas as áreas do Poder Público.

36. O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social publicou, no dia 16 de maio de 2018, um Guia de Transporte Coletivo abordando técnicas de planejamento para a estruturação de um sistema adequado à realidade local.[2] Após minuciosa descrição de cada modal, o referido material apresenta algumas técnicas para a elaboração de um projeto para o Transporte Coletivo.

37. Primeiro, analisa-se todas as alternativas disponíveis para a eliminação daquelas que não se adaptam à realidade do Município, restando a análise daquelas que são possíveis de implantação. A partir desse passo, o próprio material demonstra um método multicritério para a seleção da melhor técnica a ser aplicada à localidade. Evidentemente que todo esse processo não pode prescindir da participação da população.[3]

38. Mediante o longo processo demonstrado, serão estabelecidos os responsáveis pela implantação de cada etapa, como exemplo da infraestrutura urbana que pode, eventualmente, ser embutida no contrato de concessão, desde que não onere demasiadamente a tarifa ou, por outro lado, pode ficar a cargo do Poder Público.[4]

39. Todas essas decisões dependerão, enfim, de análises técnicas obtidas com a elaboração de estudos que inclusive abordarão as variáveis exógenas ao sistema, como questões relacionadas à densidade populacional, desenvolvimento de atividades econômicas e outras situações que devem ser consideradas.[5]

40. Esse processo resultará em um projeto que o próprio Guia denomina como funcional, em virtude da abordagem das inúmeras variáveis envolvidas, bem

[2] Disponível em: https://www.guiatpc.com.br/.
[3] Disponível em: https://f2122ec8-8c98-4844-a27d-1b78c4e37c7c.filesusr.com/ugd/d17873_25d39a909bea4bcbaa691e15cf8e3e1c.pdf
[4] Idem.
[5] Idem.

como da participação da população impactada, englobando todos os aspectos, conforme a figura abaixo retirada do próprio Guia:



Os principais componentes de um projeto funcional são:

a) caracterização da área de influência do projeto;
b) estudos de demanda de transporte;
c) plano de reorganização e integração do transporte;
d) estudo de alternativas;
e) compatibilização com planos e projetos existentes;
f) anteprojeto dos componentes de infraestrutura;
g) anteprojeto dos componentes de tecnológicos;
h) plano operacional básico;
i) estudos de tráfego;
j) projeto de inserção urbana;
k) estudos ambientais preliminares;
l) estudo de custos, benefícios, e viabilidade econômica e econômico-financeira; e
m) estudo de riscos.

Figura 1 - Principais componentes de um projeto funcional de transporte público, segundo guia do BNDES

41. Evidentemente que algumas das fases, a depender do nível de intervenção de obras de infraestrutura, não se aplicarão ao caso concreto.

42. Ocorre que mesmo que não se apliquem todas as etapas mencionadas no material multireferido, trata-se de uma boa ferramenta para utilização no Planejamento estatal referente ao Sistema de Transporte Coletivo do Município, atividade, aliás, obrigatória, não discricionária, ainda mais para serviços públicos que se materializarão mediante contratos de longo prazo.[6]

[6] Augusto Neves Dal Pozo, nesse sentido, defende que: "a elaboração de documentos técnicos de planejamento, mais do qualquer outra coisa, espelha as políticas públicas a serem perseguidas pelo Estado com base em inúmeras decisões administrativas que acabam sendo consolidadas em seus termos. No entanto, ao se falar em serviços públicos, o dever de planejamento ganha escala e magnitude, pois se passa a considerar uma gama significativamente mais ampla de variáveis a ser obrigatoriamente examinadas pelo Estado." POZZO, Augusto Neves Dal. O Dever de Planejamento Estatal e a Efetividade na Prestação de Serviço Público de Saneamento Básico. In. BERCOVICI, Gilberto; VALIM, Rafael. Elementos de Direito da Infraestrutura. (coord.). São Paulo: Contracorrente, 2015, p. 208.

43. Em suma, o Município deverá demonstrar como estruturou: *"aquele conjunto de ações jurídicas que visam a estabelecer parâmetros de conduta econômica em determinado espaço-tempo."*[7]

44. Dito de outro modo, é preciso estabelecer parâmetros claros e transparentes na relação contratual para que seja possível a materialização de concorrência e, ao mesmo tempo, permita ao concessionário a utilização de certa autonomia para a organização dos meios para a prestação do serviço em questão. Cabe relembrar, apenas, que a titularidade do serviço continua a ser do Poder Público.[8]

45. Em resumo, a gestão estratégica em que estão compreendidas as atividades relacionadas ao planejamento do serviço e que, consequentemente, servirá como instrumento para a delimitação do objeto a ser concedido, continuará nas mãos da Administração. Por outro lado, a gestão operacional se consubstancia na operacionalização da prestação do serviço em si, com a referida autonomia, pressuposto inclusive para que haja efetiva partilha de responsabilidades em relação ao Sistema de Transporte.[9] Sobre o assunto, ensina Floriano de Azevedo Marques Neto:

> O papel de cada parte é sobremodo relevante. Ao privado cabe, na parceria, empreender (conceber, projetar, viabilizar os recursos necessários, construir, organizar, prover meios, etc.), manter funcionando e concorrer para o adequado funcionamento do empreendimento (operação). Eis aqui um elemento característico essencial. Numa parceria, o Poder Público define o que quer (especialmente a utilidade alvitrada e as finalidades pretendidas), deixando ao particular a concepção do modo com o qual proverá o demandado, nos níveis de qualidade estipulados.[10]

46. É a partir do que estiver fixado pelo Poder Público que o contrato será realizado, levando-se em conta uma dada situação concreta que resultará em

---

[7] MOREIRA, Egon Bockmann. Qual é o Futuro do Direito da Regulação no Brasil?. In.: SUNDFELD, Carlos Ari; ROSILHO, André. (org.). *Direito da Regulação e Políticas Públicas.* São Paulo: Malheiros, 2014, p. 113.
[8] GUIMARÃES, Fernando Vernalha. *Concessão de Serviço Público.* São Paulo: Saraiva, 2012, p. 68.
[9] GUIMARÃES, Fernando Vernalha. *Concessão de Serviço Público.* São Paulo: Saraiva, 2012, p. 68-69.
[10] MARQUES NETO, Floriano de Azevedo. As Parcerias Público-Privadas no Saneamento Ambiental. In: SUNDFELD, Carlos Ari (coord.). *Parcerias Público-Privadas.* 2 ed. São Paulo: Malheiros, 2011, p. 308.

uma modelagem específica, nos termos do que leciona Floriano de A. Marques Neto: *"Tenha-se em vista, inicialmente, o seguinte: cada parceria, consoante o seu objeto específico e seu arranjo de viabilidade, haverá de ter uma delimitação específica."*[11]

47. Após a customização do objeto que será concedido, caberá ao Poder Público se atentar para a estruturação econômica do contrato, pois isso terá impacto sobre toda a execução contratual, notadamente na tarifa cobrada dos usuários.[12]

48. Primeiro ponto a ser destacado que perpassas a questão econômica do contrato, é que em alguns Municípios é comum que haja a fixação, mediante lei, do período de concessão para esses contratos de longo prazo sem considerar o investimento necessário e a duração adequada para a sua amortização e retorno pelo operador. Isso, por certo, pode desbalancear a equação econômico-financeira do contrato, podendo resultar em aumentos desnecessários da tarifa, o que afugenta usuários.

49. Cabe ao planejamento contratual a fixação do tempo correto para tais contratos de longo prazo, não ao Poder Legislativo, o que impõe cuidado ainda maior para a sua elaboração, permitindo à iniciativa privada inferir o valor do investimento, o prazo necessário para a sua amortização e retorno do capital.[13]

---

[11] MARQUES NETO, Floriano de Azevedo. As Parcerias Público-Privadas no Saneamento Ambiental. In: SUNDFELD, Carlos Ari (coord.). *Parcerias Público-Privadas.* 2 ed. São Paulo: Malheiros, 2011, p. 307.

[12] É comum verificar insatisfação da população em relação aos valores das tarifas. Isso não acontece sem razão, basta se atentar ao fato de que no período compreendido entre 2000 e 2012, o Índice de Preços ao Consumidor (IPCA) nacional alcançou o percentual de 125%, enquanto o aumento das tarifas, em média, no país, foi bem maior: 192%. A gasolina, por exemplo, subiu, em média, 122% no mesmo período, o que acaba por incentivar a utilização de automóveis, sobretudo ante a política de incentivo à venda de carros e motos dos últimos quinze anos. In: CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro; et al. Tarifação e Financiamento do Transporte Público Urbano. Brasília: IPEA, 2013. (Nota Técnica, n. 02).

[13] Bernardo Strobel Guimarães explica: "o correto retorno do investimento depende basicamente de três dimensões: o valor alocado no contrato pelo particular, a geração de caixa do empreendimento e o tempo de duração da relação. Tais dimensões interligam-se de modo incindível, constituindo o núcleo duro da dimensão econômica do contrato de concessão." In: GUIMARÃES, Bernardo Strobel. O Prazo nas Concessões e as Normas que Estipulam Vigência Máxima do Vínculo: algumas inquietações. In: MOREIRA, Egon Bockmann. (coord.). *Contratos Administrativos, Equilíbrio Econômico-Financeiro e Taxa Interna de Retorno:* a lógica das concessões e parcerias público-privadas. Belo Horizonte: Fórum, 2017, p. 48.

50. Também em relação à dimensão econômica, deve-se considerar com o devido cuidado a escolha do método tarifário a ser adotado no caso concreto, pois a escolha impactará diretamente no valor da tarifa.

51. Existem dois modelos tarifários principais: modelo *GEIPOT* e fluxo de caixa descontado. O primeiro faz parte do método denominado *cost plus* ou *rate of return,* caso em que é garantida a cobertura do custo do serviço com uma taxa de retorno adicional, o segundo é caracterizado por uma taxa de remuneração sobre as saídas de caixa, ou seja, são garantidos fluxos positivos compensando os fluxos negativos desembolsados que, quando trazidos a valor presente por uma taxa de juros, chamada taxa interna de retorno, rentabilizam adequadamente o investidor.

52. No modelo tarifário *rate of return* ou *cost plus,* a primeira dificuldade de controle que se apresenta é a assimetria de informações, na medida em que todos os gastos são realizados pelo parceiro privado. Isto é, a tarifa garante todos os custos do serviço, o que impõe acompanhamento pormenorizado dos gastos.

53. A segunda dificuldade desse modelo decorre da ausência de incentivos ao parceiro privado buscar eficiência, tendo em vista que, segundo Fernando Vernalha Guimarães: “a garantia de cobertura dos custos e da taxa de retorno desestimula o prestador a buscar a racionalização das despesas envolvidas na concessão e a boa alocação de recursos.”[14]Além disso, pode incentivar também o sobreinvestimento a fim de inflar a base de cálculo para o seu retorno, conforme Egon B. Moreira: “este modelo estimula o investidor a aumentar os seus ativos: ele sabe que, se aumentar os custos, muito provavelmente aumentará os lucros – pois terá o seu preço definido para cima (a maior).”[15]

54. Não bastasse, a ausência de eficiência pode levar à diminuição da base de passageiros pagantes, com o consequente aumento da tarifa para a cobertura

[14] GUIMARÃES, Fernando Vernalha. *Concessão de Serviço Público.* São Paulo: Saraiva, 2012, p. 188.
[15] Idem.

dos custos inerentes ao contrato, resultando na paradoxal situação em que tanto pior o serviço, maior será o valor cobrado dos seus usuários.

55. É nesse contexto que se extrai outra premissa em relação ao modelo *GEIPOT* (*cost plus*), qual seja: a necessidade de se estabelecer claros indicadores de qualidade do serviço a serem aferidos regularmente, para que não ocorra a situação relatada no parágrafo anterior, em que a piora do serviço importa no aumento de seu custo.

56. Outra desvantagem que se verifica na adoção desse método se refere à estipulação da adequada taxa de retorno. Para essa fixação é preciso conhecimento aprofundado acerca dos custos que impactam na tarifa, assim como o setor. Do contrário, poderá haver uma taxa excessivamente alta, com reflexos ruins para os usuários ou uma taxa excessivamente baixa, impactando diretamente no serviço.[16] Ademais, esse modelo tarifário é incentivado para casos em que os custos dos serviços não sejam tão instáveis[17].

57. Outro ponto é que a adoção desse modelo pressupõe estrutura de fiscalização apropriada, em razão da mencionada forma de remuneração que se dará com base no custo do serviço, impondo o acompanhamento pormenorizado da execução contratual. Deve o Poder Público, enfim, fiscalizar a execução contratual a fim de acompanhar tanto o desempenho do serviço prestado à população, como também os seus custos, fazendo a verificação *pari passu* do preço tarifário.

58. A adoção do modelo fluxo de caixa, por outro lado, não se mostra imune à crítica. O método se utiliza da análise da atratividade do empreendimento em que haverá os investimentos pelo concessionário, através da estimativa das entradas e saídas projetadas em um fluxo de caixa relacionado a todo o tempo contratual, trazidas (entradas e saídas) a valor presente líquido, mediante a

---

[16] GUIMARÃES, Fernando Vernalha. *Concessão de Serviço Público.* São Paulo: Saraiva, 2012, p.189.

[17] GUERRA, Sérgio. Concessões de Serviços Públicos: aspectos relevantes sobre o equilíbrio econômico-financeiro e a taxa interna de retorno. In: MOREIRA, Egon Bockmann. (coord.). *Contratos Administrativos, Equilíbrio Econômico-financeiro e a Taxa Interna de Retorno:* a lógica das concessões e das parcerias público-privadas. Belo Horizonte: Forum, 2017, p. 455.

aplicação de uma taxa de desconto que se relaciona ao custo médio ponderado de capital.

59. Considerando que haverá a estimativa de custos logo no início do projeto, duas conclusões iniciais podem ser extraídas: i) a possibilidade de se utilizar da tabela inerente ao método *GEIPOT* para a estimativa inicial de custos; ii) a necessidade de se planejar adequadamente o projeto, porquanto os equívocos encontrados durante a execução contratual podem desequilibrar gravemente a equação econômico-financeira do empreendimento, o que pode levar ao encarecimento da tarifa.

60. É necessário, com efeito, que as projeções feitas no projeto sejam confiáveis, evitando-se o aumento ou redução substancial da taxa de retorno do projeto. Evidentemente que não se está a afirmar que devem ser exatas, pois os cenários econômicos estão sujeitos a mudanças bruscas.

61. Daí emerge outro importante fator que impacta os contratos de longo prazo: a adequada alocação dos riscos contratuais. Afinal, não é possível que o concessionário seja responsável por todos os riscos inerentes ao empreendimento. A distribuição de riscos segue uma lógica jurídico-econômica, pois embora a lógica seja econômica, o direito também tratou da questão, ainda que de forma genérica, conforme se verifica na Lei nº 11.079/2004.[18] Vale mencionar a lição de Fernando Vernalha Guimarães a esse respeito: *"Já para os casos em que o risco não derive diretamente das obrigações alocadas à parte, não havendo um controle direto do risco pela parte, deve-se preferir alocá-lo à parte que detenha maior expertise técnica para gerenciá-lo."*[19] Isso, evidentemente, deve ser aferido no caso concreto, com base em estudos específicos.

---

[18] Art. 4º Na contratação de parceria público-privada serão observadas as seguintes diretrizes: (...) VI – repartição objetiva de riscos entre as partes;
Art. 5º As cláusulas dos contratos de parceria público-privada atenderão ao disposto no art. 23 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, no que couber, devendo também prever: (...) III – a repartição de riscos entre as partes, inclusive os referentes a caso fortuito, força maior, fato do príncipe e álea econômica extraordinária;

[19] GUIMERÃES, Fernando Vernalha. Alocação de Riscos na PPP. In: JUSTEN FILHO, Marçal; SCHWIND, Rafael Wallbach. (coord.). *Parcerias Público-Privadas:* reflexões sobre os 10 anos da Lei 11.079/2004. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2015, p. 244.

62. Na esteira de todos os fatos e fundamentos expostos acima, verifica-se que não há modelo perfeito a ser escolhido, daí decorrendo a necessidade de se motivar o ato em que o método tarifário será estipulado, em razão da necessidade de compatibilizá-lo com a estrutura de gestão e fiscalização do Poder Público.

63. Pelo exposto, a licitação de um contrato de concessão de longo prazo, como é o caso do Sistema de Transporte Coletivo, deve ser precedida de um Projeto adequado em que depois de definidos determinados aspectos técnicos, a dimensão econômica deverá ser muito bem explicitada e justificada.

64. Tratados os pontos relacionados à estruturação do projeto que dará base à concorrência, cabe mencionar também algumas questões ínsitas à qualidade do serviço prestado, fase posterior ao planejamento.

65. Em uma das pesquisas sobre a mobilidade urbana realizada pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA, foram avaliadas as principais características para o serviço de transporte público ser considerado satisfatório.[20]

Tabela 8 – Característica mais importante para um bom transporte (colocação)

	A pé	Bicicleta	Carro	Moto	TP
1º	ser rápido	ser rápido	ser rápido	ser rápido	ser rápido
2º	ser barato	ser barato	ser confortável	mais de uma forma disponível	mais de uma forma disponível
3º	mais de uma forma disponível	ser confortável	mais de uma forma disponível	ser confortável	sair num horário adequado

Fonte: Sips – 2010

[20] Disponível em: https://www.sinaldetransito.com.br/artigos/sips_mobilidade_urbana.pdf.

Tabela 9 – Segunda característica mais importante para um bom transporte (colocação)

	A pé	Bicicleta	Carro	Moto	TP
1º	ser barato	ser barato	ser confortável	ser barato	ser barato
2º	ser confortável	ser rápido	ser rápido	ser rápido	ser rápido
3º	ser rápido	ser confortável	chegar num horário desejado	ser confortável	chegar num horário desejado

Obs.: Às respostas "Apenas 1 opção" foram atribuídos os valores dados em resposta ao principal motivo.
Fonte: Sips – 2010

66. Pode-se concluir que, na visão dos usuários, efetivos ou potenciais, as principais preocupações que os levam a utilizar ou não, ou a uma boa ou má avaliação dos serviços, correspondem à velocidade, ao preço e à disponibilidade. É dizer, não há serviço de transporte público prestado de forma satisfatória que não seja, ao menos, rápido, barato e de fácil utilização.[21]

67. Tais características impõem que o sistema seja confiável, devendo os ônibus passarem nos horários programados, com viagens tendo a duração esperada e sem haver falhas constantes.

68. Nesse contexto emerge, também, a importância da divulgação de informações sobre o sistema que trará maior confiabilidade. As informações devem ser as mais acessíveis possíveis, divulgadas em diferentes fontes e consistente entre elas.

69. Igualmente impactante é a infraestrutura existente, que quando correlacionada com o atendimento às normas de acessibilidade determina o acesso ou não dos portadores de necessidades especiais ao sistema. O número de pessoas portadoras de algum tipo de deficiência no Brasil é relevante e deve ser levado em conta na elaboração de políticas públicas. Segundo a Cartilha do Censo de 2010[22], "considerando a população residente no país, 23,9% possuíam pelo menos uma das deficiências investigadas: visual, auditiva, motora e mental

[21] Idem.
[22] Cartilha do Censo 2010 – Pessoas com Deficiência / Luiza Maria Borges Oliveira / Secretaria de Direitos Humanos da Presidência da República (SDH/PR) / Secretaria Nacional de Promoção dos Direitos da Pessoa com Deficiência (SNPD) / Coordenação-Geral do Sistema de Informações sobre a Pessoa com Deficiência; Brasília: SDH-PR/SNPD, 2012. 32 p.

ou intelectual". Para que essa população seja atendida, devem ser disponibilizadas condições de acesso ao transporte, notadamente nos veículos, pontos de parada e terminais.

70. Cabe ainda ressaltar a importância da existência de integração, que poderá impactar substancialmente a utilização ou não do sistema. Para o seu funcionamento eficiente devem ser observadas as demandas específicas de deslocamento para que não seja muito oneroso às pessoas que têm que pagar múltiplas passagens se deslocarem, seja a trabalho, lazer ou outro objetivo. Essas pessoas consequentemente sairiam do sistema caso não houvesse integração. Percebe-se, então, que a integração contribui diretamente para alcançar dois dos principais atributos exigidos pela população e pesquisados pelo IPEA, caso seja bem estruturada: preço e rapidez. A sua inexistência, aliás, é ressaltada pela ANTP[23]:

> A maioria dos municípios brasileiros não tem integração adequada do seu transporte público, seja entre os próprios serviços, seja entre eles e os demais modos de transporte como a bicicleta e o automóvel. Esta é mais uma deficiência grave do sistema, que resulta em grande queda da sua atratividade e eficiência. (ANTP, 2006, p. 89).

71. Em compensação, a integração deve ser cuidadosamente estudada para não onerar demasiadamente a tarifa, já que os passageiros equivalentes[24] acabam financiando a integração dos usuários.

72. Enfim, todos os pontos tratados neste tópico foram abordados de alguma maneira na presente auditoria, pois podem ter impacto significativo nos Sistemas do Transporte Coletivo.

---

[23] ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS - ANTP. Panorama da mobilidade urbana no brasil. São Paulo, ANTP, 2006, 122 p.

[24] "Passageiros equivalentes" faz parte da terminologia do cálculo tarifário, sendo igual ao número de passageiros que pagam a tarifa integral somado aos que pagam a tarifa com desconto ponderada por um fator de desconto. Assim, por exemplo, um estudante que paga meia passagem é considerado meio passageiro equivalente. Uma categoria que não paga passagem não tem efeito sobre o passageiro equivalente, porquanto não financia o Sistema de Transporte Público Urbano, apenas o usa.

2.2 PERFIL DO SISTEMA DE TRANSPORTE DO MUNICÍPIO DE PATO BRANCO

73. De início, cabe destacar que diferentemente das cidades de Cascavel e Ponta Grossa, que foram auditadas no âmbito do Plano Anual de Fiscalização – PAF, o contrato de concessão da prestação e exploração de serviço público de transporte coletivo urbano de passageiros número 180/2017/GP do Município de Pato Branco, iniciou sua vigência apenas no ano de 2018.

74. Apesar da data de início, o Projeto Básico que embasou o Edital de Licitação foi entregue à Prefeitura pela consultoria contratada para a sua elaboração em abril de 2015, mesmo ano em que ocorreu a publicação do certame. Entretanto, em razão de algumas disputas judiciais e extrajudiciais entre as concorrentes, houve essa diferença temporal entre a elaboração do processo administrativo e o início da operação da concessão pelo Consórcio Tupa, formado por outras duas sociedades empresárias.

75. Além disso, a Lei Geral de Transporte Público do Município (Lei nº 3.598) é do ano de 2011, anterior, portanto, à Lei Nacional de Mobilidade Urbana, o que, por si só, não demonstra qualquer ilicitude, conquanto tal situação possa gerar algumas discrepâncias entre as diretrizes gerais contidas no Plano Nacional em relação ao Plano Municipal, o que pode ser corrigido com a análise adequada do que determinado pelo Congresso Nacional.

76. No mais, considerando que transcorreu um período razoável entre a realização dos estudos técnicos, divulgação do edital e assinatura do contrato, a situação do Transporte Municipal pode gerar, de imediato, a necessidade da análise de alguns aspectos importantes, tais como a revisitação do Plano Diretor – sem contar o Plano de Mobilidade, evidentemente – bem como da verificação de mudanças socioeconômicas, como a instalação de novos empreendimentos com potencial para a geração de emprego em áreas específicas da cidade, como efetivamente ocorreu, conforme mencionado pelo Coordenador de Transporte da Autarquia Municipal, em reunião realizada no Município durante os trabalhos de campo da equipe.

77. Nesse contexto, em virtude de Pato Branco ser um local com diversas plantas industriais, mostra-se prudente que o estudo da alocação de novas linhas ou a extinção de outras seja realizado permanentemente, ante a dinamicidade que as atividades econômicas industriais podem gerar para o Município.

78. Evidentemente que as justificativas (motivação) para as escolhas das decisões tomadas deverão ser apresentadas no momento oportuno de cada nova intervenção do Poder Público no Sistema de Transporte. Daí emerge a importância de se manter sob o controle do Poder Público os principais dados inerentes à utilização do transporte público pela população local, embora isso ainda não tenha ocorrido efetivamente.

79. Ante todo o exposto, as recomendações decorrentes do trabalho em questão poderão auxiliar no controle das variáveis contratuais durante o prazo de vigência do contrato de concessão, a fim de aperfeiçoar o serviço prestado.

3. RESULTADO DA EXECUÇÃO DO TRABALHO

3.1 MATRIZ DE ACHADOS

Questão 01: O Plano Municipal de Transporte define critérios e diretrizes mínimas e necessárias conforme a Lei Nacional de Mobilidade Urbana?

ACHADO 01: O Plano Municipal Viário e de Transporte está em desconformidade às diretrizes fixadas na Lei de Mobilidade Urbana

Condição:

O Município de Pato Branco editou a sua Lei de Geral de Transporte Coletivo no ano de 2011(Lei Municipal nº 3.598 de 26 de maio de 2011). No mesmo ano houve a edição do Decreto Municipal nº 5.866, regulamentando a aplicação do Plano.

Em nenhum dos instrumentos referidos, ou mesmo no Projeto Básico utilizado para licitar o Sistema de Transporte Público, consta menção, ainda que genérica, acerca da substituição, mesmo que paulatinamente, da frota de veículos movida a combustível fóssil. Tal diretriz consta expressamente no Plano Nacional de Mobilidade Urbana, tendo aplicação compulsória a todos os entes federativos. Portanto, deveria constar na legislação municipal o estabelecimento de tal diretriz, para que o Poder Executivo, a partir de estudos econômico-financeiros, possa delimitar um cronograma de modo a incentivar o desenvolvimento científico-tecnológico a fim de fomentar o uso de energias renováveis e menos poluentes.

Evidentemente que a substituição dos veículos não pode ser feita de maneira imediata e tampouco em um período curto, em razão de seu custo. Mas é possível realizar um planejamento para a substituição gradativa dos veículos.

Em resumo, apesar de a Lei Nacional de Mobilidade Urbana não obrigar a substituição imediata de frotas movidas a combustíveis fósseis, a situação atual que demonstra inércia da Prefeitura em relação à diretriz para a adoção de métodos que diminuam a poluição se mostra inadequada.

Do mesmo modo, não há a identificação, no estudo técnico e instrumentos normativos avaliados, dos objetivos de curto, médio e longo prazos. Aliás, um dos principais pontos constantes no Plano Nacional de Mobilidade que serve de parâmetro aos demais entes se refere aos princípios, diretrizes e objetivos. Para que estes sejam alcançados, necessário se faz o estabelecimento de objetivos claros, até porque "é pressuposto para o sucesso de um plano urbanístico o compromisso sincero das autoridades não só com a sua elaboração democrática e inteligente, como também para com a sua concretização."[25]

O Plano Municipal de Mobilidade deve contemplar, claramente, quais sãos os seus objetivos, algo que inclusive se relaciona com o apontado anteriormente que diz respeito à frota utilizada.

Evidências:

- Contrato de Concessão da Prestação e Exploração de Serviço Público de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do Município de Pato Branco nº 180/2017.
- Lei Municipal nº 3.598/2011 (Lei Geral do Transporte Público do Município de Pato Branco).
- Decreto Municipal nº 5.866/2011.
- Estudo Técnico e Projeto Básico para o Transporte Coletivo de abril de 2015 realizado pela LOGITRANS.

Fonte do Critério e Critério:

[25] CUNHA FILHO, Alexandre Jorge Carneiro da; RIBEIRO, Carlos Vinícius Alves; MONTEIRO, Vitor. Planejamento, Urbanismo e as Normas Reguladoras da Ocupação do Solo. In: MEDAUAR, Odete *et al* (coord.). *Direito Urbanístico:* estudos fundamentais. Belo Horizonte: Fórum, 2019, 104.

- **Lei Federal nº 12.587/2012:** Art. 6º incisos IV e V e Art. 21 inciso I.
- **Lei nº 8987/95: Art. 6º § 1º.**

Causa:

- Deficiência na elaboração do Plano Municipal de Mobilidade para estabelecer como prioridade a mitigação da poluição ao meio ambiente, mediante a substituição gradativa da frota movida por combustível fóssil, bem como para identificar os objetivos planejados para Pato Branco.

Efeito:

- Utilização permanente de veículos mais poluentes.
- Dificuldade de planejamento em razão da inexistência de objetivos concretos que devem ser atingidos.

Comentários do Gestor:

Na resposta enviada pelo Gestor ao Tribunal foi confirmado que realmente não houve citação na legislação municipal, quer seja na Lei Ordinária ou no Decreto que regulamentou o capítulo do Transporte Coletivo Regular de Passageiros, quanto à substituição dos veículos movidos a combustíveis fosseis. A manifestação informou ainda que a legislação municipal foi anterior à Lei 12.587 - Lei de Diretrizes da Mobilidade Urbana, a qual foi promulgada em 2012, ano seguinte à legislação municipal e que, a falta de previsão para substituição dos veículos ocorre também no Estudo do Projeto Básico, bem como no Edital de Licitação, ambos posteriores a Lei 12.587/2012.

Continuando, informaram que a coordenadoria responsável, junto ao DEPATRAN, com novo coordenador a partir de junho de 2017, no intuito de melhorias do sistema e visando atender com qualidade e quantidade a população de Pato Branco, busca através de participação em eventos como

NTU, ARENA ANTP, Fóruns de Mobilidade Urbana, novas tecnologias entre elas o veículo com tração elétrica, já tendo argumentado com o Chefe do Executivo Municipal, o qual se mostrou propenso.

O Gestor informou ainda que, com o advento do edital de licitação e novo contrato, bem como a promulgação da Lei 12.587/2012, a legislação municipal tem artigos a serem revistos e reformulados bem como o acréscimo de novas redações, sendo que uma delas se refere aos meios de transporte não poluentes ou com redução, no caso dos híbridos, e que o DEPATRAN irá propor esta revisão já em 2020, ao executivo municipal para análise e posterior remessa a Câmara Municipal.

Assim, o DEPATRAN complementou que está em negociação com a operadora a implantação paulatina de um sistema com maior eficiência, tendo inclusive realizado visita técnica, em conjunto com a operadora, ao Município de Cascavel, no qual o sistema de transporte funciona 100% com cartão passagem, não sendo permitido o pagamento com dinheiro dentro dos ônibus, além de possuir também aplicativos para acompanhamento do deslocamento e compra de créditos, bem como uma capilarização de sua rede de venda de créditos para o Transporte Coletivo Regular de Passageiros.

Para tudo isso o Gestor sustentou que, após deliberações, a alteração na Lei e prévio ajuste com a operadora, uma vez que o contrato terá que sofrer revisão quanto ao equilíbrio econômico financeiro, ocorrerá uma previsão de tempo e forma para a mitigação deste lapso.

Por fim, o gestor informou que está com apontamentos dentro da legislação para sofrerem alterações, bem como está em negociação com a operadora visando as melhorias necessárias. Informou ainda que o Plano Diretor está sendo revisado e com isso a elaboração de um novo Plano de Mobilidade Urbana será executado, momento esse oportuno para elencar e corrigir o apontamento feito pela auditoria.

Análise da Equipe:

A Coordenadoria responsável, junto ao órgão que gerencia o Sistema de Transporte do Município de Pato Branco, DEPATRAN, demonstrou ações que evidenciam a intenção, por parte da Administração, de que a situação seja resolvida. Ademais, mostra-se apropriada a criação de uma equipe específica para revisitar os pontos do Plano de Mobilidade Municipal que, atualmente, destoam das diretrizes nacionais ou nos casos em que a legislação de Pato Branco seja silente.

Cabe esclarecer, apenas, que a inclusão da diretriz para a redução da poluição com a substituição paulatina dos veículos da frota deve ter um planejamento concreto, com apontamentos específicos acerca da troca sem que impacte demasiadamente na tarifa.

Portanto, no presente momento as recomendações não foram atendidas, motivo pelo qual se mantém-nas *ipsis literis*.

Conclusão:

Não sanado.

Recomendações:

- Inserir na Lei Geral do Transporte Público do Município de Pato Branco diretriz para a substituição de veículos movidos por combustíveis fósseis.
- Realizar planejamento para a substituição gradativa da frota por veículos menos poluentes sem que isso tenha impacto significativo no valor da tarifa do Transporte Público.
- Inserir os objetivos de curto, médio e longo prazos no Plano de Transporte.

Benefícios Esperados:

- Menos poluição e redução dos custos ambientais para toda a população do Município.
- Melhoria do Planejamento do serviço em razão da identificação clara dos objetivos a serem atingidos, inclusive permitindo à população controlar o Poder Público no que diz respeito à política de transporte, em virtude da transparência decorrente dessa ação.

Questão 02: O Projeto que embasou o Edital de Licitação motivou: critério licitatório, prazo contratual, estimativa de custos e estimativa de demanda?

Achado 02: Inexistência de motivação para a adoção dos aspectos referentes à dimensão econômica do contrato

Condição:

A questão está circunscrita aos pontos relacionados à dimensão econômica do contrato. Daí a necessidade de que o Poder Público motive[26] as suas escolhas com base em premissas realistas, sobretudo em se tratando de um contrato de longo prazo em que tais pressupostos (critério licitatório, prazo contratual, estimativa de custos e estimativa de demanda) impactarão o valor tarifário pago pelos usuários do serviço.

Portanto, a motivação da escolha, assim entendida como a explicitação dos "fatos e os fundamentos jurídicos que levaram a Administração Pública a editar um ato ou tomar uma medida"[27], estaria consubstanciada em estudos técnicos (Projeto) relacionados aos termos econômicos, porquanto a depender do critério licitatório, a tarifa pode aumentar, além do fato de que a estimativa de custos e demanda serão necessárias para o estabelecimento da quantia que será investida e, a partir de todos esses fatores, será fixado um prazo contratual suficiente para amortizar todos os investimentos e custos, além de conferir uma remuneração justa ao investidor.

Com base na análise do material enviado pelo Município, verificam-se algumas inconsistências.

---

[26] Segundo Irene Nohara: "Motivo é o pressuposto de fato e de direito que autoriza a administração a praticar um ato administrativo. O pressuposto de direito corresponde às orientações (dispositivos) legais que dão sustentáculo jurídico ao ato. O pressuposto de fato é o conjunto de circunstâncias, acontecimentos, que levam a Administração a praticá-lo." In.: NOHARA, Irene Patrícia. *Direito Administrativo.* 8 ed. São Paulo: Atlas, 2018, p. 199.

[27] NOHARA, Irene Patrícia. Direito Administrativo. 8 ed. São Paulo: Atlas, 2018, p. 106.

O Projeto Básico utilizado para embasar a licitação do Sistema de Transporte Coletivo, quando da análise do método tarifário, mostrou-se incompleto, pois apenas estima o custo para concluir já pelo modelo *cost plus* ou *rate of return* (GEIPOT[28]), caso em que a tarifa cobrada dos usuários do serviço cobrirá os custos relacionados à sua prestação, incluindo o retorno do operador como custo de oportunidade pelo capital investido no empreendimento.[29-30]

De início, cabe esclarecer que não cabe ao Tribunal de Contas vedar a adoção deste ou daquele método tarifário. Por outro lado, ensina Luiz Felipe Hadlich Miguel: "legítima a atuação que aponte inconsistências no modelo, incorreções do projeto ou vício de criação".[31] Para essa atuação do Tribunal de Contas, cabe ao ente contratante motivar a sua escolha, sobretudo porque todos os métodos tarifários mais comumente utilizados em Transporte Público Coletivo[32] possuem as suas vulnerabilidades.

Além disso, a apresentação de justificativa para a adoção deste ou daquele método tarifário se mostra importante porque subjacente à escolha, caberá ao Poder Público estruturar adequadamente a fiscalização a fim de conduzir a boa prestação do serviço. No método escolhido, a assimetria de informações é bastante presente e pode induzir comportamentos oportunistas, na medida em que os custos do serviço são garantidos independente da eficiência da prestação, além de serem todos executados pelo concessionário.

---

[28] EMPRESA BRASILEIRA DE PLANEJAMENTO DE TRANSPORTES - GEIPOT. (1983). Instruções práticas para cálculo de tarifas de ônibus urbanos. Brasília: GEIPOT.

[29] GOMIDE, Alexandre de Ávila; CARVALHO, Carlos Henrique de. *Transformações e Tendências Recentes na Regulação dos Serviços de Ônibus Urbano no Brasil.* Texto para Discussão. Rio de Janeiro: IPEA, 2016, p. 16.

[30] Conforme leciona Fernando Vernalha Guimarães: *"Garante-se o lucro do concessionário a partir da mensuração da base de capital das despesas inerentes.* GUIMARÃES, Fernando Vernalha. *Concessão de Serviço Público.* São Paulo: Saraiva, 2012, p. 187.

[31] MIGUEL, Luiz Felipe Hadlich. Controle das PPPs: atuação dos tribunais de contas, verificação de projetos, controle das taxas de retorno. In: JUSTEN FILHO, Marçal; SCHWIND, Rafael Wallbach (coord.). *Parcerias Público-Privadas: reflexões sobre os 10 anos da Lei 11.079/2004.* São Paulo: Revista dos Tribunais, 2015, p. 538.

[32] Os mais utilizados são o *cost plus* ou *rate of return* e o Fluxo de Caixa Descontado, em que são estabelecidos valores para o investimento ao longo de toda a concessão, com a fixação de uma Taxa Interna de Retorno – TIR que iguala o valor presente de entradas e saídas de caixa, a fim de manter a rentabilidade do negócio ao longo de todo o período da delegação. Segundo Gabriel Muricca Galípolo e Ewerton de Souza Henriques: *"A TIR de um projeto nada mais é do que um índice relativo que mede a rentabilidade do investimento por uma unidade de tempo."* In: GALÍPOLO, Gabriel Muricca; HENRIQUES, Ewerton de Souza. Rentabilidade e Equilíbrio Econômico-Financeiro do Contrato. In. MOREIRA, Egon Bockmann. (coord.). *Contratos Administrativos, Equilíbrio Econômico-Financeiro e a Taxa Interna de Retorno.* Belo Horizonte: Fórum, 2017, p. 368.

Neste sentido, cabe complementar sobre a ausência de detalhamento para a definição da forma de remuneração do operador do sistema de transporte coletivo da cidade. Em relação à metodologia utilizada, baseada no GEIPOT e bastante conservadora em relação aos índices de eficiência das empresas, a Prefeitura de Pato Branco fez algumas adaptações quando analisamos especificamente a remuneração da empresa pela operação do serviço.

Na planilha de cálculo da tarifa de Pato Branco não existem os itens que o modelo GEIPOT denomina de “Remuneração do Capital”. Ao invés disso, o município optou por inserir no cálculo um item que chamou de “Remuneração do Operador”, forma esta diferente dos métodos mais usuais para Cálculo de Tarifa de Transporte Coletivo, como o método GEIPOT já citado, bem como a nova metodologia desenvolvida pela ANTP[33-34] (Associação Nacional de Transportes Públicos).

Para o cálculo da Remuneração do Operador, o Projeto Básico definiu o percentual de 12,88% aplicado ao custo total da planilha. No entanto o mesmo projeto não detalhou os motivos para a forma de cálculo criada, muito menos como chegou no percentual adotado.

A tabela abaixo faz um comparativo entre o método GEIPOT, método ANTP e aquele aplicado na cidade de Pato Branco, a fim de demonstrar o afirmado acima.

[33] Custos dos serviços de transporte público por ônibus: instruções práticas /Coordenação geral de Antônio Luiz Mourão Santana; Coordenação técnica de Maria Olívia Guerra Aroucha; Apresentação de Ailton Brasiliense Pires. - São Paulo: ANTP, 2017.140 p.: il. ISBN 978-85-86454-04-2.

[34] Custos dos serviços de transporte público por ônibus: método de cálculo /Coordenação geral de Antônio Luiz Mourão Santana; Coordenação técnica de Maria Olívia Guerra Aroucha; Apresentação de Ailton Brasiliense Pires. - São Paulo: ANTP, 2017.191 p.: il. ISBN 978-85-86454-03-5.

Tabela 1 - Comparativo de metodologias de remuneração do operador: GEIPOT, DEPATRAN e ANTP

QUADRO COMPARATIVO ENTRE MÉTODOS DE CÁLCULO DA TARIFA							
CUSTO DO CAPITAL		**PLANILHA GEIPOT 1983**		**PLANILHA DEPATRAN 2015**		**PLANILHA ANTP 2017**	
		TAXA	**REFERÊNCIA**	**TAXA**	**REFERÊNCIA**	**TAXA**	**REFERÊNCIA**
DEPRECIAÇÃO ECONÔMICA[5]	Depreciação de Veículos	método da soma dos anos vida útil: 7 anos valor residual: 20%	Veículo novo mais representativo sem pneu	0,0075 método linear vida útil: 10 anos valor residual: 10%	Veículo novo	método de cole vida util: entre 5 e 15 anos valor residual: entre 5 e 15%	Veículo novo sem pneu
	Depreciação de Maquinas, Instalações e Equipamentos	0,0001 (mensal)	Veículo novo mais representativo da frota	0,0001 (mensal)	Veículo novo	depreciação linear	Veículo básico novo
	Depreciação dos Equipamentos de Bilhetageme ITS	-	-	-	-	depreciação linear	Veículo básico novo
	Depreciação dos Veículos de Apoio	-	-	-	-	método de cole	Veículo de apoio novo
	Depreciação da Infraestrutura	-	-	-	-	depreciação linear	Valor do investimento
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	Remuneração dos Veículos	12% (anual)	Veículo novo sem pneu depreciado	Não há.	Não há.	$\mathrm{TRC} = Taxa\ Selic - \frac{IPCA}{2}$	Veículo novo com pneu depreciado
	Remuneração de Maquinas, Instalações e Equipamentos	0,0004 (mensal)	Veículo novo	Não há.	Não há.		
	Remuneração do Almoxarifado	0,0003 (mensal)	Veículo novo	Não há.	Não há.		
	Remuneração dos equipamentos de bilhetageme ITS	-	-	-	-		
	Remuneração dos Veículos de Apoio	-	-	-	-		
	Remuneração da infraestrutura	-	-	-	-		
LUCRO DO OPERADOR		Já acompanha a Remuneração do Capital		*MARGEM DE REMUNERAÇÃO DA OPERAÇÃO*		*REMUNERAÇÃO PELA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO*	
				12,88%	Custo Total da Planilha	BAIXO RISCO: 5,02% MÉDIO RISCO: 7,31% ALTO RISCO: 12,00%	CF + CV

Fonte: Planilha GEIPOT, Planilha da DEPATRAN e Planilha da ANTP.

Como o contrato já está vigorando, o cuidado para o acompanhamento dos custos relacionados ao serviço e que impactam diretamente na tarifa devem ser redobrados a fim de se evitar o risco de comportamentos oportunistas.

Do mesmo modo, não se justificou o tempo de contrato. Com efeito, a Lei Municipal que regulamenta o serviço de transporte estabeleceu, de início, o prazo contratual de 10 anos para o serviço, renovável por igual período uma única vez. Entretanto, mediante a Lei Municipal nº 4.633 de 17 de julho de 2015 o prazo foi modificado para 20 anos, sem a possibilidade de prorrogação. Embora seja comum o estabelecimento de prazos para a concessão do serviço de transporte coletivo em legislação municipal, isso não se mostra correto do ponto de vista técnico.[35]

A delimitação do prazo contratual se relaciona com os custos dos serviços e investimentos necessários para a sua operacionalização. No presente caso, até mesmo o critério licitatório impactou, ante a cobrança de outorga, valor embutido como custo para o retorno do capital investido. Nesse contexto, explica Bernardo S. Guimarães sobre a Lei Nacional das Concessões:

> De acordo com o modelo legal, o prazo do contrato deve ser definido pelo Edital e pelo Contrato (precedidos de um ato justificador). Essa definição se faz tendo em vista o lapso de tempo necessário para que seja amortizado o investimento do particular (tanto que se isto não tiver ocorrido indeniza-se o saldo, mesmo em casos de caducidade).[36]

Apesar desse equívoco, mostra-se contraproducente a interferência no contrato já em vigência, em razão da grave insegurança jurídica que tal intervenção traria, aumentando os riscos e, consequentemente, os preços para novos contratos. Por outro lado, é dever do Poder Público acompanhar adequadamente o contrato para evitar que

[35] "O prazo é elemento central da ideia de equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de tipo concessionário, sendo constitutivo de sua identidade. Em regra, a definição do prazo deve levar em consideração as variáveis econômicas do projeto, sendo objeto de definição casuística por parte da Administração. Esse é inclusive o modela da Lei nº 8.987/95, que não pode ser alterado senão por lei federal (de alcance nacional)." In: GUIMARÃES, Bernardo Strobel. O Prazo nas Concessões e as Normas que Estipulam Vigência Máxima do Vínculo: algumas inquietações. In: MOREIRA, Egon Bockmann. (coord.). *Contratos Administrativos, Equilíbrio Econômico-Financeiro e Taxa Interna de Retorno:* a lógica das concessões e parcerias público-privadas. Belo Horizonte: Fórum, 2017, p. 59.

[36] GUIMARÃES, Bernardo Strobel. O Prazo nas Concessões e as Normas que Estipulam Vigência Máxima do Vínculo: algumas inquietações. In: MOREIRA, Egon Bockmann. (coord.). *Contratos Administrativos, Equilíbrio Econômico-Financeiro e Taxa Interna de Retorno:* a lógica das concessões e parcerias público-privadas. Belo Horizonte: Fórum, 2017, p. 50.

durante esse longo prazo de concessão não haja o desbalanceamento entre os encargos e contraprestações.

Por tudo isso, percebe-se que a licitação que gerou o atual contrato de prestação dos serviços de transporte Coletivo teve falhas em sua estruturação econômico-financeira.

Evidências:

- Processo Administrativo para Concorrência Pública nº 159/2015.
- Concorrência Pública nº 31/2015.
- Contrato de Concessão da Prestação e Exploração de Serviço Público de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do Município de Pato Branco nº 180/2017.
- Lei Municipal nº 3.598/2011 (Lei Geral do Transporte Público do Município de Pato Branco).
- Decreto Municipal nº 5.866/2011.
- Estudo Técnico e Projeto Básico para o Transporte Coletivo de abril de 2015 realizado pela LOGITRANS.

Fonte do Critério e Critério:

- **Lei Federal nº 12.587/2012:** Artigo 5º Inciso IV**;** Artigo 8º Inciso VI.
- **Lei nº 8987/95:** Art. 6º § 1º, Art. 9º, Art. 14 e incisos, Artigo 18 incisos I e IV.

Causa:

- Deficiência no Planejamento Municipal nos estudos econômico-financeiros que justifiquem o modelo tarifário e tempo contratual.

Efeito:

➢ Ausência de justificativa ou de demonstração econômico-financeira para a adoção do método tarifário *cost plus* ou *rate of return,* inexistindo testes relacionados a outros métodos, como o fluxo de caixa descontado, o que pode dificultar a análise crítica do acompanhamento do valor tarifário, em razão da possibilidade de comportamentos oportunistas para inflar, artificialmente, a tarifa.

➢ Tempo contratual sem embasamento em um Projeto que apontasse um prazo necessário para amortizar investimentos e remunerar o investidor, o que pode provocar desbalanceamento na equação econômico-financeira para uma das partes.

Comentários do Gestor:

O coordenador responsável pelo gerenciamento do Transporte Coletivo de Pato Branco, vinculada ao DEPATRAN, informou que o gestor à época solicitou uma licitação para a elaboração de um Projeto de Estudo Básico para o Transporte Coletivo Regular de Passageiros a ser licitado para concessão de operação, que contasse com todos os elementos, frota necessária, caraterísticas das frota, linhas, horários e itinerários, bem como a planilha de cálculo tarifários, a mesma planilha apresentada pela empresa executora do Projeto do Estudo Básico e a mesma utilizada no Edital de Licitação e que serviu de base para a apresentação da proposta financeira junto ao certame.

Contudo, a respectiva coordenadoria junto ao DEPATRAN afirma que a ANTP lançou nova planilha de cálculo em 2017, dois anos após a realização do certame, não podendo a mesma ter sido incluída ou apontada como sendo a mais eficiente para o pleito, visto sua publicação ser posterior, e a apresentação da proposta financeira no certame ter se baseado na planilha derivada da GEIPOT.

A mesma coordenadoria, em reunião com a operadora já enfatizou que a planilha apresentada pela ANTP/2017 tem uma melhor transparência, e que seja analisada nos próximos anos para possível implantação no decorrer do contrato, desde que essa não cause um desalinhamento do equilíbrio econômico financeiro e mesmo prejuízos ao sistema e usuários.

Por fim, o gestor afirmou que no sentido de uma fiscalização eficiente, a Coordenadoria sob sua responsabilidade busca a implantação de uma Central de

controle de Operação (CCO), com ferramentas de gestão elaboradas pelo Laboratório de Trânsito da UFSC - LABTRANS, que fornecerá os dados brutos do sistema para análise e acompanhamento do Órgão Gestor, bem como um manual de cálculo tarifário e ferramenta para cálculo. Com isso, o gestor conclui que essas medidas tornarão mais eficaz a fiscalização atualmente executada.

Análise da Equipe:

A Coordenadoria responsável, junto ao órgão que gerencia o Sistema de Transporte do Município de Pato Branco, DEPATRAN, demonstrou ações que evidenciam a intenção, por parte da Administração, de que a situação seja resolvida. No entanto, apesar de ressaltar que o gestor a época solicitou uma licitação para a elaboração de um Projeto de Estudo Básico para o Transporte Coletivo Regular de Passageiros, que contasse com todos os elementos e que o manual da ANTP foi lançado apenas em 2017, isso não afasta o achado.

Portanto, embora o Projeto Básico seja bastante detalhado e elaborado por empresa de consultoria especializada, não apresentou justificativa para adoção do método tarifário, tampouco com relação ao tempo contratual.

Por fim, o gestor destaca que para uma fiscalização mais eficiente, planeja implantar uma Central de Controle (CCO), com ferramentas elaboradas pelo Laboratório de Trânsito da UFSC – LABTRANS. A Equipe de Auditoria entende que a iniciativa da Administração em implantar o CCO é positiva e beneficiará a gestão do Sistema de Transporte Público de Pato Branco como um todo.

Entretanto, como esta medida ainda não foi implantada, mantém-se as recomendações.

Conclusão:

Não sanado.

Recomendações:

➢ Viabilizar estrutura adequada, sobretudo no que diz respeito à Tecnologia da Informação em Centro de Controle de Operações, para o levantamento permanente dos preços de insumos relacionados à tarifa e a execução contratual, com o intuito de evitar que o longo prazo contratual possa trazer o desbalanceamento entre investimentos e custo *vis a vis* o retorno do investimento pelo concessionário.

Benefícios Esperados:

➢ Mitigação de comportamentos oportunistas por parte dos concessionários, em razão do acompanhamento adequado do método tarifário e o tempo contratual.

Questão 04: O Sistema de Transporte Público Municipal oferece adequadas condições de acessibilidade à população?

Achado 03: O Sistema de Transporte Público Municipal não oferece adequadas condições de acessibilidade à população quanto à infraestrutura.

Condição:

Avaliou-se a infraestrutura urbana ligada ao transporte coletivo e os veículos que compõem a frota do Município através de amostragem. Para cada verificação, elaborou-se um *checklist* para aplicação na visita *in loco*, onde foi possível constatar os itens em acordo ou desacordo com as normas aplicáveis.

Em relação à infraestrutura, a saber, pontos de parada, foi possível perceber o não atendimento em relação a várias questões. De todos os pontos da cidade, os seguintes foram avaliados:

Tabela 1 - Identificação dos pontos avaliados

IDENTIFICAÇÃO DOS PONTOS AVALIADOS
PI1 (Ponto de Integração 1)
PI2 (Ponto de Integração 2)
PI3 (Ponto de Integração 3)
PI4 (Ponto de Integração 4)
Av. Tupi entre a Rua Fiorelo Zandoná e a Rua Antônio Ascari, sentido bairro
Av. Tupi entre a Rua Fiorelo Zandoná e a Rua Antônio Ascari, sentido centro
Av. Tupi esquina com a Rua Brasília, sentido centro
Av. Tupi esquina com a Rua Brasília, sentido oposto ao centro
UTFPR
FADEP sentido bairro
FADEP sentido centro
Av. Tupi com a Rua Presidente Juscelino, sentido centro

Av. Tupi com a Rua Presidente Juscelino, sentido bairro
Rua Itacolomi entre a Rua Afonso Pena e a BR-158, sentido centro
Rua Itacolomi entre a Rua Afonso Pena e a BR-158, sentido bairro
Av. Tupi em frente à loja de mat. Const. Casagrande, sentido bairro
Av. Tupi em frente à loja de mat. Const. Casagrande, sentido centro

A **Erro! Fonte de referência não encontrada.**Tabela 2 resume a situação encontrada.

Tabela 2 - Itens verificados nos pontos de parada e percentual dos pontos que não atendem ao critério estabelecido

VERIFICAÇÃO	CRITÉRIOS	% QUE NÃO ATENDE AO CRITÉRIO
INFORMAÇÕES AO USUÁRIO	Sinalização indicativa de ponto de parada	47,1%
	Existência de dispositivos de sinalização e informação visual com a informação das respectivas linhas de ônibus.	88,2%
	Existência de dispositivos de sinalização e informação tátil e auditiva com a informação das respectivas linhas de ônibus.	100,0%
CARACTERÍSTICAS DO PONTO DE PARADA	Existência de guia rebaixada para travessia de pedestre	58,8%
	Existência de piso tátil de alerta e direcional	76,5%
	Existência de calçada	0,0%
	Existência de assentos	70,6%
	Existência de espaço para cadeiras de rodas	58,8%
	Faixa mínima de 90 cm para circulação de pedestres (ideal = 1,20 m)	29,4%
	Existência de cobertura (recomendado)	5,9%

Constatou-se que no Município de Pato Branco não estão instaladas, atualmente, paradas padronizadas, como se percebe nas Figuras de 2 a 5, embora o Município já tenha elaborado um projeto padrão a ser implantado nos próximos anos (observado na Figura 6). Dos pontos de parada analisados, conforme Tabela 2, a maioria

não possui existência de informação visual das linhas de ônibus que passam naquele ponto. Outro aspecto relevante observado é que 70,6% não são dotados de assentos, tornando a espera desconfortável, principalmente para pessoas idosas. Não se pode esquecer também que a maioria dos pontos analisados não permite o livre acesso de cadeirantes, seja pela ausência de guia rebaixada para cadeirantes[37], seja pela ausência de espaço destinado para a cadeira de rodas ou ainda pela inadequação da faixa mínima para circulação (faixa livre)[38].



Figura 2 - Foto de ponto de parada na Rua Luís César Amador



Figura 3 - Foto de ponto de parada na Rua Benjamin Borges dos Santos, próxima à FADEP



Figura 4 - Foto de ponto de parada na Rua Luís Detoni



Figura 5 - Foto de ponto de parada na Rua Tocantins

[37] Considerando o trajeto do cadeirante (rota acessível), ou seja, seu acesso à calçada em que o ponto de parada está posicionado. Foi avaliado os arredores para definir um caminho preferencial do cadeirante.
[38] De acordo com o item 4.1.2 da ABNT NBR 14022/2011, "o ponto de parada no passeio público deve estar integrado com o entorno, respeitando uma faixa livre mínima de 1200 mm em condições de segurança e conforto para circulação de pedestres e pessoas com deficiência em cadeira de rodas. Na falta de espaço suficiente, admite-se uma faixa livre de 900 mm.".



Figura 6 - Foto de ponto de parada novo instalado na Rua Fernando Ferrari



Figura 7 - Foto de ponto de parada instalado na Av. Tupi, próximo à Rua Elaine Caldato Amadori

A maioria (70,6%) não possui piso tátil de alerta e direcional para deficientes visuais, e nenhum possui dispositivo de informação tátil e auditiva para orientar os usuários deficientes visuais sobre as linhas que passam no ponto ou a proximidade do ônibus, inclusive a qual linha o veículo que está chegando pertence. Como o custo de tal implementação em todas as paradas é demasiadamente alto, restritivo para muitas cidades, pode-se optar pela sinalização em braile nos pontos de parada e ambas (sinalização auditiva e braile) no futuro terminal.

Quanto aos veículos[39], foram avaliados 8 ônibus. Destes, foi notada inconformidade em relação à ausência do Símbolo Internacional de Acessibilidade (SAI) junto à porta de embarque/desembarque dos veículos acessíveis[40], ausência do SIA no lado oposto da carroceria[41], além de que alguns não possuem alarme sonoro diferenciado para a solicitação de parada do cadeirante (necessário para que o motorista saiba quando terá que acionar a plataforma elevatória)[42]. Considera-se que tais achados são de fácil resolução, sendo que os veículos que não possuem alarme sonoro diferenciado são antigos, o que deve ser resolvido com a substituição desses quando da

[39] A adaptação de ônibus para o acesso a pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida está prevista nos artigos 227 e 244 da Constituição Federal de 1988. Ela foi regulamentada somente em 2000, por meio da Lei n° 10.098 e, posteriormente, pelo Decreto Federal n° 5.296, de 2004 que estabeleceu, em seu Art. 38, que "a frota de veículos de transporte coletivo rodoviário e a infraestrutura dos serviços deste transporte" deveriam estar totalmente acessíveis até dezembro de 2014.
[40] Veículos 2029, 2030, 2032 e 0512.
[41] Veículos 2029, 2030, 2032, 2033 e 0512.
[42] Veículos 2030, 2033 e 0512.

renovação da frota. No mais, excluindo os itens de fácil resolução, pode-se afirmar que toda a frota do Município de Pato Branco é acessível.

Evidências:

- *Checklists* de acessibilidade preenchidos (Papel de Trabalho 3);
- Fotos dos pontos de parada relativos aos itens de acessibilidade;
- Mapa de linhas e pontos de parada do Município de Pato Branco.

Fonte do Critério e Critério:

- **Lei Municipal 3598/2011, seção VII, Art. 47**
- **ABNT NBR 14022/2009 –** Acessibilidade em veículos de características urbanas para o transporte coletivo de passageiros**;**
- **ABNT NBR 9050/2015 –** Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**;**
- **ABNT NBR 16537/2016 -** Acessibilidade – Sinalização tátil no piso – Diretrizes para elaboração de projetos e instalação**;**
- **Livro Transporte Público Urbano[43].**
- **Checklist PT3 – Itens de verificação em Pontos de Parada:**
    - Existência de sinalização indicativa de ponto de parada;
    - Existência de dispositivos de sinalização e informação visual com a informação das respectivas linhas de ônibus;
    - Existência de dispositivos de sinalização e informação tátil e auditiva com a informação das respectivas linhas de ônibus;
    - Existência de guia rebaixada para travessia de pedestre;
    - Existência de piso tátil de alerta e direcional;
    - Existência de calçada;
    - Existência de assentos;

[43] FERRAZ, A. C. P.; TORRES, I. G. E (2004) Transporte Público Urbano. São Paulo, Rima Editora, 428 p.

- Existência de espaço para cadeira de rodas;
- Faixa mínima de 90 cm para circulação de pedestres, sendo 120 cm o ideal;
- Existência de cobertura.

➢ **Checklist PT3 – Itens de verificação em Veículos:**

- Existência de pega-mãos em diagonal em cada uma das folhas das portas;
- Ausência de obstáculo na entrada/saída do veículo;
- Existência de plataforma elevatória veicular nos casos em que o veículo não seja de piso baixo ou de embarque/desembarque em plataforma;
- 10% dos assentos devem ser preferenciais ou, no mínimo, 2;
- Os assentos preferenciais devem ser identificados na cor amarela e sinalizados;
- Existência de dispositivo tátil na coluna ou balaústre aplicado em cada banco;
- Indicação nos assentos preferenciais de quais pessoas possuem direito legal ao uso;
- Símbolo Internacional de Acessibilidade (SIA) junto à porta de embarque/desembarque;
- SIA no lado oposto da carroceria;
- SIA na parte frontal;
- SIA na traseira (lado esquerdo);
- Acabamento na cor amarela para a identificação dos desníveis existentes;
- Indicação de que a área reservada (*box*) se destina a cadeirantes e pessoas com deficiência visual;
- Instrução para fixação da cadeira de rodas e cinto de segurança no *box*;
- Existência de dispositivo tátil no balaústre mais próximo ao *box;*
- Existência de interruptor de parada no *box* com alarme diferenciado;

- A solicitação de parada deve possuir região côncava que contenha o ideograma P e sua representação em Braille.

Causa:

- Possível desconhecimento por parte da Administração das Normas Técnicas Aplicáveis;
- Lei municipal que versa sobre a padronização de calçadas de acordo com critérios de acessibilidade é relativamente recente;
- Valor elevado para substituição das paradas de ônibus do Município;
- Falta de iniciativa para substituição das paradas de ônibus antigas por novas já adaptadas quando as antigas se tornam inservíveis;
- Ônibus mais antigos não foram comprados em total cumprimento às Normas Técnicas;
- A elaboração do Projeto Básico Padrão a ser implantado na cidade é recente.

Efeito:

- Infraestrutura urbana ligada ao Transporte Coletivo inacessível, notadamente no que diz respeito às paradas de ônibus;
- Incompatibilidade de gastos com acessibilidade dos veículos (frota 100% acessível), em relação à infraestrutura (calçadas, rampas de acesso, etc.). De fato, o cadeirante consegue entrar no ônibus facilmente, mas o trajeto a partir ou para o ponto de parada se torna praticamente impossível em muitas áreas;
- Inexistência de condições mínimas de acesso aos deficientes visuais. As informações nos pontos de parada não são disponibilizadas em braile, nem há aviso sonoro.

Comentários do Gestor:

Quanto à infraestrutura de pontos de embarque e desembarque do sistema do Transporte Regular de Passageiros no Município de Pato Branco, a Administração concorda com o apontamento de que não havia uma padronização nos modelos de abrigos. Contudo, informam que neste momento já está em fase de instalação a primeira remessa de pontos novos: serão 110 abrigos novos com paredes em vidro temperado, com teto termo isolante, com banco em madeira, e local distinto para cadeirantes, e que os pontos visualizados pela equipe de Auditoria não estavam concluídos e receberão piso tátil para deficientes e “pavers” , bem como adesivos informativos de horários e ainda adesivo indicando o local do cadeirante, adesivos táteis em braile, bem como pretende-se a instalação de painéis em Led para informação nos pontos dos horários dos ônibus e quanto tempo o mesmo levara para chegar aquele ponto.

Da mesma forma os pontos de Integração 1, 2 e 3 passarão a integrar um único lugar com terminal fechado com portas automáticas de embarque e desembarque, com ar condicionado central e cortinas de ar em cada porta, catracas com bilhetagem eletrônica, banheiros públicos com acessibilidade, local interno aberto com arborização e bancos, central de atendimento ao usuário, praça de auto atendimento para alimentação, bancos e locais para cadeirantes, painéis informativos, com áudio, sistema braile, piso tátil e sistema de segurança com 34 câmeras internas e externas no terminal.

A administração também ressaltou o esforço no sentido de implantação do aplicativo de acompanhamento em tempo real do deslocamento dos veículos, e compra de créditos.

Destacaram que o sistema possui 360 locais de embarque e desembarque, o que resulta em esforço, da coordenadoria, para a substituição paulatina dos demais locais por pontos de mesma característica.

Quanto a acessibilidade nos veículos, informaram que, toda a frota conta com elevador de acesso e dois locais distintos para cadeirantes, além de 08 (oito) lugares devidamente sinalizados como prioritários, conta ainda com adesivos táteis em braile nos balaústres próximo as portas de desembarque, e que todas as demais orientações feitas pela auditoria serão solicitadas de imediato sua a implementação junto aos veículos. Já os veículos que foram adquiridos usados, estes serão padronizados conforme ocorra a sua substituição.

Por fim, a administração informou que em conversa recente com o chefe do Executivo Municipal, foi discutida a ideia de criar o fundo municipal do Transporte Coletivo, e que o mesmo se mostrou favorável. Agora, estão levantando todas as questões legais com o jurídico da prefeitura para a criação do fundo, visando com isso a possibilidade mais rápida de elucidação de problemas, melhorias no sistema e substituição de mobiliário urbano do transporte.

Análise da Equipe:

A Coordenadoria responsável, junto ao órgão que gerencia o Sistema de Transporte do Município de Pato Branco, DEPATRAN, demonstrou ações que evidenciam a intenção por parte do órgão público para que a situação seja resolvida.

Com relação aos pontos de parada, apesar de a administração informar que já iniciaram a substituição de 110 pontos de paradas, esta execução ainda está em fase inicial e não atende todos os 360 pontos existentes. Além disso, conforme amplamente evidenciado, mesmo nos locais em que já houve a substituição das paradas, ainda não existem sinalizações nos pisos, o que prejudica a população.

Com relação aos ônibus, a administração também informou que ainda irá solicitar adequação dos apontamentos, apesar de serem de fácil resolução.

Com isso, como até o presente momento as recomendações não foram implementadas na sua totalidade, mantendo-se as recomendações.

Conclusão:

Não sanado.

Recomendações:

- Adequar as paradas de ônibus através de Projeto Básico Padrão adequado às Normas de Acessibilidade para substituir paulatinamente as paradas que estão carentes de acessibilidade;
- Elaborar um plano de adequação periódica da infraestrutura urbana para que o trânsito de cadeirantes e pessoas com mobilidade reduzida seja possível.

Benefícios Esperados:

- Inclusão integral dos portadores de necessidades especiais ao Sistema de Transporte Coletivo Urbano;
- Adequação do mobiliário urbano às Normas de Acessibilidade para a diminuição das dificuldades de utilização do sistema pelos portadores de necessidades especiais;
- Padronização de pontos de parada acessíveis.

Questão 05 – O Sistema de Transporte Público Municipal atende convenientemente a população no que diz respeito à lotação, frequência, integração e transparência?

ACHADO 04 - O Sistema de Transporte Público Municipal não atende convenientemente à população usuária.

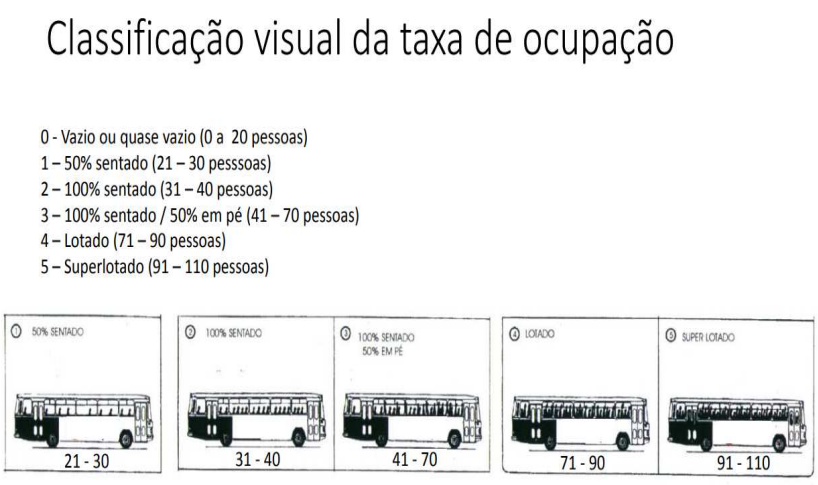
Condição:

I. Em relação à lotação:

O Município de Pato Branco possui dois períodos principais de pico: manhã, das 06:00 às 8:00, aproximadamente, e fim de tarde, entre as 17:00 e 19:00, aproximadamente.

Nesses horários, ocorre a maior sobrecarga do sistema em termos de demanda. A fim de medir a lotação nesses horários, foi aplicado o *checklist* de lotação dos veículos durante 3 dias da semana, entre os dias 29 e 31 de outubro. Como critério para definição do nível de lotação em um ônibus, foi utilizada uma metodologia de classificação visual, resumida na seguinte figura:

Figura 3 – Modelo Esquemático de Classificação visual



Usando essa metodologia, pôde-se anotar diversas linhas (horários e lotação) que passavam por terminais e paradas. A partir da tabulação dos dados, foram elaborados gráficos que resumem a lotação das linhas nos períodos observados usando a classificação visual da taxa de ocupação. A partir da definição de lotação máxima aceitável como a de número “4”, ou seja, 100% dos assentos ocupados mais várias pessoas em pé ocupando de maneira regular os espaços, além de ociosidade definida como lotação persistente entre os níveis 0 e 1, chegou-se a algumas inconformidades encontradas (linhas superlotadas ou ociosas), que estão resumidas nas figuras de elaboração própria a seguir.

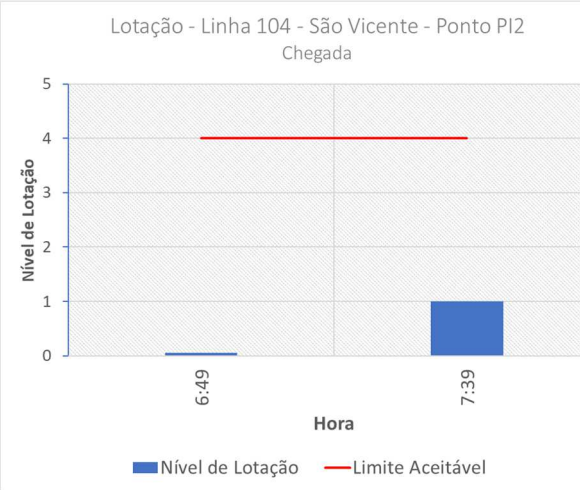


Figura 8 - Nível de lotação da linha 104 na chegada do ônibus no ponto PI2, dia 29 de outubro de 2019

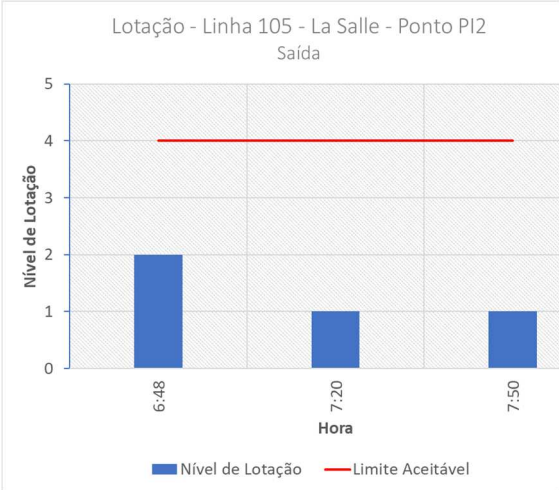


Figura 9 - Nível de lotação da linha 105 na saída do ônibus no ponto PI2, dia 29 de outubro de 2019

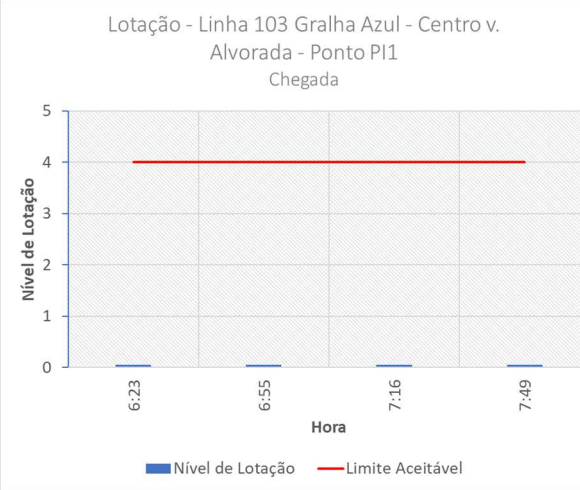


Figura 10 - Nível de lotação da linha 103 na chegada do ônibus no ponto PI1, dia 29 de outubro de 2019

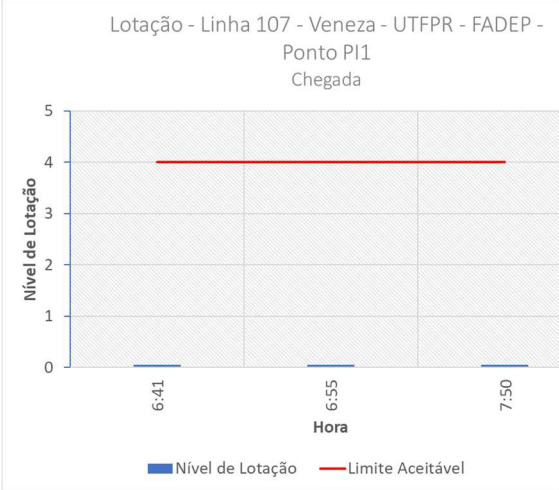


Figura 11 - Nível de lotação da linha 107 na chegada do ônibus no ponto PI1, dia 29 de outubro de 2019

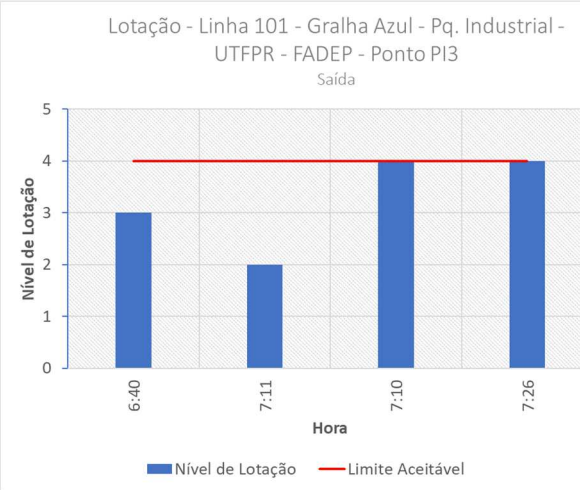


Figura 12 - Nível de lotação da linha 101 na saída do ônibus no ponto PI3, dia 29 de outubro de 2019

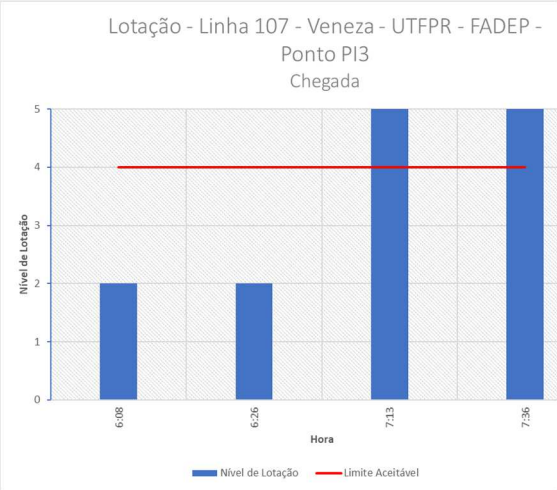


Figura 13 - Nível de lotação da linha 107 na chegada do ônibus no ponto PI3, dia 29 de outubro de 2019

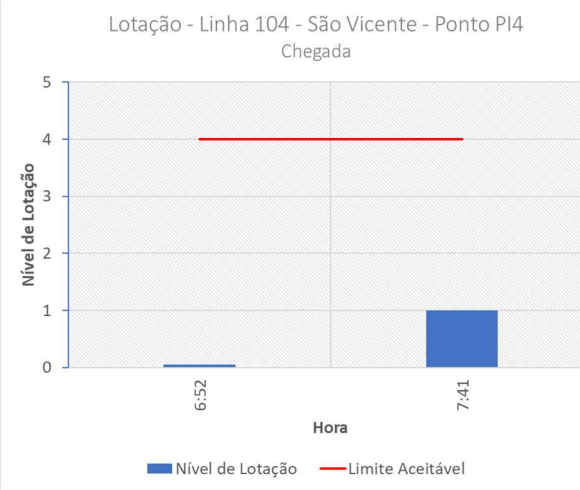


Figura 14- Nível de lotação da linha 104 na chegada do ônibus no ponto PI4, dia 29 de outubro de 2019

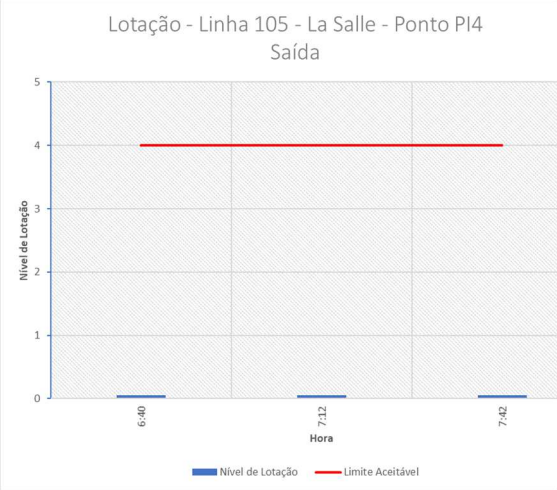


Figura 15 - Nível de lotação da linha 105 na saída do ônibus no ponto PI4, dia 29 de outubro de 2019

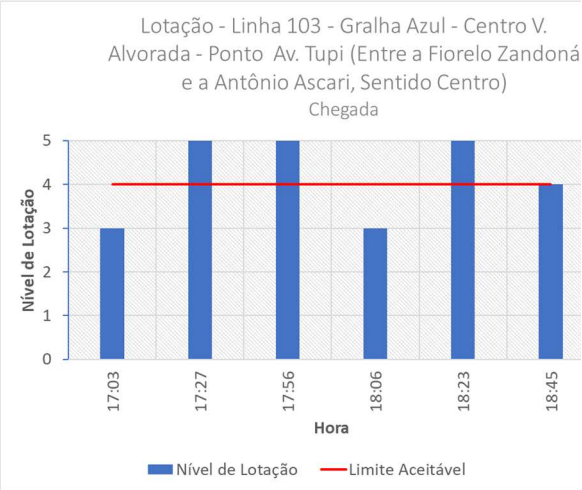


Figura 16 - Nível de lotação da linha 103 na chegada do ônibus no ponto da Av. Tupi entre as ruas Fiorelo Zandoná e Antônio Ascari, sentido Centro, dia 29 de outubro de 2019

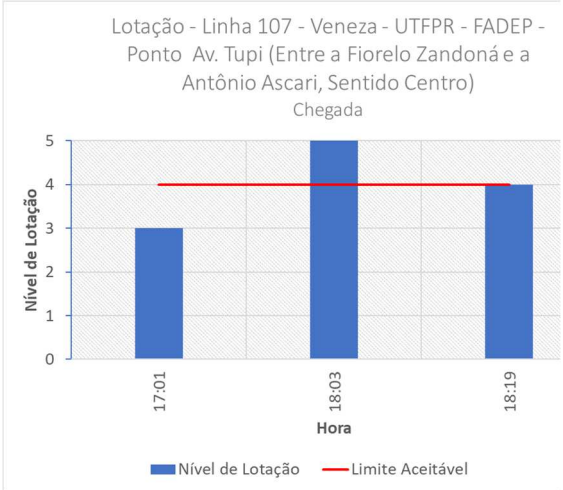


Figura 17 - Nível de lotação da linha 107 na chegada do ônibus no ponto da Av. Tupi entre as ruas Fiorelo Zandoná e Antônio Ascari, sentido Centro, dia 29 de outubro de 2019

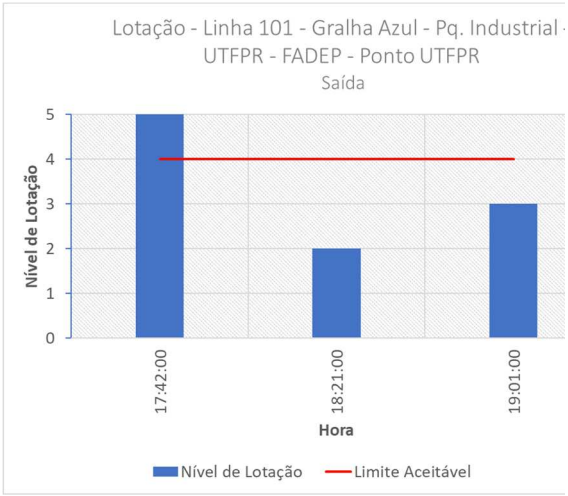


Figura 18 - Nível de lotação da linha 101 na saída do ônibus no ponto da UTFPR, dia 30 de outubro de 2019

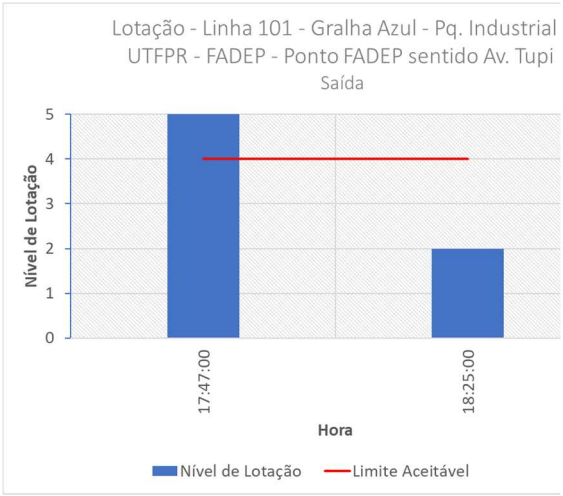


Figura 19 - Nível de lotação da linha 101 na saída do ônibus no ponto da FADEP, sentido Av. Tupi, dia 30 de outubro de 2019

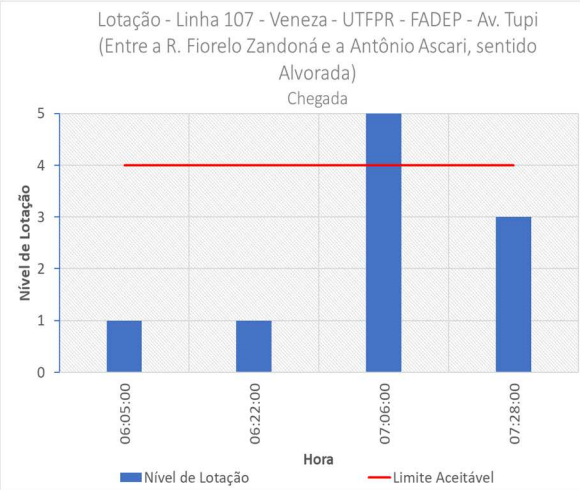


Figura 20 - Nível de lotação da linha 107 na chegada do ônibus no ponto da Av Tupi, entre as ruas Fiorelo Zandoná e Antônio Ascari, sentido Alvorada, dia 31 de outubro de 2019

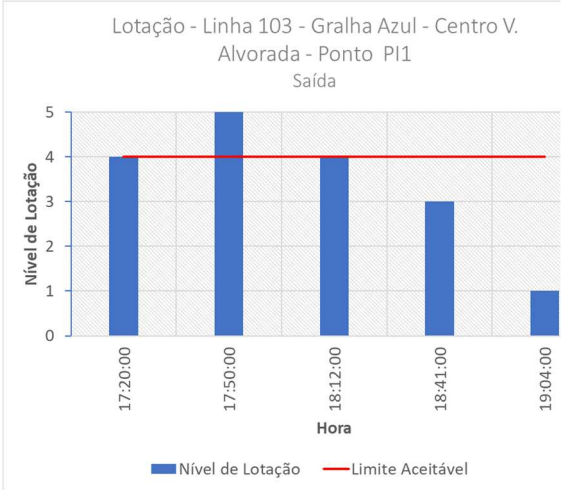


Figura 21 - Nível de lotação da linha 103 na saída do ônibus no ponto PI1, dia 31 de outubro de 2019

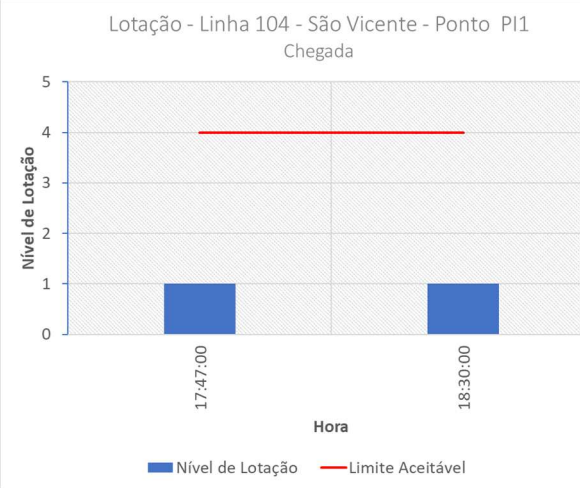


Figura 22 - Nível de lotação da linha 104 na chegada do ônibus no ponto PI1, dia 31 de outubro de 2019

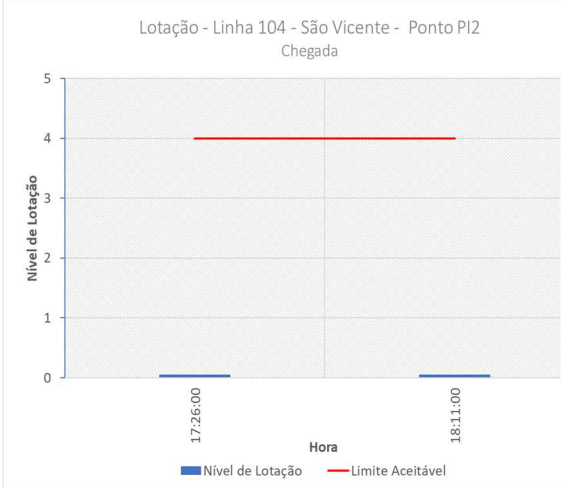


Figura 23 - Nível de lotação da linha 104 na chegada do ônibus no ponto PI1, dia 31 de outubro de 2019

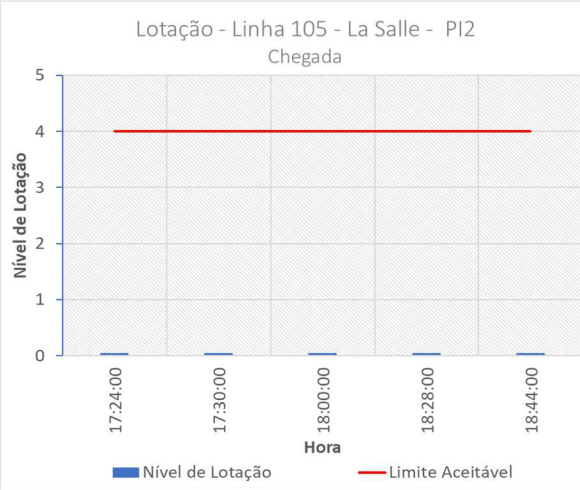


Figura 24 - Nível de lotação da linha 105 na chegada do ônibus no ponto PI2, dia 31 de outubro de 2019

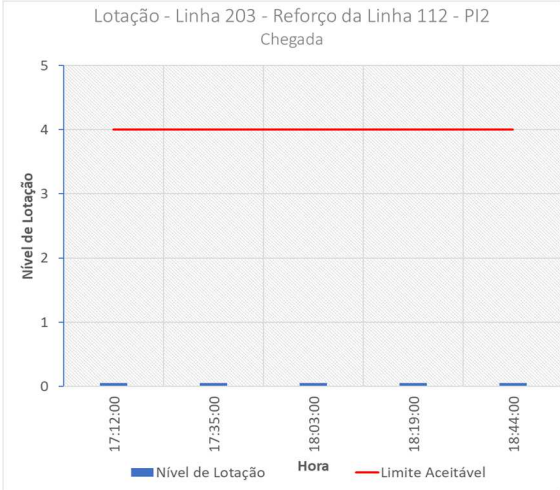


Figura 25 - Nível de lotação da linha 203 na chegada do ônibus no ponto PI2, dia 31 de outubro de 2019

Pode-se afirmar que, em geral, as linhas do Município de Pato Branco estão operando ociosas. Poucos são os casos em que há superlotação, considerados estes pouco representativos quando analisados em comparação com o universo de observação (das 25 linhas observadas nos horários de pico, 4 apresentaram alguma ocorrência de superlotação – nível 5 de lotação, sendo anotadas em 3,17% das observações na linha 101, 4,29% das observações na linha 102, 7,14% das observações na linha 103 e 6,56% das observações na linha 107). Enquanto isso, do mesmo número de linhas observadas em horários de pico, 6 linhas estavam operando em ociosidade (80% das observações, no mínimo, em nível 0 ou 1 de lotação), sendo que em três delas – linhas 104, 105 e 106 - os ônibus estavam operando o tempo inteiro (100% das observações) em nível 0 ou 1 de lotação.

Mesmo poucas linhas apresentando superlotação em horário de pico, na pesquisa conduzida junto à população, 101 pessoas de 207 pessoas (48,79%) entrevistadas apontaram problema de superlotação quando indagadas sobre o principal problema do sistema como um todo[44], ou seja, as pessoas são sensíveis ao excesso de

[44] A pergunta da entrevista relacionada a esse aspecto foi a seguinte: “Quais dificuldades você [usuário] costuma encontrar para utilizar o transporte público?”. As respostas possíveis eram: ônibus lotado; ônibus atrasado; falta de linhas; ônibus com problema ou; nenhuma.

lotação quando este ocorre. Tal resultado reflete principalmente a opinião da população de estudantes, que em sua maioria considera que os ônibus operam em superlotação. Ressalta-se que o Município já inseriu no Sistema linhas de reforço, como a linha 303 e 118, porém, pelos dados coletados, não estão sendo suficientes para evitar a ocorrência de superlotação.



Figura 26 - Ônibus da linha 101 em superlotação



Figura 27 - Ônibus da linha 105 em ociosidade

Quanto à ociosidade, apesar de ter ocorrido em todos os dias de observação, notou-se que a frequência das linhas (ônibus que passam a cada intervalo de tempo) já está em seu limite máximo. Por exemplo, a linha 104 – São Vicente, em todas as observações, apresentou nível de lotação entre 0 e 1, portanto, ociosa. Porém, sua frequência pela manhã é 1 ônibus/50 minutos. O mesmo ocorre com a Linha 105 – La Salle, sendo neste caso a frequência menor, de 1 ônibus a cada meia hora.

II. <u>Em relação ao cumprimento das partidas:</u>

Quanto à diferença entre o horário de partida programado e o executado, a Tabela 4 compila as discrepâncias nos três dias de observação. Da literatura técnica[45], extraiu-se o critério de que “viagens não realizadas ou realizadas com adiantamento >3 min ou atraso >5 min” devem, para ter padrão de qualidade aceitável (bom ou regular), ocorrer

[45] FERRAZ, A. C. P.; TORRES, I. G. E (2004) Transporte Público Urbano. São Paulo, Rima Editora, 428 p

em até 3% das viagens realizadas. Portanto, foram consideradas discrepantes as partidas que ocorreram com atraso maior que cinco minutos ou adiantamento maior que três minutos, ambos em relação à partida programada.

Do total de 165 partidas analisadas pela Equipe de Auditoria[46], 31 (18,79%) apresentaram atraso maior que 5 minutos, enquanto que em 16 casos (9,70%) a partida ocorreu com adiantamento superior a 3 minutos. No caso observado, 28,48% apresentaram desconformidade (atraso ou adiantamento) nas partidas. Ressalta-se, entretanto, que as observações se limitaram aos horários de maior utilização do serviço, quais sejam: 06:00 às 8:00 e 17:00 às 19:00 e ainda que em algumas situações, como o caso da Linha 113, houve mais partidas que o previsto, gerando inconformidades em quase todos os dados dessa linha. Do mesmo modo, a linha 105 também apresentou partidas a mais. Não custa lembrar que a base de comparação usada foi a planilha atualizada 2019 (válida a partir de 01/09/2019), que consta no site do Consórcio Tupa. A tabela das inconformidades é apresentada a seguir:

Tabela 4 - Inconformidades quanto ao cumprimento do horário de partida

LOCAL	HORÁRIO	DATA	LINHA	H.SAÍDA	H.PROG	DIFERENÇA	SITUAÇÃO
PI3	06:00:00	29/10/2019	101	07:26:00	07:20:00	00:06:00	ATRASADO
UTFPR	05:55:00	30/10/2019	101	07:53:00	07:40:00	00:13:00	ATRASADO
PI1	17:12:00	31/10/2019	101	17:28:00	17:20:00	00:08:00	ATRASADO
PI1	17:12:00	31/10/2019	101	18:06:00	18:00:00	00:06:00	ATRASADO
PI3	17:11:00	31/10/2019	101	18:06:00	18:00:00	00:06:00	ATRASADO
PI1	17:12:00	31/10/2019	101	18:47:00	18:40:00	00:07:00	ATRASADO
PI1	06:01:00	29/10/2019	102	07:47:00	07:40:00	00:07:00	ATRASADO
PI3	17:11:00	31/10/2019	102	17:35:00	17:40:00	00:05:00	ADIANTADO
PI1	17:12:00	31/10/2019	102	17:48:00	17:40:00	00:08:00	ATRASADO
UTFPR	17:06:00	30/10/2019	102	18:13:00	18:00:00	00:13:00	ATRASADO
PI1	17:12:00	31/10/2019	102	18:27:00	18:20:00	00:07:00	ATRASADO
PI1	17:12:00	31/10/2019	103	18:12:00	18:05:00	00:07:00	ATRASADO
PI1	17:12:00	31/10/2019	103	18:41:00	18:35:00	00:06:00	ATRASADO
PI1	17:12:00	31/10/2019	103	19:04:00	18:55:00	00:09:00	ATRASADO
PI1	17:12:00	31/10/2019	104	17:47:00	17:25:00	00:22:00	ATRASADO

[46] Para realizar a análise, foram excluídas da amostra algumas observações, notadamente as da parada da FADEP, pois no quadro de partidas programas do Consórcio Tupa, há somente a indicação "UTFPR-FADEP" como ponto de controle. Tomou-se, nesse caso, a parada da UTFPR como a referencial comparativa.

PI1	17:12:00	31/10/2019	104	18:31:00	18:10:00	00:21:00	ATRASADO
PI2	06:01:00	29/10/2019	104	06:49:00	06:55:00	00:06:00	ADIANTADO
PI2	06:01:00	29/10/2019	104	07:39:00	07:45:00	00:06:00	ADIANTADO
PI2	17:11:00	31/10/2019	104	17:26:00	17:15:00	00:11:00	ATRASADO
PI2	17:11:00	31/10/2019	104	18:11:00	18:00:00	00:11:00	ATRASADO
PI2	17:11:00	31/10/2019	105	17:25:00	17:30:00	00:05:00	ADIANTADO
PI2	17:11:00	31/10/2019	105	18:41:00	18:30:00	00:11:00	ATRASADO
PI2	06:01:00	29/10/2019	106	07:59:00	08:05:00	00:06:00	ADIANTADO
PI1	17:12:00	31/10/2019	107	17:51:00	17:45:00	00:06:00	ATRASADO
PI1	17:12:00	31/10/2019	107	18:22:00	18:10:00	00:12:00	ATRASADO
PI3	17:11:00	31/10/2019	107	18:51:00	18:45:00	00:06:00	ATRASADO
PI2	17:11:00	31/10/2019	111	18:01:00	18:10:00	00:09:00	ADIANTADO
UTFPR	17:06:00	30/10/2019	111	17:35:00	17:25:00	00:10:00	ATRASADO
UTFPR	17:06:00	30/10/2019	111	18:28:00	18:15:00	00:13:00	ATRASADO
PI2	17:11:00	31/10/2019	112	17:30:00	17:20:00	00:10:00	ATRASADO
PI2	17:11:00	31/10/2019	112	18:01:00	18:05:00	00:04:00	ADIANTADO
PI2	17:11:00	31/10/2019	112	18:17:00	18:05:00	00:12:00	ATRASADO
PI2	06:01:00	29/10/2019	113	06:03:00	06:10:00	00:07:00	ADIANTADO
PI2	06:01:00	29/10/2019	113	07:29:00	07:00:00	00:29:00	ATRASADO
PI2	06:01:00	29/10/2019	113	07:34:00	08:00:00	00:26:00	ADIANTADO
PI2	17:11:00	31/10/2019	113	17:24:00	17:30:00	00:06:00	ADIANTADO
PI2	17:11:00	31/10/2019	113	18:23:00	18:05:00	00:18:00	ATRASADO
PI2	17:11:00	31/10/2019	113	18:31:00	19:00:00	00:29:00	ADIANTADO
PI1	17:12:00	31/10/2019	114	18:16:00	18:10:00	00:06:00	ATRASADO
PI2	17:11:00	31/10/2019	114	17:26:00	17:30:00	00:04:00	ADIANTADO
PI2	17:11:00	31/10/2019	114	18:05:00	18:10:00	00:05:00	ADIANTADO
PI2	17:11:00	31/10/2019	115	17:35:00	17:40:00	00:05:00	ADIANTADO
LOCAL	**HORÁRIO**	**DATA**	**LINHA**	**H.SAÍDA**	**H.PROG**	**DIFERENÇA**	**SITUAÇÃO**
PI2	17:11:00	31/10/2019	115	18:26:00	18:20:00	00:06:00	ATRASADO
PI2	17:11:00	31/10/2019	119	18:48:00	18:40:00	00:08:00	ATRASADO
PI2	06:01:00	29/10/2019	203	07:55:00	07:45:00	00:10:00	ATRASADO
PI2	17:11:00	31/10/2019	203	17:12:00	17:20:00	00:08:00	ADIANTADO
PI1	17:12:00	31/10/2019	303	18:00:00	18:05:00	00:05:00	ADIANTADO

III. Em relação à integração:

No que diz respeito à integração, conforme verificado *in loco,* há apenas a integração temporal no Município atualmente, que atende aos usuários nos pontos PI1, PI2, PI3 e PI4. Não obstante, o Município de Pato Branco, ao implementar o Terminal de Ônibus na cidade, prevê que haverá também a integração física.

Quando indagados sobre se utilizavam a integração temporal, 32,8% dos usuários alegaram que sim e desses, 55,8% alegaram que têm que esperar muito tempo para realizar a integração. Foram relatados casos de espera de até 40 minutos, principalmente de usuários que estão utilizando o sistema para se deslocar até o trabalho.

Apesar da construção do novo terminal ser parte do plano para melhorar o Sistema de Transporte Público de Pato Branco, cabe ressaltar que essa melhoria deve ser acompanhada de sincronização das principais linhas usadas para que o usuário não perca muito tempo na integração, seja temporal, tal como existe hoje, seja física, no futuro terminal.

IV. Em relação à transparência:

A divulgação da composição do custo tarifário não existe. Não há em nenhum *site* relacionado ao Sistema de Transporte Público de Pato Branco a planilha de cálculo tarifário. Assim, é impossível que a população ou quaisquer interessados saibam o que realmente está sendo pago à empresa, qual a composição dos custos e qual a preponderância desses sobre o custo final da tarifa.

Isso evidencia a falta de transparência da Prefeitura em relação à tarifa paga pelos usuários, embora tenham direito de ao menos conhecer os componentes dos custos embutidos no valor pago para a utilização do transporte coletivo, conforme determina a Lei Nacional de Mobilidade Urbana.

Além disso, a divulgação das informações acerca de linhas/rotas e horários não é feita de modo a ser acessível ao maior número de pessoas. Não foi localizado em

nenhum meio informativo eletrônico o mapa de linhas (embora seja possível ler em texto os pontos que determinada linha passa no *site* do Consórcio Tupa), assim como não há em vários pontos de parada a informação das linhas que por ali passam, seus horários e trajetos. Durante o período da auditoria foi notado que em alguns pontos havia a informação dos "novos horários e itinerários a partir de 01/09", mas tais informações estavam sendo cobertas por um adesivo publicitário durante a auditoria, como demonstrado nas fotos a seguir.



Figura 28 - Painel de horários fixado em um dos pontos de parada do Município de Pato Branco



Figura 29 - Adesivo publicitário que substituiu o painel de horários

Quanto a esse aspecto, a população usuária do sistema de transporte foi questionada da seguinte forma: "Você consegue consultar facilmente informações sobre horários e linhas dos ônibus do transporte público da cidade?". A resposta para essa pergunta foi "Não" para 24,6% dos entrevistados, o que revela que ainda há uma parcela da população que considera difícil consultar tais informações. Deve-se lembrar que por ser uma cidade universitária, Pato Branco possui parte da população oriunda de outras cidades, que não está acostumada com os trajetos comumente realizados pelas linhas.

<u>Evidências</u>:

- Dados coletados *in loco* preenchidos no Checklist de lotação dos veículos;
- Fotos de ônibus superlotados;

➢ Horários disponibilizados no *site* do Consórcio operador do Sistema de Transporte Público do Município de Pato Branco[47];

➢ Entrevistas com usuários do Sistema de Transporte Público de Pato Branco.

Fonte do Critério e Critério:

➢ Livro Transporte Público Urbano[48]. Segundo Ferraz e Torres, no livro Transporte Público Urbano, não é considerável aceitável uma lotação (passageiros/m²) superior a 5,0;

➢ ABNT NBR 14022/2009: Acessibilidade em veículos de características urbanas para o transporte coletivo de passageiros. Nos pontos de parada e/ou plataformas, deve ser prevista a instalação de dispositivos de sinalização visual, tátil e auditiva, com a informação das respectivas linhas de ônibus

Causa:

➢ Falta de fiscalização ou negligência, por parte da Prefeitura, em exigir parâmetros de conforto mínimos adequados ao Transporte Coletivo Urbano de passageiros;

➢ Linhas e ônibus insuficientes para a demanda por transporte, principalmente em horários de pico;

➢ Possível desconhecimento por parte da Administração das Normas Técnicas aplicáveis;

➢ Possível alteração do número de ônibus que está cumprindo determinados itinerários, notadamente nas linhas 105 e 113;

➢ Falta de fiscalização dos horários de partida dos ônibus, assim como em exigir instrumentos de TI para que o Consórcio controle a velocidade dos ônibus e, assim, evite partidas adiantadas ou atrasadas.

[47] http://www.tupapb.com.br/images/PlanilhaAtualizada2019.pdf
[48] Ferraz, A. C. P.; Torres, I. G.E. (2004) Transporte público urbano. São Paulo, Rima Editora, 428 p.

Efeito:

- Transporte desconfortável de passageiros em determinados horários;
- Perda de passageiros pelo Sistema de Transporte Coletivo para outros meios mais confortáveis de transporte;
- Inacessibilidade dos passageiros portadores de necessidades especiais ao Sistema por falta de condições mínimas de acesso à informação;
- Descumprimento de horários programados de partida.

Comentários do Gestor:

O DEPATRAN, em sua resposta, informa que, quanto ao cumprimento dos horários das viagens, principalmente aos adiantamentos de horários, a administração tem feito vistorias e levantamentos no sistema, embora o sistema para fiscalização seja precário e com pouco efetivo, e que estão adquirindo ferramentas com capacidade para melhorar a fiscalização, bem como aguardando convocação de pessoal habilitado em concurso público.

Outras medidas serão tomadas em relação as faltas levantadas e serão apuradas junto ao sistema e a operadora, com ênfase nos horários.

Quanto a lotação dos veículos, a administração informou que o coordenador do órgão gestor pessoalmente já esteve em fiscalizações e medições volumétricas nos veículos, ocorre que a Lei municipal havia delimitado 06 (seis) pessoas por m², já o Edital de Licitação previa 05(cinco) pessoas por m², o que capacita os ônibus básicos, um total de aproximadamente 74 pessoas (em pé e sentados) ao mesmo tempo dentro do transporte coletivo. Mas isso é alvo periódico de avaliação desta coordenadoria.

Quanto aos estudantes o DEPATRAN destacou como exemplo uma intervenção feita junto as faculdades, com a qual havia um veículo no horário das 22:40 que deslocava-se da UTFPR até a Zona Sul e um veículo as 23:00 e outro as 23:20, também as 23:05 deslocava-se um veículo ao Planalto, com as medições e fiscalizações

periódicas constatou-se a necessidade de intervir no ultimo horário, haja vista a saída das universidades serem as 23:00, foi então implementado mais um veículo para a Zona Sul as 23:05 e puxado o das 23:00 para também sair as 23:05, contudo a reclamação é que as 22:40 o ônibus estava lotado, intervindo assim com outro veículo e puxando ambos para saída as 22:45, ainda mais um veículo foi alocado para saída as 23:05, ficando então 02 veículos as 22:45 e 04 veículos as 23:05.

No quesito transparência da planilha e composição dos custos da planilha, o DEPATRAN destacou que está solicitando uma ferramenta de cálculo tarifário em tempo real ou que seja alimentada mensalmente ou diariamente com dados, o que dará em tempo real o valor da tarifa para aquele momento, possibilitando assim uma melhor intervenção em ações e medidas para mitigar possíveis aumentos significativos. E de mesma forma integrar esses dados ao portal Transparência do Município, bem como criação de Sitio do DEPATRAN, possibilitando assim a informação junto aos usuários.

Com relação a divulgação das tabelas de horários dos ônibus, informaram que hoje são disponibilizadas das seguintes formas, através do aplicativo INBUS, através do Sitio da Prefeitura Municipal (www.patobranco.pr.gov.br), Sitio do Tupã (www.tupapb.com.br), da central no Depatran (46-3225-2515), dos telefones do Tupã (46-99101-4024 Wats), porém pretendem capilarizar com informações nos pontos e em aplicativo diferenciado com possibilidade de aquisição de créditos também.

Para 2020 a fiscalização de horários dos ônibus será implementada por meio de aumento de fiscais e ferramentas de TI para melhor acompanhamento das atividades de transporte desenvolvidas pela empresa.

Análise da Equipe:

A Coordenadoria responsável, junto ao órgão que gerencia o Sistema de Transporte do Município de Pato Branco, DEPATRAN, demonstrou ações que evidenciam a intenção, por parte da Administração, de que a situação seja resolvida, mencionando até mesmo intervenções já realizadas com o intuito de aperfeiçoar a distribuição dos veículos e atender de maneira equânime as linhas. Ocorre, contudo, que não houve o envio de qualquer documento que comprove tais estudos e seus impactos.

Entretanto, no presente momento as recomendações não foram atendidas, motivo pelo qual se mantém *ipsis literis* as recomendações.

Conclusão:

Não sanado.

Recomendações:

- Considerar os dados gerados pelo sistema de bilhetagem eletrônica e coletados pelos fiscais para determinar quais linhas precisam de um aumento de oferta de assentos, seja por meio da inserção de ônibus nas linhas ou por aumento da capacidade dos veículos. Na auditoria, foi constatada superlotação apenas nas linhas 101 – Gralha Azul – Parque Industrial – UTFPR – FADEP, 102 – Avenida Tupi – UTFPR – FADEP, 103 – Gralha Azul – Centro (via Alvorada) e 107 – Veneza – UTFPR - FADEP. Dessas, 3 atendem ao complexo universitário da cidade, impactando sobremaneira a percepção dos estudantes sobre o Sistema de Transporte Público do Município de Pato Branco. Como essas alterações geram custo adicional sobre o sistema, a inserção de outros veículos em determinadas linhas ou mesmo a mudança do tipo de veículo deve levar em consideração o reflexo no aumento da tarifa. Contudo, o Município pode fazer estudos para readequar internamente o Sistema de Transporte Coletivo de modo a encontrar fontes alternativas de recursos sem onerar o usuário com o aumento da tarifa.
- Adaptar a oferta à demanda nas linhas que estão superlotadas ou ociosas. Disponibilizar à população os dados relativos às informações das linhas – inclusive em pontos de parada – e aos custos tarifários, sobretudo a composição do custo, demonstrando o peso que cada componente tem dentro da tarifa (do mesmo modo em que já existe na planilha atual não divulgada).
- Realizar estudos para reduzir a demora na integração, utilizando-se de dados gerados pelo sistema de bilhetagem eletrônica e coletados pelos fiscais das principais linhas demandadas a fim de que os horários de chegada e partida sejam sincronizados e a espera se reduza à mínima operacionalmente possível (considerando a quantidade

de ônibus na frota e assumindo que haverá alguma demora em linhas específicas, já que o porte do município e a demanda por transporte público não permitem frequências altas);

- Estabelecer formas e parâmetros de confiabilidade, sobretudo com relação ao horário de partida.

Benefícios Esperados:

- Maior eficiência do Sistema de Transporte Público do Município de Pato Branco;
- Mitigação da ocorrência de superlotação;
- Menor espera necessária para a troca de linha dos usuários que utilizam o a integração no Sistema de Transporte Público de Pato Branco;
- Melhor e mais ampla divulgação de horários das linhas e seus itinerários;
- Transparência em relação ao custo tarifário;
- Maior confiabilidade do Sistema de Transporte Público.

Questão 06: A Estrutura de TI do Município permite a captação e garante a integridade dos dados relativos à operação do sistema?

ACHADO 05: Insuficiência da infraestrutura de TI para garantir a integridade dos dados de bilhetagem, bem como para captação de dados suficientes para o bom gerenciamento do Sistema de Transporte Coletivo.

Condição:

Mesmo optando por conceder à iniciativa privada a operação do serviço de transporte coletivo, o Município conserva a sua titularidade, o que, por consequência, impõe o dever de bem fiscalizar a sua prestação, inclusive com a estruturação de Sistema(s) de TI para acompanhar o desempenho.

No presente caso, verifica-se no Edital de Licitação o Projeto Básico para a estruturação de um Sistema de Bilhetagem Eletrônica a fim de possibilitar o acompanhamento de todas as viagens, assim como a geração de informações que podem auxiliar na gestão do próprio serviço, com base nos dados extraídos do referido sistema. **Entretanto, o edital, mesmo cobrando outorga, optou por delegar a contratação e o gerenciamento do sistema à concessionária.** Portanto, não é o Poder Público que gerencia a venda dos cartões, créditos, validadores de catracas e tampouco as informações que são geradas.

No que diz respeito aos validadores existentes nas catracas, ao final de cada viagem ou tempo parametrizável, os dados são transmitidos para o Centro de Processamento de Dados do Sistema de Bilhetagem Eletrônica, inclusive aqueles que se referem ao veículo, como a quilometragem rodada.

A empresa contratada pelo consórcio que arrematou o serviço de transporte coletivo é que faz todo o gerenciamento, mediante uma Central de Atendimento. Não bastasse, os dados são disponibilizados, conforme o mesmo Projeto Básico, apenas após a sua consolidação. Ou seja, a Prefeitura só possui acesso a dados tratados e consolidados em relatórios, **não em tempo real, sem contar o fato de que não tem**

acesso aos dados brutos e não possui ferramentas tecnológicas para aferir a integridade das informações.

Conforme afirmado, o Município possui acesso aos dados consolidados que são disponibilizados pela empresa contratada pelo Consórcio Concessionário do serviço.

Ocorre que além de não ter a garantia da integridade dos dados, não há um Centro de Controle e Operações da Prefeitura, para acompanhar, também, a operação do sistema. Portanto, a despeito das informações existentes, não há qualquer rotina específica para a análise crítica dos dados gerados, apenas o acesso dado pela empresa que controla a Central de Processamento de Dados. Aliás, a definição das condições de infraestrutura para o acesso do Poder Público ao sistema coube à empresa contratada.

Cabe salientar, ainda, que não há rotina específica para a análise dos dados gerados pelo sistema. Isto é, o Poder Público não estabeleceu procedimentos específicos para extrair dados a fim de utilizá-los para gerenciar o Sistema de Transporte Coletivo. Os dados são extraídos esporadicamente, na maioria das vezes somente quando há alguma provocação, segundo afirmado em reunião com o órgão gestor do transporte em Pato Branco.

Isso pode induzir que as empresas contratadas, seja aquela que gerencia a bilhetagem ou mesmo a Concessionária, adotem condutas oportunistas para aumentar artificialmente os seus ganhos. Portanto, deve-se mitigar essa possibilidade com a implantação de controles apropriados.

No planejamento da Auditoria, foi definido um procedimento para avaliação da integridade dos dados gerados pelo Sistema de Bilhetagem Eletrônica do Município de Pato Branco. Tal procedimento envolveu a contagem de usuários que ingressavam em determinado ônibus (com giro de catraca) durante um período determinado. Os dados coletados no curso da Auditoria, em comparação com os dados gerados pelo Sistema de Bilhetagem estão resumidos na tabela abaixo:

Tabela 5 – Comparação dos dados coletados durante a Auditoria em relação aos dados gerados pelo Sistema de Bilhetagem Eletrônica

Código da Linha	Placa do Ônibus	Data	Hora Inicial	Hora Final	Contagem Física Auditoria	Contagem Bilhetagem
101	BBY4248[49]	30/10/2019	10:59	12:18	61	40
108	KPU2773	31/10/2019	10:50	11:44	9	3
203	AVS5581	29/10/2019	10:52	11:19	7	5
112	BBY5737	29/10/2019	11:19	11:52	16	14
114	LUN4652	29/10/2019	14:46	16:05	30	19
107	BBY4248	30/10/2019	10:50	12:05	40	32
102	BCA3897	30/10/2019	15:00	16:21	153	96
113	KYN7129	31/10/2019	10:53	11:53	34	19
110	FFN9118	31/10/2019	14:42	15:41	38	19

Constata-se que a contagem do Sistema de Bilhetagem Eletrônica é menor que a contagem efetuada pela Equipe de Auditoria. No entanto, cabe ressalvar que não foi possível identificar se os usuários que utilizaram a integração temporal estão incluídos nos extratos de bilhetagem enviados à Equipe de Auditoria.

Além disso, no extrato de bilhetagem enviado, há ocorrência de contagem do mesmo usuário em duplicidade, o que, caso fosse desconsiderado, diminuiria ainda mais o número de usuários registrados pelo Sistema de Bilhetagem.

Considerando o procedimento de auditoria conduzido e diante da ausência de instrumentos adequados para a captação de dados relativos à operação do Sistema de Transporte Coletivo, resta claro que a Prefeitura não o gerencia adequadamente com base em informações e dados. De maneira simples, cabe às concessionárias estruturar e executar o serviço de transporte público, mas a organização do Sistema como um todo caberá ao Município.

Isso impede que o Poder Público materialize as suas prerrogativas (poder/dever) de maneira adequada. Com efeito, nos contratos de concessão as empresas devem possuir autonomia para a escolha da forma ótima de estruturação do serviço em questão. Isso estará em sua proposta, inclusive. Contudo, a Administração conserva para si a gestão estratégica, consubstanciada: “no exercício de funções de programação, direção

[49] A placa do ônibus acompanhado durante a visita não condiz com nenhuma das placas enviadas pelo DEPATRAN.

e controle do serviço, sendo própria de quem detém a titularidade do serviço."[50] Noutras palavras, tal gestão decorre diretamente da competência constitucional atribuída ao Município (titularidade).

Ocorre que sem a captação pormenorizada de dados está prejudicada a capacidade de ação do Poder Público Municipal para induzir este ou aquele comportamento, retirar esta ou aquela linha, tornando o serviço mais adequado.

Evidências:

- Dados coletados in loco da entrada de usuários nos ônibus com giro da catraca;
- Extratos do Sistema de Bilhetagem Eletrônica fornecidos pelo Município;
- Dados coletados *in loco* preenchidos no Checklist de TI.

Fonte do Critério e Critério:

- Artigo 10 Inciso IV da Lei Federal nº 12.587/12 ;
- Artigo 29 Inciso I da Lei Federal nº 8987/95.

Causa:

- O Município não valida as informações do Sistema de Bilhetagem Eletrônica;
- O Município não possui estrutura adequada para garantir que os dados da bilhetagem são íntegros;
- Inércia da Administração em implantar uma estrutura de TI adequada para o gerenciamento do sistema.

Efeito:

[50] GUIMARÃES. Fernando Vernalha. *Concessão de Serviços Públicos.* São Paulo: Saraiva, 2012, p. 68.

- Possibilidade de manipulação dos dados da Bilhetagem Eletrônica;
- Controle precário da operação do Sistema de Transporte Coletivo do Município de Pato Branco;
- Dependência das empresas concessionárias para que o Município obtenha dados relativos a operação do Sistema;
- Indução de comportamentos oportunistas.

Comentários do Gestor:

Na resposta enviada pelo Gestor do Sistema de Transporte Coletivo de Pato Branco ao Tribunal foi confirmada a insuficiência de TI apontada pela auditoria.

Na resposta, o gestor também informou que em conversa com os auditores do Tribunal, quando da visita para auditoria in loco, foi indagado se havia acesso aos dados brutos do sistema, momento em que visualizou-se que de fato a necessidade destes dados bem como de uma ferramenta para compilação e extração de relatórios é de suma importância. Diante disto, informaram que, em reunião com a equipe do Labtrans, no dia 04/12/2019 na sede do Laboratório junto a UFSC em Florianópolis, solicitaram a inclusão desta ferramenta no projeto da CCO.

Por fim, afirmaram que as indicações e sugestões feitas serão prioridades para a Coordenadoria responsável no DEPATRAN, e que em 2020 será instalado o Centro de Controle Operacional que terá a implementação de ferramenta de TI para acompanhamento de dados em tempo real, bem como possibilitará a compilação e análise de dados atualmente não disponíveis.

Análise da Equipe:

A Coordenadoria responsável, junto ao órgão que gerencia o Sistema de Transporte do Município de Pato Branco, DEPATRAN, demonstrou ações que evidenciam a intenção, por parte da Administração, de que a situação seja resolvida.

Deve-se reconhecer, também, que o Labtrans, estrutura vinculada à Universidade Federal de Santa Catarina, possui *expertise* para auxiliar na implantação das ferramentas de Tecnologia da Informação para o controle permanente do serviço.

Entretanto, no presente momento as recomendações não foram atendidas, motivo pelo qual se mantém *ipsis literis* as recomendações.

Conclusão:

Não sanado.

Recomendações:

- Implantar uma estrutura de Centro de Controle e Operação com Sistemas adequados de TI para acompanhar, gerenciar e controlar a operação do Sistema de Transporte Coletivo do Município, com a produção de dados próprios relacionados ao sistema, tais como a demanda de cada linha, quilometragem executada, atrasos e adiantamentos de partidas, inclusive para comparar com os dados produzidos pelos terceiros contratados.;
- Executar procedimentos periódicos (estabelecidos por meio de instrumento normativo) para validar as informações do Sistema de Bilhetagem Eletrônica, a fim de garantir a integridade e confiabilidade dos dados.

Benefícios Esperados:

- Otimização do Sistema de Transporte Coletivo do Município como um todo;
- Confiabilidade das informações sobre o Sistema de Transporte Coletivo do Município;
- Mitigação da possibilidade de comportamentos oportunistas por parte das empresas contratadas.

Questão 07: O Município possui estrutura para fiscalizar a operacionalização do Sistema de Transporte Coletivo?

Achado 06: Deficiência de Estrutura para fiscalizar a operacionalização do Transporte Coletivo.

Condição:

Após a avaliação da suficiência de estrutura de TI constante na Questão 06, cabe aferir os procedimentos adotados pela gestão municipal para fiscalizar o Sistema, notadamente no que diz respeito ao custo tarifário, aos critérios de desempenho e às irregularidades, sejam elas contratuais ou não.

A fiscalização do custo tarifário está imbricada com a escolha do método tarifário. Conforme afirmado, a Prefeitura adotou o método *rate of return* ou *cost plus, n*o qual, basicamente, são fixados preços paramétricos de alguns insumos, enquanto outros são embutidos pelo valor real, a fim de apurar o custo total do serviço, mais uma taxa de remuneração do investidor. Ou seja, o concessionário é remunerado pelo custo total da operacionalização do serviço.[51]

A adoção desse modelo pressupõe estrutura de fiscalização apropriada, posto que a remuneração do concessionário se fará com base no custo do serviço, impondo o acompanhamento pormenorizado da execução contratual. Daí a necessidade de um Centro de Controle e Operações, para verificar remotamente o cumprimento das partidas e chegadas, a realização de viagens completas pelos veículos.

Em reunião realizada com a área que coordena o Transporte Coletivo e, ainda, o trânsito em Pato Branco, verificou-se que não há pessoal para aumentar a rotina dos controles relacionados ao Sistema de Transporte Coletivo, embora o método tarifário escolhido imponha ao Poder Público vigilância redobrada, sobretudo porque não há

[51] Conforme Egon B. Moreira: "o que se dá é a predefinição de uma taxa sobre os ativos e, a partir dela, são autorizados ganhos destinados a cobrir o custo da exploração do serviço e a remuneração do capital investido." In: MOREIRA, Egon Bockmann. Contratos Administrativos de Longo Prazo: a lógica de seu equilíbrio econômico-financeiro. In: ____(coord.). *Contratos Administrativos, Equilíbrio Econômico-Financeiro e Taxa Interna de Retorno:* a lógica das concessões e parcerias público-privadas. Belo Horizonte: Fórum, 2017, p. 87.

incentivo automático à eficiência do concessionário, em virtude da garantia de que o custo do serviço será coberto pela tarifa.

Há, ainda, a já mencionada assimetria de informações, em razão de que todos os custos são realizados pela concessionária, o que pode levar à manipulação em alguns componentes da tarifa, sobretudo porque é a empresa que faz a aquisição de todos os insumos.

Nesse contexto, não pode o Poder Público depender exclusivamente da idoneidade de seus parceiros privados, impondo-se a criação de controles objetivos para evitar que isso ocorra, ainda mais porque apesar da escolha pelo modelo de concessão, a municipalidade continua a ser titular do serviço.

Cabe ressaltar que o Município enviou Relatórios de Fiscalizações realizadas para aferir a integridade dos dados de bilhetagem, mas com um servidor embarcando e conferindo a contagem de catraca para a conferência com os relatórios. Além disso, em algumas datas os servidores foram acompanhar algumas paradas, havendo caso em 20/10 que: *"ônibus saindo do Trevo da Patrola às 18:30 não passou",* conforme relato da servidora Jennifer A. Ritti. Tais fiscalizações são insuficientes para mitigar os riscos de comportamentos oportunistas, como a retirada de linhas em determinados horários, tal como relatado. A utilização de Tecnologia da Informação para a fiscalização rotineira se mostraria mais eficaz, diminuindo os riscos inerentes ao complexo Sistema de Transporte Público.

Outro ponto que merece atenção se refere à ausência de fiscalização de indicadores de qualidade e metas para o serviço. Repita-se, por oportuno, que o modelo tarifário em questão não estimula a eficiência do concessionário, aumentando a possibilidade de que o parceiro privado deixe de lado a racionalização dos seus custos, tendo em vista que há garantia que serão cobertos independentemente da situação.[52]

Daí a necessidade de se fixar, seja em contrato ou mesmo na legislação municipal de transporte, metas e indicadores. A Administração, por sua vez, pode induzir a melhora do serviço mediante a sua fiscalização, cobrando o atingimento dos indicadores de qualidade.

[52] GUIMARÃES, Fernando Vernalha. *Concessão de Serviço Público.* São Paulo: Saraiva, 2012, p. 188.

O Edital de Licitação para a concessão do serviço trouxe um anexo específico chamado de Controle de Qualidade do Serviço, trazendo diversos indicadores e suas fórmulas e metodologias de cálculos. Na hipótese de acompanhamento adequado desses indicadores fixados, a Administração Pública pode induzir o aperfeiçoamento da prestação dos serviços. **Entretanto, nos documentos enviados pela Prefeitura, não se verificou qualquer procedimento administrativo para apurar indicadores de qualidade do sistema, evidenciando deficiência na fiscalização.**

Tal qual se infere da leitura do material enviado, há a aplicação de sanções relacionadas ao Decreto Municipal nº 5.866/2011 que regulamenta o transporte coletivo e traz algumas sanções relacionadas ao descumprimento de regras do próprio instrumento normativo, não dos indicadores de qualidade constantes no Edital de Licitação.

A ausência de fiscalização dos referidos indicadores pode ocorrer, inclusive, por falta de instrumentos eficazes e pessoal especializado, pois, relembre-se, o próprio Coordenador da área de transportes indicou não haver pessoal suficiente para o acompanhamento de dados produzidos pelo Sistema de Tecnologia da Informação que gerencia o Transporte Coletivo.

Evidências:

- Processo Administrativo para Concorrência Pública nº 159/2015.
- Concorrência Pública nº 31/2015.
- Contrato de Concessão da Prestação e Exploração de Serviço Público de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do Município de Pato Branco nº 180/2017.
- Lei Municipal nº 3.598/2011 (Lei Geral do Transporte Público do Município de Pato Branco).
- Decreto Municipal nº 5.866/2011.
- Relatório de Fiscalização do Transporte Coletivo enviado ao Tribunal em reposta ao Questionário.
- Relatório de Aplicação de Sanções enviado ao Tribunal em resposta ao Questionário.

Fonte do Critério e Critério:

- **Lei Federal nº 12.587/2012:** Art. 9º caput, § 7º e § 8º, Art. 18 Inciso I**,** Art. 21 incisos II e IV.
- **Lei nº 8987/95:** Art. 6º § 1º, Artigo 23 Inciso III e Artigo 29 Incisos I, II, III, VI e VII,

Causa:

- Insuficiência de estrutura, sobretudo no que diz respeito à Tecnologia da Informação, para fiscalizar a estrutura de custos tarifários.
- Insuficiência de pessoal para a fiscalização adequada.
- Deficiência no acompanhamento dos Indicadores de Qualidade fixados no Edital da Concessão.

Efeito:

- Aumento dos riscos de comportamentos oportunistas dos concessionários para aumentar artificialmente a sua tarifa.
- Inexistência de instrumentos aptos a induzir que o serviço seja prestado de maneira eficiente, notadamente porque o método tarifário utilizado não induz, por si só, tal situação.
- Possibilidade de culminar na situação paradoxal em que a piora do serviço possa afugentar usuários e, assim, diminua a base de pagantes para cobrir os custos do serviço, o que poderia levar ao aumento da tarifa.

Comentários do Gestor:

Em sua resposta ao Tribunal, o DEPATRAN através da coordenadoria responsável pelo Transporte Coletivo de Pato Branco, afirmou o seguinte:

"*Verdadeiramente, a precariedade de TI, bem como a falta de pessoal para atendimento a demanda do órgão gestor traz prejuízos ao sistema de transporte municipal no que se refere a sua eficiência*".

Destacaram também que a mesma coordenadoria também é responsável pelas modalidades de transporte por Táxi, Transporte por Aplicativo, Escolares, Fretamento, Fretamento de mercadorias, Caminhão de Aluguel e Moto-frete.

Informaram ainda que para o ano de 2020 está prevista a convocação de pessoal de concurso já realizado, bem como a aquisição de ferramentas de TI, visando melhorar a fiscalização sobre o transporte público e possibilitar análise efetiva de eventuais propostas de alterações no sistema.

Por fim, informaram que toda a análise efetuada pelo Tribunal de Contas servirá como base para as tomadas de decisões da coordenadoria, no intuito de mitigar e se possível aprimorar soluções para as faltas apontadas.

Análise da Equipe:

A Coordenadoria responsável, junto ao órgão que gerencia o Sistema de Transporte do Município de Pato Branco, DEPATRAN, demonstrou ações que evidenciam a intenção, por parte da Administração, de que a situação seja resolvida.

Entretanto, no presente momento as recomendações não foram atendidas, motivo pelo qual se mantém *ipsis literis* as recomendações.

Conclusão:

Não sanado.

Recomendações:

- Estruturar um Centro de Controle e Operações, principalmente com o aumento da infraestrutura de Tecnologia da Informação, para acompanhar os componentes dos custos tarifários (arrecadação, quilometragem, etc.).
- Criar rotinas mediante instrumentos normativos, com critérios objetivos e com pessoal capacitado, para o acompanhamento das metas e diretrizes relativas à qualidade e universalização do serviço de Transporte Coletivo Municipal.

Benefícios Esperados:

- Melhoria da gestão estratégica do Sistema de Transporte Coletivo mediante o domínio das informações geradas com a sua operacionalização.
- Melhoria do serviço com base na indução mediante fiscalização, tendo em vista a existência clara metas e indicadores que possam ser exigidos.

4. CONCLUSÃO

80. O quadro abaixo expõe os achados do Município de Pato Branco de forma consolidada:

ACHADOS	RESULTADO
O Plano Municipal viário e de Transporte está em desconformidade às diretrizes fixadas na Lei de Mobilidade Urbana	**Constatado**
Inexistência de motivação para a adoção dos aspectos referentes à dimensão econômica do contrato	**Constatado**
O Sistema de Transporte Público Municipal de Pato Branco não está estruturado de forma a oferecer um serviço adequado e eficiente	**Não constatado**
O Sistema de Transporte Público Municipal não oferece adequadas condições de acessibilidade à população quanto à infraestrutura	**Constatado**
O Sistema de Transporte público não atende convenientemente à população usuária	**Constatado**
Insuficiência da infraestrutura de TI para garantir a integridade dos dados de bilhetagem, bem como para captação de dados suficientes para o bom gerenciamento do Sistema de Transporte Coletivo	**Constatado**
Deficiência de Estrutura para fiscalizar a operacionalização do Transporte Coletivo	**Constatado**

81. Os trabalhos realizados pelo Tribunal de Contas buscaram verificar a qualidade do planejamento que culminou com um arranjo customizado a fim de viabilizar o serviço em si, além de ter aferido a fiscalização da execução contratual, notadamente de algumas cláusulas inseridas que impactam mais diretamente na qualidade do Sistema. Com efeito, a finalidade da auditoria foi a avaliação da estruturação do planejamento que

resultou no Sistema de Transporte, notadamente alguns aspectos que impactam diretamente nos usuários.

82. Ademais, aferiu-se a qualidade da gestão estratégica do serviço, na medida em que, a despeito de sua delegação à iniciativa privada, as decisões que dizem respeito ao planejamento e controle continuam privativas da Administração Pública. Ou seja, a titularidade do serviço será do Poder Público e, com isso, a obrigação de sua programação também. Daí a obrigação do Poder Público de verificar o cumprimento integral das variáveis regulatórias inseridas em seu planejamento. Afinal, será a execução adequada do consignado no instrumento contratual customizado à realidade local que resultará em um serviço de qualidade, caso tenha havido acerto nas escolhas.

83. Para o escrutínio dessas escolhas, aliás, é que se impõe que os órgãos de controle exijam a motivação suficiente e idônea por parte da Prefeitura, a fim de analisar as premissas técnicas que justificaram a escolha desta ou daquela variável contratual. O trabalho deu ênfase para a análise das justificativas relacionadas à dimensão econômica do contrato, posto que tais escolhas terão impacto durante toda a execução contratual, inclusive no que diz respeito ao valor tarifário.

84. Após a realização dos trabalhos de auditoria no Município de Pato Branco, percebeu-se que a despeito de se tratar de uma concessão bastante recente, tendo em vista que a execução contratual iniciou a sua vigência somente no ano de 2018, algumas ferramentas tecnológicas que permitiriam ao Município realizar a gestão estratégica adequada do serviço ainda não foram implantadas.

85. Vale lembrar que o controle adequado sobre preços de insumos, demanda e da execução exata do que estabelecido no contrato permitirá à Administração dar transparência em relação à tarifa. Aliás, este foi um dos pontos que demonstraram inconformidade, na medida em que a fixação da Taxa de Retorno do concessionário sobre o serviço não se mostrou transparente. Ou seja, não houve de devido detalhamento exigido para a situação.

86. Da mesma maneira, como também não se verificou justificativa para a adoção do método tarifário adotado, impõe-se que o controle da execução contratual seja redobrado, para que durante o prazo de contrato – 20 anos – não haja o

desbalanceamento da equação econômico-financeira, bem como se evite comportamentos oportunistas de parte à parte.

87. Apesar dos apontamentos, é preciso reconhecer que o contato com a Prefeitura demonstrou iniciativa para solucionar algumas questões, inclusive com a consultoria do Instituto LabTrans, vinculado à Universidade Federal de Santa Catarina, que possui ampla *expertise* nesta seara de transporte coletivo, o que pode auxiliar na solução de diversos problemas apresentados. Isto é, algumas medidas já estão iniciando a sua implementação, demonstrando a importância do presente trabalho e indicando que a presença física do Tribunal de Contas, representado por seus servidores, impõe aos jurisdicionados a percepção da necessidade de adequar os procedimentos aos ditames legais e adotar boas práticas na gestão do transporte coletivo urbano.

5. ENCAMINHAMENTO

88. Ante o exposto, visando ao aprimoramento da gestão Sistema de Transporte Coletivo, sugere-se que o Município de Pato Branco adote as recomendações exaradas no Procedimento de Homologação das Recomendações, observando-se os prazos nele previstos, nos termos do art. 267-A, § 2º, I, do Regimento Interno desta Corte de Contas, processo ao qual o presente relatório será anexado.

Curitiba, 19 de dezembro de 2019.

Relatório elaborado por:

Fernando Matheus da Silva

Analista de Controle–CAUD–TCEPR

Matrícula 51781-0

Fernando Bezerra Galvão Morquecho

Analista de Controle–CAUD-TCEPR

Matrícula 52131-0

Vitor Hugo Steinke

Analista de Controle–CAUD–TCEPR

Matrícula 51740-2

Revisado e aprovado por:

Roberto Alves Ribeiro	Francy Isumi
Analista de Controle	Analista de Controle
Mat. 51.671-6	Mat. 51.718-6

TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ

COORDENADORIA DE AUDITORIAS

QUADRO DE RECOMENDAÇÕES – AUDITORIA NO TRANSPORTE COLETIVO URBANO – PAF 2019

Achado 1 – O Plano Municipal Viário e de Transporte está em desconformidade às diretrizes fixadas na Lei de Mobilidade Urbana.

Recomendação 1.1

Considerando a inobservância do artigo 21, II, IV da Lei Federal nº12.587/2012 e do Artigo 6º § 1º da Lei nº8.987/1995, recomenda-se ao(s) ente(s) jurisdicionado(s) abaixo, com fundamento nos arts. 5º, XLII, e 259-A, parágrafo único, do RI-TCEPR, que adote(m), no prazo de **180 dias**, contados a partir da data de publicação da decisão de homologação desta recomendação, a seguinte providência, com vistas a proporcionar uma maior facilitação, rapidez e transparência à população acerca dos recursos que serão utilizados para o aperfeiçoamento do Sistema de Transporte Coletivo, bem como, a melhoria do serviço com base na indução mediante fiscalização, tendo em vista a existência clara de metas e indicadores que possam ser exigidos:

- Inserir no Plano Municipal Viário e de Transportes a origem dos recursos que serão investidos no Sistema de Transporte Coletivo, mesmo que sejam somente do orçamento público municipal.

O cumprimento da recomendação será monitorado nos termos do art. 175-L, XIV, do RI-TCEPR, mediante a apresentação da Legislação que consubstancia o Plano Municipal Viário e de Transporte com as devidas alterações do Plano Municipal Viário e de Transportes do Município, sob responsabilidade do ocupante do cargo de Prefeito(a), podendo este Tribunal requisitar o auxílio do Controlador Interno, a fim de verificar a implementação da(s) medida(s) indicada(s).

Município	Responsável pelo atendimento da Recomendação da Fiscalização	Controlador Interno
Município de Cascavel	Leonaldo Paranhos da Silva, CPF nº 498.725.759-91, Prefeito Municipal de 2017 a 2020, ou quem vier a substituí-lo.	Glaucya Bachinski Gwozdz, CPF nº 083.251.529-90 - Controlador Interno

Recomendação 1.2

Considerando a inobservância do artigo 21, II, IV da Lei Federal nº12.587/2012 e do Artigo 6º § 1º da Lei nº8.987/1995, recomenda-se ao(s) ente(s) jurisdicionado(s) abaixo, com fundamento nos arts. 5º, XLII, e 259-A, parágrafo único, do RI-TCEPR, que adote(m), no prazo de **180 dias**, contados

a partir da data de publicação da decisão de homologação desta recomendação, a seguinte providência, com vistas a proporcionar uma maior facilitação, rapidez e transparência à população acerca dos recursos que serão utilizados para o aperfeiçoamento do Sistema de Transporte Coletivo, bem como, a melhoria do serviço com base na indução mediante fiscalização, tendo em vista a existência clara de metas e indicadores que possam ser exigidos:

- Inserir metas e diretrizes relativas à qualidade e universalização do serviço de Transporte Coletivo Municipal no Plano Municipal Viário e de Transporte, a fim de que sejam seguidos imediatamente e principalmente que sejam inseridos também na próxima contratação.

O cumprimento da recomendação será monitorado nos termos do art. 175-L, XIV, do RI-TCEPR, mediante a apresentação da Lei que consubstancia o Plano Municipal Viário e de Transporte com as devidas alterações, bem como, a apresentação do próximo edital de licitação para concessão do sistema de transporte coletivo do Município com os devidos itens de metas e diretrizes inseridos, sob responsabilidade do ocupante do cargo de Prefeito(a), podendo este Tribunal requisitar o auxílio do Controlador Interno, a fim de verificar a implementação da(s) medida(s) indicada(s).

Município	Responsável pelo atendimento da Recomendação da Fiscalização	Controlador Interno
Município de Cascavel	Leonaldo Paranhos da Silva, CPF nº 498.725.759-91, Prefeito Municipal de 2017 a 2020, ou quem vier a substituí-lo.	Glaucya Bachinski Gwozdz, CPF nº 083.251.529-90 - Controlador Interno

Recomendação 1.3

Considerando a inobservância do artigo 21, II, IV da Lei Federal nº12.587/2012 e do Artigo 6º § 1º da Lei nº8.987/1995, recomenda-se ao(s) ente(s) jurisdicionado(s) abaixo, com fundamento nos arts. 5º, XLII, e 259-A, parágrafo único, do RI-TCEPR, que adote(m), **no prazo de 180 dias**, contados a partir da data de publicação da decisão de homologação desta recomendação, a seguinte providência, com vistas a proporcionar uma maior facilitação, rapidez e transparência à população acerca dos recursos que serão utilizados para o aperfeiçoamento do Sistema de Transporte Coletivo, bem como, a melhoria do serviço com base na indução mediante fiscalização, tendo em vista a existência clara de metas e indicadores que possam ser exigidos:

- Fiscalizar adequadamente as metas e diretrizes incluídas no Plano, a fim de induzir a melhora na prestação do serviço.

O cumprimento da recomendação será monitorado nos termos do art. 175-L, XIV, do RI-TCEPR, mediante a apresentação de relatórios de verificação do cumprimento das metas e diretrizes constantes na legislação municipal, pelas concessionárias de serviço público, sob responsabilidade do ocupante do cargo de Prefeito(a), podendo este Tribunal requisitar o auxílio do Controlador Interno, a fim de verificar a implementação da(s) medida(s) indicada(s).

Município	Responsável pelo atendimento da Recomendação da Fiscalização	Controlador Interno
Município de Cascavel	Leonaldo Paranhos da Silva, CPF nº 498.725.759-91, Prefeito Municipal de 2017 a 2020, ou quem vier a substituí-lo.	Glaucya Bachinski Gwozdz, CPF nº 083.251.529-90 - Controlador Interno

Recomendação 1.4

Considerando a inobservância do artigo 21, II, IV da Lei Federal nº12.587/2012 e do Artigo 6º § 1º da Lei nº8.987/1995, recomenda-se ao(s) ente(s) jurisdicionado(s) abaixo, com fundamento nos arts. 5º, XLII, e 259-A, parágrafo único, do RI-TCEPR, que adote(m), **no prazo 180 dias**, contados a partir da data de publicação da decisão de homologação desta recomendação, a seguinte providência, com vistas a reduzir a poluição e os custos ambientais de toda a população do Município, bem como, melhorar o Planejamento do serviço com a identificação clara dos objetivos a serem atingidos, inclusive permitindo à população controlar o Poder Público no que diz respeito à política de transporte, em virtude da transparência decorrente dessa ação:

- Inserir na Lei Geral do Transporte Público do Município de Pato Branco diretriz para a substituição de veículos movidos por combustíveis fósseis.

O cumprimento da recomendação será monitorado nos termos do art. 175-L, XIV, do RI-TCEPR, mediante a apresentação da adequação da Lei Geral do Transporte Público do Município, sob responsabilidade do ocupante do cargo de Prefeito(a), podendo este Tribunal requisitar o auxílio do Controlador Interno, a fim de verificar a implementação da(s) medida(s) indicada(s).

Município	Responsável pelo atendimento da Recomendação da Fiscalização	Controlador Interno
Município de Pato Branco	Augustinho Zucchi, CPF nº 450.562.939-20, Prefeito Municipal de 2013 a 2020, ou quem vier a substituí-lo.	Sandro Marcos Candido Silva, CPF nº 026.149.309-46 - Controlador Interno

Recomendação 1.5

Considerando a inobservância do artigo 21, II, IV da Lei Federal nº12.587/2012 e do Artigo 6º § 1º da Lei nº8.987/1995, recomenda-se ao(s) ente(s) jurisdicionado(s) abaixo, com fundamento nos arts. 5º, XLII, e 259-A, parágrafo único, do RI-TCEPR, que adote(m), **no prazo de 1 ano**, contados a partir da data de publicação da decisão de homologação desta recomendação, a seguinte providência, com vistas a reduzir a poluição e os custos ambientais de toda a população do Município, bem como, melhoria do Planejamento do serviço em razão da identificação clara dos objetivos a serem atingidos, inclusive permitindo à população controlar o Poder Público no que diz respeito à política de transporte, em virtude da transparência decorrente dessa ação:

- Realizar planejamento para a substituição gradativa da frota por veículos menos poluentes sem que isso tenha impacto significativo no valor da tarifa do Transporte Público.

O cumprimento da recomendação será monitorado nos termos do art. 175-L, XIV, do RI-TCEPR, mediante a apresentação de cronograma específico para a substituição de veículos movidos a combustíveis fósseis demonstrando, por meio de estudos estimativos, o seu impacto à tarifa, sob responsabilidade do ocupante do cargo de Prefeito(a), podendo este Tribunal requisitar o auxílio do Controlador Interno, a fim de verificar a implementação da(s) medida(s) indicada(s).

Município	Responsável pelo atendimento da Recomendação da Fiscalização	Controlador Interno
Município de Pato Branco	Augustinho Zucchi, CPF nº 450.562.939-20, Prefeito Municipal de 2013 a 2020, ou quem vier a substituí-lo.	Sandro Marcos Candido Silva, CPF nº 026.149.309-46 - Controlador Interno

Recomendação 1.6

Considerando a inobservância do artigo 21, II, IV da Lei Federal nº12.587/2012 e do Artigo 6º § 1º da Lei nº8.987/1995, recomenda-se ao(s) ente(s) jurisdicionado(s) abaixo, com fundamento nos arts. 5º, XLII, e 259-A, parágrafo único, do RI-TCEPR, que adote(m), no prazo de **180 dias**, contados a partir da data de publicação da decisão de homologação desta recomendação, a seguinte providência, com vistas à redução da poluição e dos custos ambientais de toda a população do Município, bem como, melhoria do Planejamento do serviço em razão da identificação clara dos objetivos

a serem atingidos, inclusive permitindo à população controlar o Poder Público no que diz respeito à política de transporte, em virtude da transparência decorrente dessa ação:

- Inserir os objetivos de curto, médio e longo prazos no Plano de Transporte.

O cumprimento da recomendação será monitorado nos termos do art. 175-L, XIV, do RI-TCEPR, mediante a apresentação da adequação da Lei Geral do Transporte Público do Município com a inserção dos objetivos do Plano Municipal de Transporte, sob responsabilidade do ocupante do cargo de Prefeito(a), podendo este Tribunal requisitar o auxílio do Controlador Interno, a fim de verificar a implementação da(s) medida(s) indicada(s).

Município	Responsável pelo atendimento da Recomendação da Fiscalização	Controlador Interno
Município de Pato Branco	Augustinho Zucchi, CPF nº 450.562.939-20, Prefeito Municipal de 2013 a 2020, ou quem vier a substituí-lo.	Sandro Marcos Candido Silva, CPF nº 026.149.309-46 - Controlador Interno

Achado 2 - Inexistência de motivação para a adoção dos aspectos referentes à dimensão econômica do contrato

Recomendação 2.1

Considerando a inobservância dos Art. 5º, IV e Art 8º, VI da Lei Federal nº12.587/2012 e dos Art. 6º § 1º, Art. 9º, Art. 14 e incisos, Art. 15 e incisos, Art. 18, I, IV da Lei nº8.987/1995, recomenda-se ao(s) ente(s) jurisdicionado(s) abaixo, com fundamento nos arts. 5º, XLII, e 259-A, parágrafo único, do RI-TCEPR, que adote(m), **no prazo de 1 ano**, contados a partir da data de publicação da decisão de homologação desta recomendação, a seguinte providência, com vistas à mitigação de comportamentos oportunistas por parte dos concessionários, em razão do acompanhamento adequado do método tarifário e o tempo contratual:

- Realizar pesquisa de Origem e Destino Domiciliar para ser utilizada quando da nova licitação do sistema de transporte coletivo para estimar adequadamente a demanda.

O cumprimento da recomendação será monitorado nos termos do art. 175-L, XIV, do RI-TCEPR, mediante a apresentação da pesquisa Origem-Destino Domiciliar que servirá de base para a estruturação do Projeto Básico para a realização da nova licitação do sistema de transporte coletivo do município, sob responsabilidade do ocupante do cargo de Prefeito(a), podendo este Tribunal requisitar o auxílio do Controlador Interno, a fim de verificar a implementação da(s) medida(s) indicada(s).

Município	Responsável pelo atendimento da Recomendação da Fiscalização	Controlador Interno
Município de Cascavel	Leonaldo Paranhos da Silva, CPF nº 498.725.759-91, Prefeito Municipal de 2017 a 2020, ou quem vier a substituí-lo.	Glaucya Bachinski Gwozdz, CPF nº 083.251.529-90 - Controlador Interno

Recomendação 2.2

Considerando a inobservância dos Art. 5º, IV e Art 8º, VI da Lei Federal nº12.587/2012 e dos Art. 6º § 1º, Art. 9º, Art. 14 e incisos, Art. 15 e incisos, Art. 18, I, IV da Lei nº8.987/1995, recomenda-se ao(s) ente(s) jurisdicionado(s) abaixo, com fundamento nos arts. 5º, XLII, e 259-A, parágrafo único, do RI-TCEPR, que adote(m), **no prazo de 1 ano**, contados a partir da data de publicação da decisão de homologação desta recomendação, a seguinte providência, com vistas à mitigação de comportamentos oportunistas por parte dos concessionários, em razão do acompanhamento adequado do método tarifário e o tempo contratual:

- Estruturar projeto econômico-financeiro para a nova licitação do Transporte Coletivo, a partir da estimativa de custo/investimento e demanda, tal como o modelo contido no Guia de Mobilidade feito pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, disponível em: https://www.guiatpc.com.br/, para justificar a escolha do critério licitatório, método tarifário e tempo contratual suficiente para a amortização dos investimentos e remunerar de maneira justa o investidor. Que este projeto seja amplamente divulgado para conferir maior competitividade ao certame.

O cumprimento da recomendação será monitorado nos termos do art. 175-L, XIV, do RI-TCEPR, mediante a Apresentação do projeto estruturado, tal como demonstrado no Guia de Mobilidade do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, que justifique a escolha do critério licitatório, método tarifário e tempo contratual, antes da realização da nova licitação do sistema de transporte coletivo do município, bem como, documentos comprobatórios da ampla divulgação (publicações em jornais, páginas da internet ou outros meios de divulgação) do projeto junto com o Edital da Licitação, sob responsabilidade do ocupante do cargo de Prefeito(a), podendo este Tribunal requisitar o auxílio do Controlador Interno, a fim de verificar a implementação da(s) medida(s) indicada(s).

Município	Responsável pelo atendimento da Recomendação da Fiscalização	Controlador Interno
Município de Cascavel	Leonaldo Paranhos da Silva, CPF nº 498.725.759-91, Prefeito Municipal de 2017 a 2020, ou quem vier a substituí-lo.	Glaucya Bachinski Gwozdz, CPF nº 083.251.529-90 - Controlador Interno

Recomendação 2.3

Considerando a inobservância dos Art. 5º, IV e Art 8º, VI da Lei Federal nº12.587/2012 e dos Art. 6º § 1º, Art. 9º, Art. 14 e incisos, Art. 15 e incisos, Art. 18, I, IV da Lei nº8.987/1995, recomenda-se ao(s) ente(s) jurisdicionado(s) abaixo, com fundamento nos arts. 5º, XLII, e 259-A, parágrafo único, do RI-TCEPR, que adote(m), **no prazo de 1 ano**, contados a partir da data de publicação da decisão de homologação desta recomendação, a seguinte providência, com vistas à mitigação de comportamentos oportunistas por parte dos concessionários, em razão do acompanhamento adequado do método tarifário e o tempo contratual:

- Viabilizar estrutura adequada, sobretudo no que diz respeito à Tecnologia da Informação em Centro de Controle de Operações, para o levantamento permanente dos preços de insumos relacionados à tarifa e a execução contratual, com o intuito de evitar que o longo prazo contratual possa trazer o desbalanceamento entre investimentos e custo vis a vis o retorno do investimento pelo concessionário.

O cumprimento da recomendação será monitorado nos termos do art. 175-L, XIV, do RI-TCEPR, mediante a apresentação de fotografias, relatórios e cópias do processo de licitação utilizado para a implementação de estrutura de Tecnologia da Informação em Centro de Controle de Operações do Sistema de Transporte Coletivo próprio do Município, com a especificação do software utilizado e de suas funcionalidades, tais como a localização do veículo, a quilometragem percorrida, a bilhetagem, etc., sob responsabilidade do ocupante do cargo de Prefeito(a), podendo este Tribunal requisitar o auxílio do Controlador Interno, a fim de verificar a implementação da(s) medida(s) indicada(s).

Município	Responsável pelo atendimento da Recomendação da Fiscalização	Controlador Interno
Município de Cascavel	Leonaldo Paranhos da Silva, CPF nº 498.725.759-91, Prefeito Municipal de 2017 a 2020, ou quem vier a substituí-lo.	Glaucya Bachinski Gwozdz, CPF nº 083.251.529-90 - Controlador Interno

Município de Pato Branco	Augustinho Zucchi, CPF nº 450.562.939-20, Prefeito Municipal de 2013 a 2020, ou quem vier a substituí-lo.	Sandro Marcos Candido Silva, CPF nº 026.149.309-46 - Controlador Interno

Achado 3 - O Sistema de Transporte Público Municipal não está estruturado de forma a oferecer um serviço adequado e eficiente.

Recomendação 3.1

Considerando a inobservância dos Art. 5º, II, IV; Art. 14, IV; Art. 21, III, IV e Art. 22, II, IV da Lei Federal nº12.587/2012 e do Art. 6º § 1º da Lei nº8.987/1995, recomenda-se ao(s) ente(s) jurisdicionado(s) abaixo, com fundamento nos arts. 5º, XLII, e 259-A, parágrafo único, do RI-TCEPR, que adote(m), **no prazo de 1 ano**, contados a partir da data de publicação da decisão de homologação desta recomendação, a seguinte providência, com vistas a organizar adequadamente a oferta e a demanda, tendo em vista que a pesquisa Origem-Destino permitirá à municipalidade conhecer de maneira aprofundada a demanda e prestar o serviço de maneira mais adequada; a propiciar maior comodidade com uma estrutura mais adequada e consequentemente atraindo mais usuários para o sistema; a universalizar o atendimento; e a disponibilizar Linhas de Ônibus com trajetos mais próximos da real necessidade dos usuários e otimização do Sistema de Transporte Coletivo do Município como um todo:

- Realizar pesquisa de origem e destino domiciliar quando da nova licitação do sistema de transporte coletivo para estimar adequadamente a demanda.

O cumprimento da recomendação será monitorado nos termos do art. 175-L, XIV, do RI-TCEPR, mediante a apresentação da pesquisa Origem-Destino Domiciliar que servirá de base para a estruturação do Projeto Básico para a realização da nova licitação do sistema de transporte coletivo do município, sob responsabilidade do ocupante do cargo de Prefeito(a), podendo este Tribunal requisitar o auxílio do Controlador Interno, a fim de verificar a implementação da(s) medida(s) indicada(s)..

Município	**Responsável pelo atendimento da Recomendação da Fiscalização**	**Controlador Interno**
Município de Cascavel	Leonaldo Paranhos da Silva, CPF nº 498.725.759-91, Prefeito Municipal de 2017 a 2020, ou quem vier a substituí-lo.	Glaucya Bachinski Gwozdz, CPF nº 083.251.529-90 - Controlador Interno

Recomendação 3.2

Considerando a inobservância dos Art. 5º, II, IV; Art. 14, IV; Art. 21, III, IV e Art. 22, II, IV da Lei Federal nº12.587/2012 e do Art. 6º § 1º da Lei nº8.987/1995, recomenda-se ao(s) ente(s) jurisdicionado(s) abaixo, com fundamento nos arts. 5º, XLII, e 259-A, parágrafo único, do RI-TCEPR, que adote(m), no prazo de **180 dias**, contados a partir da data de publicação da decisão de homologação desta recomendação, a seguinte providência, com vistas a organizar adequadamente a oferta e a demanda, tendo em vista que a pesquisa Origem-Destino permitirá à municipalidade conhecer de maneira aprofundada a demanda e prestar o serviço de maneira mais adequada; a propiciar maior comodidade com uma estrutura mais adequada e consequentemente atraindo mais usuários para o sistema; a universalizar o atendimento; e a disponibilizar Linhas de Ônibus com trajetos mais próximos da real necessidade dos usuários e otimização do Sistema de Transporte Coletivo do Município como um todo:

- Realizar planejamento e substituição periódica das Paradas de Ônibus inadequadas.

O cumprimento da recomendação será monitorado nos termos do art. 175-L, XIV, do RI-TCEPR, mediante a apresentação de relatório demonstrando quantias e quais Paradas de Ônibus inadequadas foram substituídas, considerando o prazo já decorrido do cronograma, sob responsabilidade do ocupante do cargo de Prefeito(a), podendo este Tribunal requisitar o auxílio do Controlador Interno, a fim de verificar a implementação da(s) medida(s) indicada(s).

Município	Responsável pelo atendimento da Recomendação da Fiscalização	Controlador Interno
Município de Cascavel	Leonaldo Paranhos da Silva, CPF nº 498.725.759-91, Prefeito Municipal de 2017 a 2020, ou quem vier a substituí-lo.	Glaucya Bachinski Gwozdz, CPF nº 083.251.529-90 - Controlador Interno

Achado 4 - O Sistema de Transporte Público Municipal não oferece adequadas condições de acessibilidade à população quanto à infraestrutura.

Recomendação 4.1

Considerando a inobservância do Art. 38 § 2º e § 3º do Decreto 5.296/2004, das ABNT NBR 14022/2009; NBR 9050/2015; NBR 16537/2016 recomenda-se ao(s) ente(s) jurisdicionado(s) abaixo, com fundamento nos arts. 5º, XLII, e 259-A, parágrafo único, do RI-TCEPR, que adote(m), no prazo de **180 dias**, contados a partir da data de publicação da decisão de homologação desta recomendação, a seguinte providência, com vistas a incluir integralmente os portadores de necessidades especiais ao Sistema de Transporte Coletivo Urbano; adequar o mobiliário urbano às Normas de Acessibilidade para a diminuição das dificuldades de utilização do sistema pelos portadores de necessidades especiais e padronizar os pontos de parada acessíveis:

- Adequar as paradas de ônibus através de Projeto Básico Padrão adequado às Normas de Acessibilidade para substituir paulatinamente as paradas que estão carentes de acessibilidade.

O cumprimento da recomendação será monitorado nos termos do art. 175-L, XIV, do RI-TCEPR, mediante a apresentação de um Projeto Básico Padrão das paradas de ônibus com a devida adequação às normas de acessibilidade, sob responsabilidade do ocupante do cargo de Prefeito(a), podendo este Tribunal requisitar o auxílio do Controlador Interno, a fim de verificar a implementação da(s) medida(s) indicada(s).

Município	Responsável pelo atendimento da Recomendação da Fiscalização	Controlador Interno
Município de Cascavel	Leonaldo Paranhos da Silva, CPF nº 498.725.759-91, Prefeito Municipal de 2017 a 2020, ou quem vier a substituí-lo.	Glaucya Bachinski Gwozdz, CPF nº 083.251.529-90 - Controlador Interno
Município de Pato Branco	Augustinho Zucchi, CPF nº 450.562.939-20, Prefeito Municipal de 2013 a 2020, ou quem vier a substituí-lo.	Sandro Marcos Candido Silva, CPF nº 026.149.309-46 - Controlador Interno

Recomendação 4.2

Considerando a inobservância do Art. 38 § 2º e § 3º do Decreto 5.296/2004, das ABNT NBR 14022/2009; NBR 9050/2015; NBR 16537/2016 recomenda-se ao(s) ente(s) jurisdicionado(s) abaixo, com fundamento nos arts. 5º, XLII, e 259-A, parágrafo único, do RI-TCEPR, que adote(m), no

prazo de **1 ano**, contados a partir da data de publicação da decisão de homologação desta recomendação, a seguinte providência, com vistas à inclusão integral dos portadores de necessidades especiais ao Sistema de Transporte Coletivo Urbano; adequação do mobiliário urbano às Normas de Acessibilidade para a diminuição das dificuldades de utilização do sistema pelos portadores de necessidades especiais e a padronização de pontos de parada acessíveis:

- Reformar todos os terminais visando à adequação às normas de acessibilidade.

O cumprimento da recomendação será monitorado nos termos do art. 175-L, XIV, do RI-TCEPR, mediante a apresentação de fotografias, relatórios e cópias do processo de licitação e execução das reformas nos Terminais de Ônibus do Município, sob responsabilidade do ocupante do cargo de Prefeito(a), podendo este Tribunal requisitar o auxílio do Controlador Interno, a fim de verificar a implementação da(s) medida(s) indicada(s).

Município	Responsável pelo atendimento da Recomendação da Fiscalização	Controlador Interno
Município de Cascavel	Leonaldo Paranhos da Silva, CPF nº 498.725.759-91, Prefeito Municipal de 2017 a 2020, ou quem vier a substituí-lo.	Glaucya Bachinski Gwozdz, CPF nº 083.251.529-90 - Controlador Interno

Recomendação 4.3

Considerando a inobservância do Art. 38 § 2º e § 3º do Decreto 5.296/2004, das ABNT NBR 14022/2009; NBR 9050/2015; NBR 16537/2016 recomenda-se ao(s) ente(s) jurisdicionado(s) abaixo, com fundamento nos arts. 5º, XLII, e 259-A, parágrafo único, do RI-TCEPR, que adote(m), **no prazo de 180 dias**, contados a partir da data de publicação da decisão de homologação desta recomendação, a seguinte providência, com vistas a incluir integralmente os portadores de necessidades especiais ao Sistema de Transporte Coletivo Urbano; adequar o mobiliário urbano às Normas de Acessibilidade para a diminuição das dificuldades de utilização do sistema pelos portadores de necessidades especiais e a padronização de pontos de parada acessíveis:

- Elaborar um plano de adequação periódica da infraestrutura urbana para que o trânsito de cadeirantes e pessoas com mobilidade reduzida seja possível.

O cumprimento da recomendação será monitorado nos termos do art. 175-L, XIV, do RI-TCEPR, mediante a apresentação do Plano de adequação periódica da infraestrutura urbana para o trânsito de cadeirantes e pessoas com mobilidade reduzida, inclusive com cronograma de implementação

das reformas, sob responsabilidade do ocupante do cargo de Prefeito(a), podendo este Tribunal requisitar o auxílio do Controlador Interno, a fim de verificar a implementação da(s) medida(s) indicada(s).

Município	Responsável pelo atendimento da Recomendação da Fiscalização	Controlador Interno
Município de Cascavel	Leonaldo Paranhos da Silva, CPF nº 498.725.759-91, Prefeito Municipal de 2017 a 2020, ou quem vier a substituí-lo.	Glaucya Bachinski Gwozdz, CPF nº 083.251.529-90 - Controlador Interno
Município de Pato Branco	Augustinho Zucchi, CPF nº 450.562.939-20, Prefeito Municipal de 2013 a 2020, ou quem vier a substituí-lo.	Sandro Marcos Candido Silva, CPF nº 026.149.309-46 - Controlador Interno

Achado 5 - O Sistema de Transporte Público Municipal não atende convenientemente à população usuária.

Recomendação 5.1

Considerando a inobservância do Artigo 6º § 1º da Lei nº8.987/1995, bem como FERRAS E TORRES no livro Transporte Público Urbano, e da ABNT NBR 14022/2009, recomenda-se ao(s) ente(s) jurisdicionado(s) abaixo, com fundamento nos arts. 5º, XLII, e 259-A, parágrafo único, do RI-TCEPR, que adote(m), **no prazo de 180 dias**, contados a partir da data de publicação da decisão de homologação desta recomendação, a seguinte providência, com vistas a uma maior eficiência do Sistema de Transporte Público do Município; mitigação da ocorrência de superlotação; menor espera necessária para a troca de linha dos usuários que utilizam a integração no Sistema de Transporte Público; melhor e mais ampla divulgação de horários das linhas e seus itinerários; transparência em relação ao custo tarifário; maior confiabilidade do Sistema de Transporte Público:

- Elaborar estudos para adequação da oferta à demanda, seja, entre outras soluções, diminuindo a frequência de linhas ociosas ou aumentando o número de veículos colocados à disposição em algumas linhas, como também aumentando o tamanho dos veículos.

O cumprimento da recomendação será monitorado nos termos do art. 175-L, XIV, do RI-TCEPR, mediante a apresentação de documentos comprobatórios da elaboração de estudos com objetivo de resolver os problemas de linhas com alta demanda, bem como de linhas ociosas, como, por exemplo, um Plano de Adequação da oferta à demanda, com o objetivo de estimular a utilização do Transporte Público pelos habitantes do Município, sob responsabilidade do ocupante do cargo de Prefeito(a), podendo este Tribunal requisitar o auxílio do Controlador Interno, a fim de verificar a implementação da(s) medida(s) indicada(s).

Município	Responsável pelo atendimento da Recomendação da Fiscalização	Controlador Interno
Município de Cascavel	Leonaldo Paranhos da Silva, CPF nº 498.725.759-91, Prefeito Municipal de 2017 a 2020, ou quem vier a substituí-lo.	Glaucya Bachinski Gwozdz, CPF nº 083.251.529-90 - Controlador Interno

Recomendação 5.2

Considerando a inobservância do Artigo 6º § 1º da Lei nº8.987/1995, bem como FERRAS E TORRES no livro Transporte Público Urbano, e da ABNT NBR 14022/2009, recomenda-se ao(s) ente(s) jurisdicionado(s) abaixo, com fundamento nos arts. 5º, XLII, e 259-A, parágrafo único, do RI-TCEPR, que adote(m), **no prazo de 180 dias**, contados a partir da data de publicação da decisão de homologação desta recomendação, a seguinte providência, com vistas a uma maior eficiência do Sistema de Transporte Público do Município; mitigação da ocorrência de superlotação; menor espera necessária para a troca de linha dos usuários que utilizam o a integração no Sistema de Transporte Público; melhor e mais ampla divulgação de horários das linhas e seus itinerários; transparência em relação ao custo tarifário; maior confiabilidade do Sistema de Transporte Público:

- Utilizar permanentemente os dados captados mediante a utilização de TI para mitigar os problemas relacionados à demora para a integração entre linhas, de tal forma que o Município, em conjunto com as empresas operadoras, sincronizem as chegadas e partidas das linhas em que ocorre o maior número de transferências entre viagens.

O cumprimento da recomendação será monitorado nos termos do art. 175-L, XIV, do RI-TCEPR, mediante a apresentação de relatórios com a análise crítica dos dados em relação à necessidade de mudanças no sistema de transporte para a adaptação do serviço à demanda de cada localidade da cidade, retirados da estrutura de Tecnologia da Informação em Centro de Controle de Operações do Sistema de Transportes do Município, sob responsabilidade do ocupante do cargo de Prefeito(a), podendo este Tribunal requisitar o auxílio do Controlador Interno, a fim de verificar a implementação da(s) medida(s) indicada(s).

Município	Responsável pelo atendimento da Recomendação da Fiscalização	Controlador Interno
Município de Cascavel	Leonaldo Paranhos da Silva, CPF nº 498.725.759-91, Prefeito Municipal de 2017 a 2020, ou quem vier a substituí-lo.	Glaucya Bachinski Gwozdz, CPF nº 083.251.529-90 - Controlador Interno

Recomendação 5.3

Considerando a inobservância do Artigo 6º § 1º da Lei nº8.987/1995, bem como FERRAS E TORRES no livro Transporte Público Urbano, e da ABNT NBR 14022/2009, recomenda-se ao(s) ente(s) jurisdicionado(s) abaixo, com fundamento nos arts. 5º, XLII, e 259-A, parágrafo único, do RI-TCEPR, que adote(m), **no prazo de 180 dias**, contados a partir da data de publicação da decisão de homologação desta recomendação, a seguinte providência, com vistas a maior eficiência do Sistema de Transporte Público do Município; mitigação da ocorrência de superlotação; menor espera necessária para a troca de linha dos usuários que utilizam o a integração no Sistema de Transporte Público; melhor e mais ampla divulgação de horários das linhas e seus itinerários; transparência em relação ao custo tarifário; maior confiabilidade do Sistema de Transporte Público:

- Considerar os dados gerados pelo sistema de bilhetagem eletrônica e coletados pelos fiscais para determinar quais linhas precisam de um aumento de oferta de assentos, seja por meio da inserção de ônibus nas linhas ou por aumento da capacidade dos veículos. Na auditoria, foi constatada superlotação apenas nas linhas 101 – Gralha Azul – Parque Industrial – UTFPR – FADEP, 102 – Avenida Tupi – UTFPR – FADEP, 103 – Gralha Azul – Centro (via Alvorada) e 107 – Veneza – UTFPR - FADEP. Dessas, 3 atendem ao complexo universitário da cidade, impactando sobremaneira a percepção dos estudantes sobre o Sistema de Transporte Público do Município de Pato Branco. Como essas alterações geram custo adicional sobre o sistema, a inserção de outros veículos em determinadas linhas ou mesmo a mudança do tipo de veículo deve levar em consideração o reflexo no aumento da tarifa. Contudo, o Município pode fazer estudos para readequar internamente o Sistema de Transporte Coletivo de modo a encontrar fontes alternativas de recursos sem onerar o usuário com o aumento da tarifa.

O cumprimento da recomendação será monitorado nos termos do art. 175-L, XIV, do RI-TCEPR, mediante a apresentação de documentos comprobatórios da elaboração de estudos, utilizando-se de dados atuais gerados pela bilhetagem eletrônica, com objetivo de resolver os problemas de linhas com alta demanda, bem como de linhas ociosas, como por exemplo um Plano de Adequação da oferta à demanda, com o objetivo de estimular a utilização do Transporte Público pelos habitantes do Município, sob responsabilidade do ocupante do cargo de Prefeito(a), podendo este Tribunal requisitar o auxílio do Controlador Interno, a fim de verificar a implementação da(s) medida(s) indicada(s).

Município	Responsável pelo atendimento da Recomendação da Fiscalização	Controlador Interno
Município de Pato Branco	Augustinho Zucchi, CPF nº 450.562.939-20, Prefeito Municipal de 2013 a 2020, ou quem vier a substituí-lo.	Sandro Marcos Candido Silva, CPF nº 026.149.309-46 - Controlador Interno

Recomendação 5.4

Considerando a inobservância do Artigo 6º § 1º da Lei nº8.987/1995, bem como FERRAS E TORRES no livro Transporte Público Urbano, e da ABNT NBR 14022/2009, recomenda-se ao(s) ente(s) jurisdicionado(s) abaixo, com fundamento nos arts. 5º, XLII, e 259-A, parágrafo único, do RI-TCEPR, que adote(m), **no prazo de 1 ano**, contados a partir da data de publicação da decisão de homologação desta recomendação, a seguinte providência, com vistas a maior eficiência do Sistema de Transporte Público do Município; mitigação da ocorrência de superlotação; menor espera necessária para a troca de linha dos usuários que utilizam o a integração no Sistema de Transporte Público; melhor e mais ampla divulgação de horários das linhas e seus itinerários; transparência em relação ao custo tarifário; maior confiabilidade do Sistema de Transporte Público:

- Adaptar a oferta à demanda nas linhas que estão superlotadas ou ociosas. Disponibilizar à população os dados relativos aos custos tarifários, inclusive a composição do custo, demonstrando o peso que cada componente tem dentro da tarifa (do mesmo modo em que já existe na planilha atual não divulgada).

O cumprimento da recomendação será monitorado nos termos do art. 175-L, XIV, do RI-TCEPR, mediante a apresentação de documentos comprobatórios da elaboração de estudos, utilizando-se de dados atuais gerados pela bilhetagem eletrônica, com objetivo de resolver os problemas de linhas com alta demanda, bem como de linhas ociosas, como por exemplo um Plano de Adequação da oferta à demanda, com o objetivo de estimular a utilização do Transporte Público pelos habitantes do Município, sob responsabilidade do ocupante do cargo de Prefeito(a), podendo este Tribunal requisitar o auxílio do Controlador Interno, a fim de verificar a implementação da(s) medida(s) indicada(s).

Município	Responsável pelo atendimento da Recomendação da Fiscalização	Controlador Interno
Município de Pato Branco	Augustinho Zucchi, CPF nº 450.562.939-20, Prefeito Municipal de 2013 a 2020, ou quem vier a substituí-lo.	Sandro Marcos Candido Silva, CPF nº 026.149.309-46 - Controlador Interno

Recomendação 5.5

Considerando a inobservância do Artigo 6º § 1º da Lei nº8.987/1995, bem como FERRAS E TORRES no livro Transporte Público Urbano, e da ABNT NBR 14022/2009, recomenda-se ao(s) ente(s) jurisdicionado(s) abaixo, com fundamento nos arts. 5º, XLII, e 259-A, parágrafo único, do RI-TCEPR, que adote(m), **no prazo de 180 dias**, contados a partir da data de publicação da decisão de homologação desta recomendação, a seguinte providência, com vistas a maior eficiência do Sistema de Transporte Público do Município; mitigação da ocorrência de superlotação; menor espera necessária para a troca de linha dos usuários que utilizam o a integração no Sistema de Transporte Público; melhor e mais ampla divulgação de horários das linhas e seus itinerários; transparência em relação ao custo tarifário; maior confiabilidade do Sistema de Transporte Público:

- Realizar estudos para reduzir a demora na integração, utilizando-se de dados gerados pelo sistema de bilhetagem eletrônica e coletados pelos fiscais das principais linhas demandadas a fim de que os horários de chegada e partida sejam sincronizados e a espera se reduza à mínima operacionalmente possível (considerando a quantidade de ônibus na frota e assumindo que haverá alguma demora em linhas específicas, já que o porte do município e a demanda por transporte público não permitem frequências altas).

O cumprimento da recomendação será monitorado nos termos do art. 175-L, XIV, do RI-TCEPR, mediante a apresentação de documentos comprobatórios da elaboração de estudos, utilizando-se de dados atuais gerados pela bilhetagem eletrônica, com objetivo de resolver os problemas de linhas com alta demanda, bem como de linhas ociosas, como por exemplo um Plano de Adequação da oferta à demanda, com o objetivo de estimular a utilização do Transporte Público pelos habitantes do Município, sob responsabilidade do ocupante do cargo de Prefeito(a), podendo este Tribunal requisitar o auxílio do Controlador Interno, a fim de verificar a implementação da(s) medida(s) indicada(s).

Município	Responsável pelo atendimento da Recomendação da Fiscalização	Controlador Interno
Município de Pato Branco	Augustinho Zucchi, CPF nº 450.562.939-20, Prefeito Municipal de 2013 a 2020, ou quem vier a substituí-lo.	Sandro Marcos Candido Silva, CPF nº 026.149.309-46 - Controlador Interno

Recomendação 5.6

Considerando a inobservância do Artigo 6º § 1º da Lei nº8.987/1995, bem como FERRAS E TORRES no livro Transporte Público Urbano, e da ABNT NBR 14022/2009, recomenda-se ao(s) ente(s) jurisdicionado(s) abaixo, com fundamento nos arts. 5º, XLII, e 259-A, parágrafo único, do RI-TCEPR, que adote(m), **no prazo de 180 dias**, contados a partir da data de publicação da decisão de homologação desta recomendação, a seguinte

providência, com vistas a maior eficiência do Sistema de Transporte Público do Município; mitigação da ocorrência de superlotação; menor espera necessária para a troca de linha dos usuários que utilizam o a integração no Sistema de Transporte Público; melhor e mais ampla divulgação de horários das linhas e seus itinerários; transparência em relação ao custo tarifário; maior confiabilidade do Sistema de Transporte Público:

- Estabelecer formas e parâmetros de confiabilidade, sobretudo com relação ao horário de partida.

O cumprimento da recomendação será monitorado nos termos do art. 175-L, XIV, do RI-TCEPR, mediante a apresentação de documentos comprobatórios da fiscalização do Transporte Público em relação ao cumprimento dos horários de partida por parte das empresas operadoras, bem como de relatórios gerados pela bilhetagem eletrônica com os horários realmente praticados, sob responsabilidade do ocupante do cargo de Prefeito(a), podendo este Tribunal requisitar o auxílio do Controlador Interno, a fim de verificar a implementação da(s) medida(s) indicada(s).

Município	Responsável pelo atendimento da Recomendação da Fiscalização	Controlador Interno
Município de Pato Branco	Augustinho Zucchi, CPF nº 450.562.939-20, Prefeito Municipal de 2013 a 2020, ou quem vier a substituí-lo.	Sandro Marcos Candido Silva, CPF nº 026.149.309-46 - Controlador Interno

Achado 6 - Insuficiência da infraestrutura de TI para garantir a integridade dos dados de bilhetagem, bem como para captação de dados suficientes para o bom gerenciamento do Sistema de Transporte Coletivo.

Recomendação 6.1

Considerando a inobservância do Artigo 10 Inciso IV da Lei Federal nº 12.587/12 e Artigo 29 Inciso I da Lei Federal nº 8987/95, recomenda-se ao(s) ente(s) jurisdicionado(s) abaixo, com fundamento nos arts. 5º, XLII, e 259-A, parágrafo único, do RI-TCEPR, que adote(m), **no prazo de 1 ano**, contados a partir da data de publicação da decisão de homologação desta recomendação, a seguinte providência, com vistas à otimização do Sistema de Transporte Coletivo do Município como um todo, bem como de maior confiabilidade das informações:

- Implantar uma estrutura de Centro de Controle e Operação com Sistemas adequados de TI para acompanhar, gerenciar e controlar a operação do Sistema de Transporte Coletivo do Município, com a produção de dados próprios relacionados ao sistema, tais como a demanda de cada

linha, quilometragem executada, atrasos e adiantamentos de partidas, inclusive para comparar com os dados produzidos pelos terceiros contratados.

O cumprimento da recomendação será monitorado nos termos do art. 175-L, XIV, do RI-TCEPR, mediante a apresentação dos processos de aquisição dos componentes para a implementação de estrutura de Tecnologia da Informação em Centro de Controle de Operações, do Sistema de Transporte Coletivo próprio do Município, com a especificação do(s) software(s) utilizado e suas principais funcionalidades para gerenciar o sistema, sob responsabilidade do ocupante do cargo de Prefeito(a), podendo este Tribunal requisitar o auxílio do Controlador Interno, a fim de verificar a implementação da(s) medida(s) indicada(s).

Município	Responsável pelo atendimento da Recomendação da Fiscalização	Controlador Interno
Município de Cascavel	Leonaldo Paranhos da Silva, CPF nº 498.725.759-91, Prefeito Municipal de 2017 a 2020, ou quem vier a substituí-lo.	Glaucya Bachinski Gwozdz, CPF nº 083.251.529-90 - Controlador Interno
Município de Pato Branco	Augustinho Zucchi, CPF nº 450.562.939-20, Prefeito Municipal de 2013 a 2020, ou quem vier a substituí-lo.	Sandro Marcos Candido Silva, CPF nº 026.149.309-46 - Controlador Interno

Recomendação 6.2

Considerando a inobservância do Artigo 10 Inciso IV da Lei Federal nº 12.587/12 e Artigo 29 Inciso I da Lei Federal nº 8987/95, recomenda-se ao(s) ente(s) jurisdicionado(s) abaixo, com fundamento nos arts. 5º, XLII, e 259-A, parágrafo único, do RI-TCEPR, que adote(m), no prazo de **180 dias**, contados a partir da data de publicação da decisão de homologação desta recomendação, a seguinte providência, com vistas à otimização do Sistema de Transporte Coletivo do Município como um todo, bem como de maior confiabilidade das informações:

- Executar procedimentos periódicos (estabelecidos por meio de instrumento normativo) para validar as informações do Sistema de Bilhetagem Eletrônica, a fim de garantir a integridade e confiabilidade dos dados.

O cumprimento da recomendação será monitorado nos termos do art. 175-L, XIV, do RI-TCEPR, mediante a apresentação de instrumento normativo próprio que crie rotina para procedimentos periódicos de fiscalização formal e normatizada para validar os dados da Bilhetagem Eletrônica, bem

como dos relatórios produzidos no período, sob responsabilidade do ocupante do cargo de Prefeito(a), podendo este Tribunal requisitar o auxílio do Controlador Interno, a fim de verificar a implementação da(s) medida(s) indicada(s).

Município	Responsável pelo atendimento da Recomendação da Fiscalização	Controlador Interno
Município de Cascavel	Leonaldo Paranhos da Silva, CPF nº 498.725.759-91, Prefeito Municipal de 2017 a 2020, ou quem vier a substituí-lo.	Glaucya Bachinski Gwozdz, CPF nº 083.251.529-90 - Controlador Interno
Município de Pato Branco	Augustinho Zucchi, CPF nº 450.562.939-20, Prefeito Municipal de 2013 a 2020, ou quem vier a substituí-lo.	Sandro Marcos Candido Silva, CPF nº 026.149.309-46 - Controlador Interno

Recomendação 6.3

Considerando a inobservância do Artigo 10 Inciso IV da Lei Federal nº 12.587/12 e Artigo 29 Inciso I da Lei Federal nº 8987/95, recomenda-se ao(s) ente(s) jurisdicionado(s) abaixo, com fundamento nos arts. 5º, XLII, e 259-A, parágrafo único, do RI-TCEPR, que adote(m), **no prazo de 1 ano**, contados a partir da data de publicação da decisão de homologação desta recomendação, a seguinte providência, com vistas à otimização do Sistema de Transporte Coletivo do Município como um todo, bem como de maior confiabilidade das informações:

- Incluir o Sistema de Bilhetagem Eletrônica na próxima Licitação para concessão do Sistema de Transporte Coletivo e que o mesmo fique sob a titularidade do Município.

O cumprimento da recomendação será monitorado mediante a análise do Edital do próximo processo de licitação contendo a obrigação da implementação do Sistema de Bilhetagem do Município, sob responsabilidade do ocupante do cargo de Prefeito(a), podendo este Tribunal requisitar o auxílio do Controlador Interno, a fim de verificar a implementação da(s) medida(s) indicada(s).

Município	Responsável pelo atendimento da Recomendação da Fiscalização	Controlador Interno
Município de Cascavel	Leonaldo Paranhos da Silva, CPF nº 498.725.759-91, Prefeito Municipal de 2017 a 2020, ou quem vier a substituí-lo.	Glaucya Bachinski Gwozdz, CPF nº 083.251.529-90 - Controlador Interno

Achado 7 - Deficiência de Estrutura para fiscalizar a operacionalização do Transporte Coletivo.

Recomendação 7.1

Considerando a inobservância dos Art. 9º caput, § 7º e § 8º, Art. 18 Inciso I**,** Art. 21 incisos II e IV da Lei Federal nº 12.587/2012 e Art. 6º § 1º, Artigo 23 Inciso III e Artigo 29 Incisos I, II, III, VI e VII da Lei nº 8.987/1995, recomenda-se ao(s) ente(s) jurisdicionado(s) abaixo, com fundamento nos arts. 5º, XLII, e 259-A, parágrafo único, do RI-TCEPR, que adote(m), **no prazo de 1 ano**, contados a partir da data de publicação da decisão de homologação desta recomendação, a seguinte providência, com vistas à melhoria da gestão estratégica do Sistema de Transporte Coletivo mediante o domínio das informações geradas com a sua operacionalização e melhoria do serviço com base na indução mediante fiscalização, tendo em vista a existência clara metas e indicadores que possam ser exigidos:

- Estruturar um Centro de Controle e Operações, principalmente com o aumento da infraestrutura de Tecnologia da Informação, para acompanhar os componentes dos custos tarifários (arrecadação, quilometragem, etc.).

O cumprimento da recomendação será monitorado nos termos do art. 175-L, XIV, do RI-TCEPR, mediante a apresentação de cópias do processo de licitação utilizado para a implementação de estrutura da Informação em Centro de Controle de Operações, do Sistema de Transporte Coletivo próprio do Município, com a especificação do(s) software(s) utilizado e relatório por ele emitido para demonstrar as suas principais funcionalidades, sob responsabilidade do ocupante do cargo de Prefeito(a), podendo este Tribunal requisitar o auxílio do Controlador Interno, a fim de verificar a implementação da(s) medida(s) indicada(s).

Município	Responsável pelo atendimento da Recomendação da Fiscalização	Controlador Interno
Município de Cascavel	Leonaldo Paranhos da Silva, CPF nº 498.725.759-91, Prefeito Municipal de 2017 a 2020, ou quem vier a substituí-lo.	Glaucya Bachinski Gwozdz, CPF nº 083.251.529-90 - Controlador Interno
Município de Pato Branco	Augustinho Zucchi, CPF nº 450.562.939-20, Prefeito Municipal de 2013 a 2020, ou quem vier a substituí-lo.	Sandro Marcos Candido Silva, CPF nº 026.149.309-46 - Controlador Interno

Recomendação 7.2

Considerando a inobservância dos Art. 9º caput, § 7º e § 8º, Art. 18 Inciso I**,** Art. 21 incisos II e IV da Lei Federal nº 12.587/2012 e Art. 6º § 1º, Artigo 23 Inciso III e Artigo 29 Incisos I, II, III, VI e VII da Lei nº 8.987/1995, recomenda-se ao(s) ente(s) jurisdicionado(s) abaixo, com fundamento nos arts. 5º, XLII, e 259-A, parágrafo único, do RI-TCEPR, que adote(m), no prazo de **180 dias**, contados a partir da data de publicação da decisão de homologação desta recomendação, a seguinte providência, com vistas à melhoria da gestão estratégica do Sistema de Transporte Coletivo mediante o domínio das informações geradas com a sua operacionalização e melhoria do serviço com base na indução mediante fiscalização, tendo em vista a existência clara metas e indicadores que possam ser exigidos:

- Inserir metas e diretrizes relativas à qualidade e universalização do serviço de Transporte Coletivo Municipal no Plano Municipal de Mobilidade Urbana, a fim de que sejam seguidos imediatamente e principalmente que sejam inseridos também na próxima contratação. Que seja materializada estrutura para a fiscalização dessas metas de qualidade e universalização do Transporte Coletivo.

O cumprimento da recomendação será monitorado nos termos do art. 175-L, XIV, do RI-TCEPR, mediante a apresentação da Lei Municipal que consubstancia o Plano Municipal Viário e de Transportes do Município com as alterações recomendadas e apresentação dos estudos/projeto básico que embasarão o próximo edital de licitação para concessão do sistema de transporte coletivo do Município com os devidos itens de metas e diretrizes inseridos, sob responsabilidade do ocupante do cargo de Prefeito(a), podendo este Tribunal requisitar o auxílio do Controlador Interno, a fim de verificar a implementação da(s) medida(s) indicada(s).

Município	Responsável pelo atendimento da Recomendação da Fiscalização	Controlador Interno
Município de Cascavel	Leonaldo Paranhos da Silva, CPF nº 498.725.759-91, Prefeito Municipal de 2017 a 2020, ou quem vier a substituí-lo.	Glaucya Bachinski Gwozdz, CPF nº 083.251.529-90 - Controlador Interno

Recomendação 7.3

Considerando a inobservância dos Art. 9º caput, § 7º e § 8º, Art. 18 Inciso I**,** Art. 21 incisos II e IV da Lei Federal nº 12.587/2012 e Art. 6º § 1º, Artigo 23 Inciso III e Artigo 29 Incisos I, II, III, VI e VII da Lei nº 8.987/1995, recomenda-se ao(s) ente(s) jurisdicionado(s) abaixo, com

fundamento nos arts. 5º, XLII, e 259-A, parágrafo único, do RI-TCEPR, que adote(m), **no prazo de 180 dias**, contados a partir da data de publicação da decisão de homologação desta recomendação, a seguinte providência, com vistas à melhoria da gestão estratégica do Sistema de Transporte Coletivo mediante o domínio das informações geradas com a sua operacionalização e melhoria do serviço com base na indução mediante fiscalização, tendo em vista a existência clara de metas e indicadores que possam ser exigidos:

- Criar rotinas mediante instrumentos normativos, com critérios objetivos e com pessoal capacitado, para o acompanhamento das metas e diretrizes relativas à qualidade e universalização do serviço de Transporte Coletivo Municipal.

O cumprimento da recomendação será monitorado nos termos do art. 175-L, XIV, do RI-TCEPR, mediante a apresentação da normatização e de relatórios de fiscalização permanente do cumprimento das metas e diretrizes relativas à qualidade e universalização do serviço de Transporte Coletivo Municipal, sob responsabilidade do ocupante do cargo de Prefeito(a), podendo este Tribunal requisitar o auxílio do Controlador Interno, a fim de verificar a implementação da(s) medida(s) indicada(s).

Município	Responsável pelo atendimento da Recomendação da Fiscalização	Controlador Interno
Município de Pato Branco	Augustinho Zucchi, CPF nº 450.562.939-20, Prefeito Municipal de 2013 a 2020, ou quem vier a substituí-lo.	Sandro Marcos Candido Silva, CPF nº 026.149.309-46 - Controlador Interno

Curitiba, 18 de dezembro de 2019.

Elaborado por:

Fernando Matheus da Silva
Gerente do Projeto de Auditoria
Mat. 51.781-0

Revisado e Aprovado por:

Francy Isumi
Analista de Controle
Mat. 51.718-6

Roberto Alves Ribeiro
Analista de Controle
Mat. 51.671-6