



MUNICÍPIO DE FRANCISCO BELTRÃO
Estado do Paraná

MENSAGEM Nº 90/2025

Senhor Presidente,
Senhores Vereadores,

Encaminho para apreciação dessa Egrégia Câmara Municipal o incluso Projeto de Lei, cuja atualização normativa se mostra necessária para assegurar segurança jurídica, eficiência administrativa e atendimento ao interesse público.

A proposta visa aprimorar a legislação vigente, corrigindo lacunas e promovendo adequações indispensáveis ao bom funcionamento da Administração Municipal.

Certo da compreensão e apoio dos Nobres Vereadores para a aprovação da matéria.

Atenciosamente,

Francisco Beltrão, Estado do Paraná, 24 de novembro de 2025.

ANTONIO PEDRON
PREFEITO MUNICIPAL





MUNICÍPIO DE FRANCISCO BELTRÃO

Estado do Paraná

PROJETO DE LEI DO EXECUTIVO Nº /2025

Altera dispositivos da Lei Municipal nº 4.196/2014, que dispõe sobre o serviço público de transporte coletivo urbano de passageiros no Município de Francisco Beltrão, e dá outras providências.

O **PREFEITO MUNICIPAL DE FRANCISCO BELTRÃO**, Estado do Paraná, no uso de suas atribuições legais, submete à apreciação da Câmara Municipal de Vereadores o seguinte Projeto de Lei:

Art. 1º O artigo 1º da Lei Municipal nº 4.196, de 05 de junho de 2014, passa a vigorar com a seguinte redação, em conformidade com a Emenda Constitucional nº 90, de 15 de setembro de 2015, que introduziu o transporte como direito social:

“Art. 1º O transporte coletivo urbano de passageiros é serviço público essencial e constitui direito social, cuja organização e prestação competem ao Município, nos termos dos arts. 6º e 30, inciso V, da Constituição Federal, e do art. 4º, inciso XII, alínea ‘a’, da Lei Orgânica Municipal.” (NR)

Art. 2º Acrescenta-se o art. 2º-A à Lei Municipal nº 4.196, de 05 de junho de 2014, com a seguinte redação:

"Art. 2º-A A concessionária deverá disponibilizar ao Poder Concedente, ao Poder Legislativo Municipal e à sociedade civil, por meio de portais oficiais, os dados operacionais, tarifários e de bilhetagem eletrônica do Sistema de Transporte Coletivo Integrado do Município de Francisco Beltrão – STCIFB, naquilo que estiver sob sua respectiva titularidade, guarda ou responsabilidade, em formato aberto, padronizado e auditável, acompanhados dos respectivos dicionários de dados, conforme regulamentação.

§ 1º Os dados referidos no caput deverão incluir, no mínimo:

- I - número de embarques por linha, ponto e horário;
- II - receita arrecadada por tipo de pagamento;
- III - dados anonimizados sobre o perfil de uso dos usuários;
- IV - tarifas efetivamente pagas e gratuidades concedidas;
- V - quilometragem programada e quilometragem efetuada por linha e por empresa;
- VI - idade de todos os veículos da frota;
- VII - velocidade média operacional por tipo de linha;





MUNICÍPIO DE FRANCISCO BELTRÃO

Estado do Paraná

VIII - bases de dados disponibilizadas em formatos reutilizáveis e compatíveis com plataformas abertas.

§ 2º O formato dos dados deverá garantir sua plena reutilização por órgãos de controle, pesquisadores, sociedade civil e desenvolvedores independentes, observando os princípios da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011 (Lei de Acesso à Informação)." (NR)

Art. 3º O § 1º do art. 3º da Lei Municipal nº 4.196, de 05 de junho de 2014, passa a vigorar com a seguinte redação:

"§ 1º A licitação a que se refere o caput observará as normas federais e municipais aplicáveis aos contratos administrativos, em especial a Lei Federal nº 14.133, de 1º de abril de 2021, ou a que vier substituí-la, bem como as demais disposições regulamentares vigentes." (NR)

Art. 4º O § 3º do art. 3º da Lei Municipal nº 4.196, de 05 de junho de 2014, passa a vigorar com a seguinte redação:

"§ 3º A Administração Pública estabelecerá no edital de licitação o regime econômico e financeiro da concessão e o prazo de sua duração que será fixado com base em estudos técnicos e econômicos que contemplem, no mínimo, o cálculo dos investimentos, os custos operacionais, a depreciação dos bens, a amortização dos investimentos, a remuneração do investidor e o valor tarifário, além do prazo de prorrogação e suas condições, se for o caso." (NR)

Art. 5º Acrescentam-se os §§ 4º e 5º ao art. 3º da Lei Municipal nº 4.196, de 05 de junho de 2014, com a seguinte redação:

"§ 4º A formalização da prorrogação do contrato de concessão dependerá de avaliação prévia e favorável do Poder Concedente acerca da capacidade de o contratado garantir a continuidade e a adequação dos serviços, condicionada à realização de audiência pública para aferir a aprovação da população em relação aos serviços prestados pela concessionária.

§ 5º Nos casos em que houver estudo ou licitação em andamento para substituição de contrato de concessão em vigor e não haja tempo hábil para que o vencedor do certame assuma o objeto do contrato, o Poder Concedente fica autorizado a estender o prazo do contrato de concessão, justificadamente e por meio de termo aditivo, por até 06 (seis) meses, podendo ser prorrogado uma única vez, por igual período, a fim de que não haja descontinuidade na prestação do serviço de natureza essencial." (NR)



MUNICÍPIO DE FRANCISCO BELTRÃO

Estado do Paraná

Art. 6º O art. 4º da Lei Municipal nº 4.196, de 05 de junho de 2014, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 4º Para fins de organização, dimensionamento da oferta e operacionalização do serviço público de transporte coletivo urbano de passageiros, o Edital de licitação poderá estabelecer a divisão dos serviços em grupos, tantos quantos o Poder Concedente entender necessários, estruturados na forma de uma rede de transporte coletivo integrada, ficando os elementos necessários a cada operação a cargo da concessionária.” (NR)

Art. 7º Os §§ 5º, 6º e 7º do art. 9º da Lei Municipal nº 4.196, de 05 de junho de 2014, passam a vigorar com a seguinte redação:

“§ 5º Considera-se Custo Tributário, os tributos que efetivamente incidirem sobre a prestação dos serviços públicos de transporte coletivo urbano, observadas as disposições do § 8º do art. 9º-A.

§ 6º O regime econômico e financeiro da concessão do serviço de transporte público coletivo urbano serão estabelecidos no respectivo Edital de licitação, sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço resultante do processo licitatório da outorga do poder público, observadas as disposições do art. 9º-A e seus parágrafos.

§ 7º A remuneração da concessionária será estabelecida na forma de uma tarifa técnica, a ser definida e revisada periodicamente de acordo com parâmetros relacionados à disponibilidade, demanda e qualidade dos serviços, conforme definidos no edital e no contrato, devendo a planilha de custos considerar, no mínimo, o seguinte:

- I - os custos operacionais e administrativos dos serviços;
- II - a amortização e a depreciação de investimentos realizados para a prestação dos serviços;
- III - a remuneração do capital empregado nos serviços;
- IV - os custos tributários relativos aos serviços, excetuados os de natureza direta e personalíssima, tais quais os incidentes sobre renda e lucro; e
- V - os emolumentos e as despesas regulatórias vinculadas aos serviços, incluindo taxas de fiscalização, parcelas de remuneração devidas ao Poder Concedente e custos para o cumprimento das demais obrigações contratuais da delegação dos serviços, dentre outras rubricas expressamente previstas no regulamento dos serviços.” (NR)

Art. 8º Acrescenta-se o art. 9º-A à Lei Municipal nº 4.196, de 05 de junho de 2014, com a seguinte redação:



MUNICÍPIO DE FRANCISCO BELTRÃO

Estado do Paraná

“Art. 9º-A Nos termos das disposições do Edital de licitação e da Lei nº. 12.587, de 03 de janeiro de 2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana), a tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo deverá ser constituída pelo preço público cobrado do usuário pelos serviços somado à receita oriunda de outras fontes de custeio, de forma a cobrir os reais custos do serviço prestado ao usuário por operador público ou privado, além da remuneração do prestador.

§ 1º O preço público cobrado do usuário pelo uso do transporte público coletivo denomina-se tarifa pública, sendo instituída por ato específico do poder público outorgante.

§ 2º A existência de diferença a menor entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se *déficit* ou subsídio tarifário.

§ 3º A existência de diferença a maior entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se *superávit* tarifário.

§ 4º Caso o poder público opte pela adoção de subsídio tarifário, o *déficit* originado deverá ser coberto por quaisquer das seguintes fontes de recursos:

- I - receitas auferidas mediante o recolhimento de tarifas cobradas de passageiros;
- II - subsídios públicos orçamentários;
- III - subvenções do Poder Público;
- IV - receitas alternativas;
- V - receitas extratarifárias; e
- VI - demais fontes de receita previstas na legislação local e nacional.

§ 5º A concessão de subsídios e subvenções referidos no parágrafo anterior dependerá de prévia inclusão na Lei Orçamentária Anual ou em seus créditos adicionais, conforme o caso.

§ 6º Na ocorrência de *superávit* tarifário proveniente de receita adicional originada em determinados serviços delegados, a receita deverá ser revertida para o Fundo Municipal de Transporte Coletivo Urbano criado pela Lei nº. 4.969, de 23 de janeiro de 2023.

§ 7º Qualquer subsídio tarifário ou subvenção ao custeio da operação do transporte público coletivo deverá ser limitado à importância definida como a necessária para garantir a tarifa de remuneração, com base em critérios transparentes e objetivos de apuração e repasse.



MUNICÍPIO DE FRANCISCO BELTRÃO

Estado do Paraná

§ 8º A eventual concessão de subsídio tarifário ou de subvenção destinada ao custeio da operação do transporte público coletivo autoriza o Poder Concedente a promover a compensação dos valores correspondentes com o Imposto Sobre Serviços – ISS devido pela concessionária, relativo ao período de apuração do déficit mencionado no § 2º do art. 9º-A." (NR)

Art. 9º Revogam-se as disposições em contrário.

Art. 10 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Francisco Beltrão, Estado do Paraná, 24 de novembro de 2025.

ANTONIO PEDRON
PREFEITO MUNICIPAL





MUNICÍPIO DE FRANCISCO BELTRÃO

Estado do Paraná

JUSTIFICATIVA

A presente proposta legislativa promove atualizações e aperfeiçoamentos na Lei Municipal nº 4.196, de 05 de junho de 2014, a qual disciplina o serviço público de transporte coletivo urbano de passageiros no Município de Francisco Beltrão.

A proposta tem por finalidade modernizar o marco normativo local, adequando-o às transformações legais, tecnológicas e operacionais ocorridas na última década, bem como às exigências contemporâneas de transparência, eficiência, sustentabilidade financeira e qualidade na prestação dos serviços públicos de transporte.

1. Adequação ao Novo Status Constitucional do Transporte como Direito Social

A Emenda Constitucional nº 90, de 15 de setembro de 2015, alterou o art. 6º da Constituição Federal para incluir expressamente o transporte entre os direitos sociais. Essa mudança impõe aos Municípios o dever de alinhar suas legislações à nova condição constitucional.

Assim, o art. 1º da Lei nº 4.196/2014 é atualizado para refletir essa concepção moderna, reconhecendo o transporte como serviço público essencial, organizado e prestado pelo Município, nos termos da Constituição Federal e da Lei Orgânica Municipal.

2. Transparência Ativa, Dados Abertos e Controle Social

Considerando a amplitude dos debates nacionais sobre transparência e integridade na gestão pública, e em consonância com a Lei Federal nº 12.527/2011 (Lei de Acesso à Informação), o projeto introduz o art. 2º-A, que determina a disponibilização, pela concessionária, de dados operacionais, tarifários e de bilhetagem eletrônica em formato aberto, padronizado e auditável.





MUNICÍPIO DE FRANCISCO BELTRÃO

Estado do Paraná

A medida visa:

- I. permitir o controle social pelos usuários;
- II. aprimorar a fiscalização pelos órgãos públicos;
- III. subsidiar estudos técnicos e avaliações independentes;
- IV. promover inovação tecnológica e desenvolvimento de soluções de mobilidade.

O transporte público é um serviço que depende de informações precisas e atualizadas para sua adequada gestão e planejamento, e a disponibilização desses dados é hoje uma prática recomendada por organismos especializados e redes de mobilidade urbana.

3. Atualização das Regras Licitatórias e Alinhamento à Lei Federal nº 14.133/2021

A Lei Municipal nº 4.196/2014 ainda faz referência à antiga Lei nº 8.666/1993. Com a entrada em vigor da Nova Lei de Licitações e Contratos Administrativos (Lei nº 14.133/2021), torna-se necessária a atualização da legislação municipal, para que os futuros certames sejam conduzidos segundo a normatização vigente.

O projeto, portanto, moderniza a redação do art. 3º, § 1º, garantindo maior segurança jurídica às futuras contratações e adequação às normas federais.

4. Critérios Técnicos para Definição do Prazo da Concessão

O Tribunal de Contas do Estado do Paraná, por meio do recente Acórdão nº 951/2025, firmou entendimento no sentido de que não constitui prática adequada a fixação de prazos padronizados e arbitrários para concessões públicas de serviços de transporte coletivo, devendo cada caso observar estudos técnicos e financeiros que considerem investimentos, custos operacionais, amortização, depreciação e valor tarifário.





MUNICÍPIO DE FRANCISCO BELTRÃO

Estado do Paraná

O novo § 3º do art. 3º incorpora essa orientação, determinando que o prazo da concessão seja estabelecido com base em parâmetros objetivos e estudos detalhados, conferindo maior racionalidade econômica e segurança jurídica ao processo.

5. Regras Claras para Prorrogação Contratual e Mecanismo Emergencial de Continuidade do Serviço

O projeto introduz os §§ 4º e 5º ao art. 3º da Lei nº 4.196/2014, com duas finalidades essenciais:

- I. regulamentar a prorrogação ordinária, condicionando-a à avaliação prévia da qualidade dos serviços e à realização de audiência pública, fortalecendo a participação popular;
- II. permitir prorrogação excepcional e temporária, por até 6 meses, renovável uma única vez por igual período, quando houver licitação em andamento e risco de descontinuidade do serviço essencial.

Esta previsão é indispensável para evitar interrupções na prestação do transporte público, assegurando transição adequada entre concessionárias e garantindo a continuidade do serviço aos usuários.

6. Reorganização da Rede de Transporte Coletivo

A alteração do art. 4º possibilita maior flexibilidade ao Poder Concedente na estruturação da rede de transporte, permitindo a divisão dos serviços em grupos conforme critérios técnicos, o que facilita a competitividade, amplia a eficiência e melhora o planejamento operacional.

7. Reestruturação Tarifária e Critérios Objetivos de Custeio





MUNICÍPIO DE FRANCISCO BELTRÃO

Estado do Paraná

As modificações nos §§ 5º, 6º e 7º do art. 9º, bem como a criação do art. 9º-A, organizam e detalham o regime econômico-financeiro da concessão, estabelecendo:

- I. distinção entre tarifa pública e tarifa de remuneração;
- II. definição de subsídio tarifário e superávit tarifário;
- III. critérios para cálculo da tarifa técnica;
- IV. regras de financiamento e fontes de custeio;
- V. vinculação de eventual superávit ao Fundo Municipal de Transporte.

Essas medidas atendem às diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012) e consolidam maior transparência e previsibilidade no processo tarifário.

8. Harmonização, Modernização e Fortalecimento do Planejamento Municipal de Transporte

O conjunto das alterações:

- I. fortalece os instrumentos de planejamento e gestão;
- II. promove transparência e governança dos dados;
- III. alinha a legislação municipal às normas federais e à jurisprudência atualizada;
- IV. favorece a continuidade e a qualidade do serviço;
- V. prepara o Município para novos modelos de contratação e operação.

Não há conflitos com os dispositivos da Lei Municipal nº 4.196/2014, sendo as mudanças plenamente compatíveis, harmônicas e complementares ao sistema normativo vigente.

Diante do exposto, a proposição apresentada revela-se necessária, oportuna e juridicamente adequada, representando um avanço significativo no aprimoramento do marco regulatório do transporte coletivo urbano de Francisco Beltrão.





MUNICÍPIO DE FRANCISCO BELTRÃO
Estado do Paraná

Destaca-se, ainda, que as inovações incorporadas seguem referências legislativas modernas, incluindo a Lei nº 16.552/2025 de Curitiba/PR, que inspira diversos dispositivos voltados à transparência, dados abertos, governança e eficiência do sistema de transporte coletivo.

Assim, solicitamos o apoio dos Nobres Vereadores para a aprovação do presente Projeto de Lei.

Francisco Beltrão, Estado do Paraná, 24 de novembro de 2025.

ANTÔNIO PEDRON
Prefeito Municipal





VERIFICAÇÃO DAS ASSINATURAS



Código para verificação: 7A0A-DA2F-4720-58B7

Este documento foi assinado digitalmente pelos seguintes signatários nas datas indicadas:



ANTONIO PEDRON (CPF 196.XXX.XXX-49) em 25/11/2025 09:28:18 GMT-03:00

Papel: Parte

Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)

Para verificar a validade das assinaturas, acesse a Central de Verificação por meio do link:

<https://franciscobeltrao.1doc.com.br/verificacao/7A0A-DA2F-4720-58B7>



www.LeisMunicipais.com.br

LEI Nº 4196, DE 5 DE JUNHO DE 2014

Dispõe sobre as regras especiais para concessão do serviço público de transporte coletivo urbano de passageiros no Município de Francisco Beltrão e dá outras providências.

ANTONIO CANTELMO NETO, Prefeito Municipal de Francisco Beltrão, Estado do Paraná. FAÇO SABER que a Câmara Municipal de Vereadores aprovou, e eu sanciono, a seguinte Lei:

Art. 1º O transporte coletivo urbano de passageiros é serviço público essencial, cuja organização e prestação competem ao Município, conforme disposto no artigo 30, inciso V, da Constituição da República Federativa do Brasil (CRFB/1988), e no artigo 4º, inciso XII, alínea "a", da Lei Orgânica do Município.

Art. 2º O serviço público de transporte coletivo urbano de passageiros é parte integrante do Sistema de Transporte Coletivo Integrado do Município de Francisco Beltrão - STCIFB.

§ 1º O STCIFB é formado por um conjunto uno, harmônico e interdependente de serviços, áreas de operação, tecnologias de transporte e oferta, cuja missão abrange: linhas, faixas de acessibilidade, itinerários, pontos de parada, terminais de integração, transferência e transbordo, horários de viagens, matriz de integração e sistemas de logística, controle e acesso planejado, implantado e gerenciado de acordo com as peculiaridades viárias locais e a demanda de passageiros, destinando-se a atender as necessidades de mobilidade urbana e transporte da população.

§ 2º O STCIFB terá prioridade sobre o transporte individual e/ou privado, inclusive no que se refere à sua operacionalização nas vias públicas.

§ 3º O STCIFB será gerenciado pelo Município, vinculando-se as concessionárias às suas normas, especialmente às disposições desta Lei, dos Regulamentos, dos Editais Licitatórios e dos Contratos de Concessão.

Art. 3º Fica autorizado o Chefe do Poder Executivo Municipal a conceder a exploração do serviço público de transporte coletivo urbano no Município de Francisco Beltrão, mediante procedimento licitatório na modalidade de Concorrência Pública.

§ 1º A licitação a que se refere o caput obedecerá às normas de legislação municipal e federal sobre licitações e contratos administrativos e, em especial, a Lei Federal nº 8.666, de 21 de junho de 1993, a Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 e suas alterações, observando-se sempre a garantia dos princípios constitucionais da legalidade, da moralidade, da publicidade e da impessoalidade, além dos princípios básicos da seleção da proposta mais vantajosa para o interesse coletivo, da probidade administrativa, da vinculação ao instrumento convocatório e do julgamento objetivo.

§ 2º No Edital Licitatório e no Instrumento de Concessão, o Poder Executivo Municipal poderá conjugar, em função das peculiaridades da rede de transporte coletivo integrada, da lógica operacional preconizada, das condições de atendimento, do conjunto dos deslocamentos e da mobilidade urbana, áreas estruturais de operação compostas por múltiplas linhas.

§ 3º A concessão será outorgada mediante certame licitatório único, pelo prazo de 10 (dez) anos, renovável por igual período, sendo sua renovação condicionada à realização de audiência pública para aferir a aprovação da população em relação aos serviços prestados pela concessionária.

Art. 4º Para fins de organização, dimensionamento da oferta e operacionalização do serviço público de transporte coletivo urbano de passageiros este será dividido em lotes, tantos quantos o Poder Concedente entender necessários, definidos por ocasião da elaboração do Edital Licitatório que os estruturará na forma de uma rede de transporte coletivo integrada, ficando os elementos necessários a cada operação a cargo do concessionário.

Art. 5º A concessão do serviço público de transporte coletivo urbano de passageiros será programada e planejada por prazo necessário a assegurar a amortização e depreciação dos investimentos e a margem de retorno do(s) concessionário(s).

Art. 6º O serviço público de transporte coletivo urbano de passageiros deverá estar permanentemente à disposição dos usuários, devendo o instrumento de concessão conter cláusula penal que coíba a ameaça de interrupção - total ou parcial - ou a deficiência grave na prestação dos serviços.

Art. 7º O Município poderá intervir na operação do serviço, no todo ou em parte, para assegurar a continuidade do mesmo, ou para sanar deficiência grave na prestação respectiva, assumindo este serviço através do controle dos meios materiais e humanos utilizados pelo prestador, aqueles vinculados ao serviço, nos termos desta Lei, ou através de outros meios, a seu exclusivo critério.

Art. 8º A utilização efetiva do serviço de transporte coletivo urbano de passageiros será remunerada pelo usuário, mediante pagamento de tarifa, que será fixada via Decreto pelo Poder Executivo Municipal, em valor módico e suficiente para garantir ressarcimento da totalidade dos gastos incorridos na prestação dos serviços e a justa remuneração do capital investido.

Art. 9º Para efeito da composição dos custos, fixação do preço da tarifa e apropriação dos gastos incorridos na prestação dos serviços públicos de transporte coletivo urbano, a estrutura de custos e demais parâmetros afins deverá levar em consideração obrigatoriamente, no mínimo, os seguintes itens:

- I - o custo operacional;
- II - o custo de capital;
- III - o custo de administração;
- IV - a justa remuneração do capital;
- V - o custo tributário.

§ 1º Considera-se Custo Operacional, os custos com combustível, lubrificantes, rodagem, peças e acessórios, pessoal vinculado a operação do serviço, arrecadação automática de tarifas, serviços de terceiros relativos à guarda, conservação e manutenção, incluindo materiais empregados na manutenção e higienização de veículos, pessoal de manutenção, pessoal de tráfego e apoio operacional, encargos e benefícios sociais, impostos, taxas e uniformes, dentre outros.

§ 2º Considera-se Custo de Capital, a remuneração e depreciação do capital investido na frota de veículos, em equipamentos de acessibilidade, prédios, máquinas, ferramentas e instalações, almoxarifado, atualização tecnológica aquisição de sistemas e equipamentos de informática, inclusive embarcados em veículos da frota e demais infraestrutura da seguinte forma:

- a) a remuneração do capital será mensal e incidirá sobre o valor remanescente do capital aplicado em veículos, máquinas, equipamentos, ferramentas, almoxarifados, prédios e instalações, sendo que para o caso dos veículos serão deduzidos 10% (dez por cento) do valor a título de valor residual;
- b) a base referencial para a remuneração do capital será o juro oficial vigente na data da apuração dos custos que implicarem na revisão do cálculo tarifário;
- c) a depreciação deverá ser suficiente para provisionar a reposição dos bens imobilizados na prestação dos serviços ao longo da vida útil do mesmo;
- d) o valor residual deverá ser definido em função dos ordenamentos tributários e contábeis vigentes.

§ 3º Considera-se Custo de Administração as despesas e demais gastos decorrentes do desempenho das funções administrativas, metodológicas, organizacionais e de gestão necessárias a plena execução dos serviços, dentre outras despesas afins, bem como os gastos com veículos de apoio, segurança patrimonial, consultorias, assessorias, seguros, pessoal administrativo, honorários da diretoria, assistência e comunicação social.

§ 4º Inclui-se como Custo de Administração, também aquelas decorrentes do processo de comercialização, distribuição e controle dos meios de acesso aos serviços públicos de transporte coletivo, bem como do monitoramento operacional, gestão de riscos e segurança do passageiro.

§ 5º Considera-se Custo Tributário, os tributos que efetivamente incidirem sobre a prestação dos serviços públicos de transporte coletivo urbano e nas receitas geradas pelo mesmo.

§ 6º Para os efeitos da presente Lei, tarifa é definida como sendo o rateio do Custo Total dos Serviços entre os passageiros pagantes.

§ 7º Para os efeitos da presente Lei, remuneração é definida como sendo o direito da empresa operadora de ser ressarcida da totalidade dos custos e despesas incidentes, direta e indiretamente, na operacionalização da prestação do serviço público de transporte coletivo de passageiros.

Art. 10 As demais especificações técnicas e condições desta concessão, necessárias ao funcionamento e à eficácia do serviço de transporte coletivo urbano de passageiros do Município de Francisco Beltrão, bem como ao seu gerenciamento e operação serão fixados no regulamento próprio, no Edital Licitatório, no Contrato de Concessão, em regulamentos subsequentes ou através de Atos Administrativos editados pelo Chefe do Poder Executivo, sempre que necessário.

Art. 11 Durante a vigência da concessão a empresa concessionária não poderá transferir os direitos decorrentes do contrato de concessão e/ou alterar o controle societário, bem como realizar fusões, incorporações e cisões, salvo mediante a anuência prévia do Poder Executivo e do Poder Legislativo, sob pena de caducidade do contrato e imposição das penalidades contratuais.

Parágrafo único. Para fins da anuência de que trata o caput deste artigo, a pretendente deverá:

I - comprovar a permanência integral das exigências estabelecidas no procedimento licitatório que precedeu a contratação, em especial às exigências de capacidade técnica, idoneidade financeira e regularidade jurídica, fiscal e previdenciária dos novos dirigentes, necessárias à assunção do serviço;

II - comprometer-se, formalmente, a cumprir todas as cláusulas do contrato em vigor subrogando-se em todos os direitos e obrigações do cedente e prestando todas as garantias exigidas.

Art. 12 A empresa concessionária contratada deverá operar com funcionários devidamente registrados, além de imóveis, equipamentos, máquinas, veículos, peças, acessórios, móveis, garagem e demais instalações, inclusive de manutenção, exclusivamente destinados a prestação dos serviços descritos no objeto do contrato.

Art. 13 Compete ao Poder Executivo Municipal editar os instrumentos normativos necessários à regulamentação desta Lei, no prazo de até 90 (noventa) dias.

Art. 14 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação revogadas as disposições em contrário.

Gabinete do Prefeito Municipal de Francisco Beltrão, em 5 de junho de 2014.

ANTONIO CANTELMO NETO
PREFEITO MUNICIPAL

LUIZ RAMME
PROCURADOR GERAL

Nota: Este texto não substitui o original publicado no Diário Oficial.

Data de Inserção no Sistema LeisMunicipais: 28/05/2018



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ

ROCESSO Nº: 323560/24
ASSUNTO: REPRESENTAÇÃO
ENTIDADE: MUNICÍPIO DE CURITIBA
INTERESSADO: ALEXANDRE CESAR CAVICHIA, COORDENADORIA DE AUDITORIAS, DANIEL CONDE FALCAO RIBEIRO, MUNICÍPIO DE CURITIBA, OGENY PEDRO MAIA NETO, RAFAEL VALDOMIRO GRECA DE MACEDO, URBS URBANIZACAO DE CURITIBA S/A
RELATOR: CONSELHEIRO AUGUSTINHO ZUCCHI

ACÓRDÃO Nº 951/25 - Tribunal Pleno

Representação. Município de Curitiba.
Urbanização de Curitiba S/A (URBS).
Irregularidades constatadas em auditoria realizada pela CAUD na gestão do sistema de transporte público coletivo (TPC) do Município de Curitiba. Plano Anual de Fiscalização. PAF 2023. Irregularidades devidamente demonstradas. Procedência parcial. Determinações. Recomendações.

1. RELATÓRIO

Tratam os autos de Representação proposta pela **COORDENADORIA DE AUDITORIAS (CAUD)**, com base no § 3º do art. 277 do Regimento Interno¹, que noticia irregularidades detectadas na gestão do sistema de transporte público coletivo (TPC) do Município de Curitiba.

Tais irregularidades foram identificadas a partir de auditoria² realizada pela citada unidade técnica no Município de Curitiba, iniciada em 6 de fevereiro de 2023, com o objetivo de avaliar a gestão do sistema de transporte público coletivo (TPC) municipal, sobretudo no que diz respeito ao processo de planejamento para o início da operação, bem como ao acompanhamento contínuo do serviço e da execução contratual, inclusive para o controle dos custos.

¹ Art. 277. A representação será encaminhada ao Presidente do Tribunal de Contas pelos interessados e autoridades, na forma prevista no art. 32, I a VI, da Lei Complementar nº 113/2005. [...] § 3º **A representação poderá ser proposta pelas unidades técnicas do Tribunal de Contas** e pelas comissões especiais formadas para a execução de fiscalizações, observada a necessidade de encaminhamento pelo respectivo dirigente ou responsável e o disposto no art. 267-A, § 1º, deste Regimento Interno.

² Contemplada na diretriz nº 5 – Gestão e Governança – do Plano Anual de Fiscalização (PAF), estabelecido para o exercício de 2023 pelo Acórdão nº 2763/22 – Tribunal Pleno, publicado no Diário Eletrônico do Tribunal de Contas do Estado do Paraná de 28 de outubro de 2022.



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ

A análise do sistema de TPC de Curitiba operado pela Urbanização de Curitiba S.A. (URBS) se deu com base no resultado do processo licitatório Concorrência Pública n.º 5/2009 que resultou na concessão da prestação dos serviços para os consórcios: Pontual (Lote 1), por meio do Contrato n.º 86/2010; Transbus (Lote 2), estabelecida pelo Contrato n.º 85/2010; e, Pioneiro (Lote 3), estabelecida pelo Contrato n.º 84/2010.

Os contratos foram celebrados pelo prazo de 15 (quinze) anos, podendo ser estendidos para até 25 (vinte e cinco) anos em caso de elevados investimentos em bens reversíveis.

Inicialmente, foram identificadas inconformidades caracterizadoras de cinco achados, materializadas no Relatório Preliminar de Fiscalização n.º 108/2023³, o qual foi submetido ao Prefeito do Município de Curitiba e ao Controlador Interno Municipal para manifestação quanto aos apontamentos.

Apresentadas as considerações do Município⁴, a unidade técnica concluiu pela confirmação e manutenção das irregularidades identificadas, propondo recomendações no tocante ao achado 3, por meio da instauração de proposta de Homologação de Recomendações, e, quanto aos demais achados, entendeu-se que as condições apontadas extrapolam a proposição de encaminhamentos voltados apenas a melhorias na gestão administrativa, motivando a abertura da presente proposta de Representação, que, em síntese, trata das seguintes irregularidades:

1. Deficiência na estruturação econômico-financeira do projeto licitado do TPC (Achado n.º 1, correspondente à Irregularidade n.º 1):

a) Prazo Contratual Indevido: O prazo de 15 (quinze) anos para os contratos de concessão foi definido sem estudos econômico-financeiros prévios adequados, baseando-se apenas em legislação aprovada pela Câmara Municipal sem a devida análise de viabilidade;

b) Falta de Estudos de Demanda e Custos Operacionais: Não foram realizados estudos detalhados de demanda, nem análises de custos de investimento (capex) e operacionalização (opex)

³ Peça n.º 04.

⁴ Peça n.º 08.



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ

adequados, essenciais para determinar o prazo de concessão e estruturação tarifária correta;

2. Ineficácia no acompanhamento periódico dos parâmetros financeiros do contrato (Achado n.º 2, correspondente à Irregularidade n.º 2):

a) Falta de Monitoramento de Eficiência e Produtividade: O Município não realiza um acompanhamento efetivo dos ganhos de eficiência nos componentes tarifários ao longo do tempo, falhando em ajustar os custos de acordo com as melhorias tecnológicas ou operacionais que poderiam reduzir os custos do serviço;

b) Desconsideração da Variação dos Custos de Capital: A falta de revisão das taxas de retorno e do custo médio ponderado de capital ao longo do tempo compromete a precisão e justiça da tarifa cobrada aos usuários, mantendo parâmetros financeiros que podem não refletir mais as condições atuais de mercado;

3. Planejamento das operações do TPC desalinhado com dados dos usuários (Achado n.º 4, correspondente à Irregularidade n.º 3):

a) Ausência de Dados sobre a Jornada dos Usuários: O planejamento do transporte coletivo não é fundamentado em dados ou pesquisas que reflitam as reais necessidades e comportamentos dos usuários, como frequência de uso, tempos de espera, preferências de rotas e outros aspectos críticos que poderiam otimizar o serviço;

4. Inadequação da infraestrutura sistema de TPC do Município (Achado n.º 5, correspondente à Irregularidade n.º 4):

a) Infraestrutura Subdimensionada ou Obsoleta: As condições físicas e operacionais do sistema de transporte não atendem aos padrões necessários para um serviço eficiente e confortável. Isso inclui desde a qualidade e a quantidade de veículos até a estrutura de terminais e pontos de acesso.

Assim, com base nas constatações de auditoria, a referida unidade técnica requereu a procedência da Representação, a fim de que sejam expedidas ao



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ

Município de Curitiba e à Urbanização de Curitiba S/A (URBS) as recomendações e determinações propostas, para que sejam tomadas as providências necessárias à melhoria no desempenho, à correção de falhas e deficiências e ao exato cumprimento da lei.

Em sede de juízo de cognição sumária, houve o recebimento da presente Representação, pois verificou-se haver indícios de irregularidades, momento em que foi determinada a citação do Município de Curitiba e da Urbanização de Curitiba S/A (URBS) para o devido exercício do contraditório, consoante disposto no Despacho n.º 509/24 – GCAZ⁵.

Devidamente citados, compareceram aos autos com as respectivas razões de contraditório, em conjunto, a Urbanização de Curitiba S/A (URBS), Ogeny Pedro Maia Neto e Alexandre Cesar Cavichia⁶.

Da mesma forma, o Município de Curitiba se pronunciou no feito⁷, ratificando a manifestação apresentada pela Urbanização de Curitiba S/A (URBS), assim como apresentou manifestação do Controlador-Geral do Município, Sr. Daniel Conde Falcão Ribeiro⁸.

Previamente ao prosseguimento do feito à instrução, seguiram os autos à Coordenadoria de Auditoria (CAUD) para que se manifestasse acerca da preliminar suscitada pela Urbanização de Curitiba S/A (URBS), alegada existência de confusão de personalidades e atribuições, nos termos do Despacho n.º 919/24 – GCAZ⁹.

Instada a se manifestar, a Coordenadoria de Auditoria (CAUD) apresentou a Informação n.º 32/24 - CAUD¹⁰, por meio da qual informou que as condutas foram corretamente individualizadas nos quadros da representação, especificando claramente as responsabilidades entre Município de Curitiba e URBS.

Destacou, ainda, que, por se tratar de auditoria operacional, o objetivo é aprimorar processos por meio de recomendações e determinações, ou

⁵ Peça n.º 14.

⁶ Peças n.º 28 a 54.

⁷ Peça n.º 56.

⁸ Peça n.º 57.

⁹ Peça n.º 58.

¹⁰ Peça n.º 60.



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ

seja, objetivo é recomendar melhorias, não penalizar responsáveis. Eventuais sanções, como multa ou proibição de certidão liberatória, só ocorrerão em caso de descumprimento das medidas propostas, e não pelas falhas identificadas na auditoria.

Com o prosseguimento do feito para instrução, a Coordenadoria de Gestão Municipal (CGM) acompanhou, preliminarmente, o entendimento da CAUD, concluindo que não houve confusão na individualização das condutas.

No mérito, em relação ao Achado 1 (Irregularidade n.º 1), destacou que a URBS alegou que a concessão do transporte coletivo seguiu a Lei Municipal n.º 12.597/2008 e apresentou estudo econômico-financeiro. No entanto, a CGM entendeu que a fixação de prazo depende do Município e que o estudo apresentado não substitui a necessidade de nova fundamentação técnica, opinando pela manutenção da determinação de novo prazo baseado em estudos econômico-financeiros.

Quanto ao Achado 2 (Irregularidade n.º 2), a URBS destacou a criação de ferramenta para acompanhar dados financeiros do contrato, no entanto, a CGM apontou que não há comprovação de que os ganhos de eficiência beneficiem os usuários, conforme exige a Política Nacional de Mobilidade Urbana, mantendo a recomendação.

No que se refere ao Achado 4 (Irregularidade n.º 3), não obstante a URBS defender que não é obrigada a realizar pesquisas sobre a jornada dos usuários, a CGM apontou a falta de comprovação da efetividade dos meios alternativos utilizados. Assim, manteve a recomendação da CAUD, exigindo relatórios periódicos para embasar o planejamento.

Por fim, em relação ao Achado 5 (Irregularidade n.º 4), a URBS alegou limitações quanto à gestão das calçadas, mas comprometeu-se com melhorias. Como não demonstrou adequação às medidas sugeridas pela CAUD, a CGM manteve as determinações e recomendações propostas.



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ

Diante disso, a CGM opinou pela procedência da Representação e pela adoção das determinações e recomendações propostas, nos termos da Instrução n.º 5446/24 – CGM¹¹.

O Ministério Público de Contas (MPC), por sua vez, acompanhou integralmente as conclusões alcançadas pela Coordenadoria de Auditorias (CAUD) e pela Coordenadoria de Gestão Municipal (CGM), e opinou pela procedência da presente Representação, com a adoção das medidas de responsabilização, bem como a expedição das determinações e recomendações indicadas na proposta de encaminhamento¹², consoante exposto no Parecer n.º 1180/24 - 5PC¹³.

É a síntese fática e processual.

2. FUNDAMENTAÇÃO

Preliminarmente ao exame do mérito da presente Representação, cumpre registrar que a expedição de Recomendações e Determinações por parte do Tribunal de Contas está inserida no âmbito de suas atribuições constitucionais e legais, conforme previsto no art. 71, da Constituição Federal, bem como na Lei Orgânica (Lei Complementar n.º 113/2005) e Regimento Interno deste Tribunal de Contas.

Imperioso ressaltar, no entanto, que tais medidas possuem natureza essencialmente orientativas e corretivas, desprovidas de qualquer caráter sancionatório imediato. Com efeito, as Recomendações e Determinações visam, primordialmente, ao aprimoramento das práticas administrativas e à adequação da conduta do gestor público aos preceitos legais e às boas práticas de governança.

Trata-se, portanto, de um instrumento de controle preventivo e corretivo, que visa ao cumprimento das obrigações legais e à melhoria contínua dos serviços públicos.

A eventual responsabilização do agente público somente se configurará em momento posterior, caso reste comprovado o injustificado

¹¹ Peça n.º 63.

¹² Peça n.º 03.

¹³ Peça n.º 64.



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ

descumprimento das Determinações exaradas pela Corte de Contas. Isto porque é o desatendimento deliberado ao comando do Tribunal, e não necessariamente as falhas originalmente identificadas no procedimento em voga, que constitui o substrato fático para eventual imposição de sanções.

Tal exegese decorre da própria natureza jurídica dos institutos, que privilegiam, num primeiro momento, o caráter pedagógico e orientativo do controle externo, reservando as medidas coercitivas apenas para as hipóteses de resistência injustificada às determinações legitimamente emanadas do Tribunal.

Fixadas as premissas inaugurais, passo à análise do mérito.

2.1. Da Preliminar de ausência de individualização precisa das condutas – Suposta violação aos princípios do Devido Processo Legal, do Contraditório e da Ampla Defesa e da Dignidade da Pessoa Humana.

O primeiro ponto a ser analisado diz respeito à preliminar suscitada pela Urbanização de Curitiba S/A (URBS). A URBS alegou inépcia da Proposta de Representação, argumentando haver confusão entre as personalidades e atribuições do Município e da URBS, além de questionar a razoabilidade de obstar a emissão de certidão liberatória do Município e a imposição de penalidade pecuniária ao administrador da URBS.

A CAUD manifestou-se¹⁴ pelo não acolhimento da preliminar, fundamentando que a Proposta de Representação atendeu aos requisitos previstos na LC n.º 113/2005 e no Regimento Interno do TCE-PR. A unidade demonstrou que houve clara segregação e identificação das responsabilidades de cada instituição e gestor, tanto na parte textual quanto nas tabelas da Proposta de Representação, não havendo confusão entre as personalidades jurídicas e atribuições.

Como exemplo concreto, a CAUD citou a Irregularidade 1, relacionada à fixação arbitrária do prazo de 15 (quinze) anos para contratos de concessão do transporte público coletivo. A determinação para sanar esta irregularidade foi direcionada especificamente ao Município e ao Prefeito,

¹⁴ Informação n.º 32/24 - CAUD (Peça n.º 60).



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ

reconhecendo que a URBS não possui competência para elaborar projeto de lei. Este exemplo evidencia o respeito aos fundamentos da descentralização administrativa e a correta atribuição de responsabilidades.

Quanto às sanções previstas, a CAUD esclareceu que as multas pecuniárias seriam aplicadas especificamente ao gestor responsável pelo descumprimento de cada determinação, seja o Prefeito ou o Presidente da URBS, enquanto a restrição de certidão liberatória incidiria apenas sobre o Município em caso de descumprimento de determinações a ele dirigidas.

A CGM, por sua vez, corroborou com o entendimento exposto, destacando que a manifestação da CAUD se fundamenta na adequada individualização das condutas, afastando a alegação de confusão entre os responsáveis, conforme previsto no devido processo legal e no princípio da ampla defesa.

Além disso, destacou que a auditoria operacional tem caráter preventivo e orientador, alinhando-se ao princípio da eficiência administrativa (art. 37, CF), visando aperfeiçoar a gestão pública sem impor penalidades imediatas. Ou seja, eventuais sanções, como multa ou restrição de certidão liberatória, somente serão aplicadas em caso de descumprimento das medidas propostas, ficando a decisão a cargo do relator, em observância ao contraditório/ampla defesa e à legalidade.

Pois bem. À luz dos fundamentos apresentados, verifico que a preliminar de inépcia suscitada pela URBS não merece prosperar.

A fundamentação apresentada pela CAUD demonstra que a Proposta de Representação observou a distinção das personalidades jurídicas e suas respectivas competências, conforme quadros presentes na proposta de representação e ao final da Informação n.º 32/24 - CAUD¹⁵, com todas as condutas e respectivas medidas propostas, especificando, para cada determinação ou recomendação, o seu direcionamento (se ao Município de Curitiba ou à Urbanização de Curitiba S/A (URBS), não havendo falar em vícios que caracterizem sua inépcia.

¹⁵ Peça n.º 60.



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ

A proposição de medidas na Representação observa rigorosamente a segregação de competências e atribuições entre os entes e seus gestores. A multa pecuniária, se e quando cabível, será direcionada especificamente ao gestor responsável pelo descumprimento injustificado de determinações afetas à sua esfera de competência - seja o Prefeito Municipal ou o Presidente da URBS, a depender da natureza da determinação descumprida.

Já a restrição de certidão liberatória, medida mais gravosa por afetar o funcionamento do ente público, incidirá exclusivamente sobre o Município de Curitiba e somente na hipótese de descumprimento injustificado de determinação especificamente dirigida à municipalidade, preservando-se assim a autonomia da URBS e a proporcionalidade na aplicação das sanções conforme as respectivas responsabilidades institucionais.

Portanto, não há falar em violação aos Princípios do Devido Processo Legal, do Contraditório e da Ampla Defesa e da Dignidade da Pessoa Humana, devendo o feito prosseguir com a análise do mérito.

2.2. Deficiência na estruturação econômico-financeira do projeto licitado do TPC (Irregularidade n.º 1).

Com relação ao tópico, a CAUD fundamentou a irregularidade na estruturação econômico-financeira do projeto de transporte público coletivo (TPC) com base no art. 174 da Constituição Federal, que prevê o planejamento estatal como instrumento de desenvolvimento social e econômico. Argumentou que o planejamento da concessão do TPC deve estar alinhado com as diretrizes econômicas e sociais do Poder Público, conforme o art. 9º¹⁶ da Lei Federal n.º 12.587/2012 (Lei Nacional de Mobilidade Urbana).

¹⁶ Art. 9º O regime econômico e financeiro da concessão e o da permissão do serviço de transporte público coletivo serão estabelecidos no respectivo edital de licitação, sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo resultante do processo licitatório da outorga do poder público.

§ 1º A tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo deverá ser constituída pelo preço público cobrado do usuário pelos serviços somado à receita oriunda de outras fontes de custeio, de forma a cobrir os reais custos do serviço prestado ao usuário por operador público ou privado, além da remuneração do prestador.

§ 2º O preço público cobrado do usuário pelo uso do transporte público coletivo denomina-se tarifa pública, sendo instituída por ato específico do poder público outorgante.

§ 3º A existência de diferença a menor entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se déficit ou subsídio tarifário.



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ

Destacou a necessidade de estudos prévios de demanda para calcular os custos de investimento (capex) e operação (opex), conforme exigido pela Lei de Concessões (incisos I a IV do art. 23, da Lei n.º 8.987/1995).

No caso de Curitiba, apontou que o prazo da concessão foi arbitrariamente fixado em 15 anos, com fundamento no art. 14º, § 1º, inciso I, da Lei Municipal n.º 12.597/2008¹⁷, sem base em estudos econômico-financeiros, contrariando a exigência de cálculos detalhados sobre investimentos, custos operacionais e valor tarifário.

A CAUD ressaltou ainda que a URBS reconheceu a necessidade de revisão na estruturação futura dos contratos e recomendou ao Município o envio de um projeto de lei¹⁸ à Câmara Municipal para revogar a fixação prévia do prazo da concessão, garantindo que futuras definições sejam fundamentadas em critérios técnicos e financeiros.

Por sua vez, a URBS contestou a alegação da CAUD sobre a ausência de estudos econômico-financeiros para a definição do prazo da concessão dos serviços de Transporte Público Coletivo (TPC) de Curitiba, argumentando que a

§ 4º A existência de diferença a maior entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se superavit tarifário.

§ 5º Caso o poder público opte pela adoção de subsídio tarifário, o déficit originado deverá ser coberto por receitas extratarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes, instituídos pelo poder público delegante.

§ 6º Na ocorrência de superavit tarifário proveniente de receita adicional originada em determinados serviços delegados, a receita deverá ser revertida para o próprio Sistema de Mobilidade Urbana.

§ 7º Competem ao poder público delegante a fixação, o reajuste e a revisão da tarifa de remuneração da prestação do serviço e da tarifa pública a ser cobrada do usuário.

§ 8º Compete ao poder público delegante a fixação dos níveis tarifários.

§ 9º Os reajustes das tarifas de remuneração da prestação do serviço observarão a periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e incluirão a transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários.

§ 10. As revisões ordinárias das tarifas de remuneração terão periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e deverão:

I - incorporar parcela das receitas alternativas em favor da modicidade da tarifa ao usuário;

II - incorporar índice de transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários; e

III - aferir o equilíbrio econômico e financeiro da concessão e o da permissão, conforme parâmetro ou indicador definido em contrato.

§ 11. O operador do serviço, por sua conta e risco e sob anuência do poder público, poderá realizar descontos nas tarifas ao usuário, inclusive de caráter sazonal, sem que isso possa gerar qualquer direito à solicitação de revisão da tarifa de remuneração.

§ 12. O poder público poderá, em caráter excepcional e desde que observado o interesse público, proceder à revisão extraordinária das tarifas, por ato de ofício ou mediante provocação da empresa, caso em que esta deverá demonstrar sua cabal necessidade, instruindo o requerimento com todos os elementos indispensáveis e suficientes para subsidiar a decisão, dando publicidade ao ato.

¹⁷ Art. 14. A Administração Pública, através de seu poder regulamentar, com base em estudos técnicos e econômicos, determinará em especial:

§ 1º Os prazos de duração dos contratos mencionados nesta lei serão os seguintes:

I - para a concessão: 15 (quinze) anos, contados da data da assinatura do contrato, incluindo-se eventuais prorrogações devidamente justificadas pelo Poder Público, desde que plenamente cumpridos, nos prazos contratuais, os respectivos compromissos de investimentos em bens, ressalvada a hipótese disposta nos parágrafos 2º e 3º deste artigo;

¹⁸ Peça n.º 33.



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ

fixação desse prazo decorreu de previsão expressa no art. 14 da Lei Municipal n.º 12.597/2008, limitando sua atuação à legalidade.

Destacou que foram realizados os estudos necessários para aferir a viabilidade econômica da concessão, incluindo um fluxo de caixa para todo o período. Defendeu que, embora o prazo tenha sido fixado em 15 anos pela Lei Municipal 12.597/2008, a concessão tem se mostrado viável e bem-sucedida, com previsão de término em 2025. Argumentou ainda que não há violação ao art. 23, inciso I, da Lei de Concessões (Lei 8.987/1995), pois tal dispositivo apenas estabelece as cláusulas essenciais do contrato, incluindo o prazo, o que foi devidamente observado na elaboração do instrumento contratual. Conclui afirmando que não existe conflito entre a Lei Municipal e a Lei de Concessões, nem descumprimento de obrigações por parte da URBS.

Citou o Manual de Padrões de Fiscalização do Tribunal de Contas do Paraná para sustentar que, na ausência de ilegalidade, o achado da auditoria deveria resultar apenas em recomendações. Quanto à determinação para envio de projeto de lei revogando o prazo fixo da concessão, a URBS afirmou não ter competência para tal, todavia apresentou uma proposta de alteração legislativa¹⁹ para consideração do município.

Em análise aos esclarecimentos prestados, o setor técnico entendeu que, de fato, a competência para proposição de alterações legislativas compete ao Município de Curitiba.

No que tange ao estudo apresentado, a CGM observou que foi realizado no ano seguinte à estipulação do prazo da concessão pela Lei Municipal n.º 12.597/2008, de modo que não interfere na determinação proposta de que seja estipulado novo prazo fundamentado em estudos econômico-financeiros.

De fato, o estudo apresentado²⁰ foi realizado posteriormente à fixação do prazo pela Lei Municipal 12.597/2008, não interferindo na proposta de determinação para estabelecer novo prazo fundamentado em estudos econômico-

¹⁹ Peça n.º 33.

²⁰ Peça n.º 31.



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ

financeiros, podendo, no entanto, ser considerado pelo município no projeto de lei a ser elaborado.

Ainda em relação ao prazo, vale registrar que embora a URBS mantenha sua posição defendendo a legalidade e adequação do prazo de 15 (quinze) anos, apresentou simultaneamente um anteprojeto de lei²¹ que atenderia à determinação do Tribunal, demonstrando uma concordância implícita com os argumentos iniciais que defendem a necessidade de revisão do prazo do contrato.

Em outras palavras, a iniciativa de propor uma alteração legislativa sugere que a URBS reconhece a pertinência dos estudos técnicos e das argumentações que fundamentam a revisão do prazo, alinhando-se, mesmo que indiretamente, com a determinação inicial de que um novo prazo deve ser estipulado com base em critérios econômico-financeiros adequados.

Nessa perspectiva, entendo que fixação rígida do prazo para contratos de concessão de transporte público, como ocorre no caso da Lei Municipal n.º 12.597/2008, não se mostra adequada frente às complexidades inerentes a esse tipo de serviço.

Essa conclusão encontra respaldo nos princípios da eficiência administrativa e economicidade, previstos na Constituição Federal, bem como nas diretrizes da Lei de Concessões (Lei 8.987/1995) e da Lei Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/2012). O mais apropriado seria a adoção de dispositivo legal com caráter mais genérico, estabelecendo que a duração contratual deve ser determinada a partir de estudos técnicos e financeiros. Esta abordagem permite considerar as especificidades de cada projeto, como volume de investimentos, custos operacionais, período de amortização, taxa de retorno e projeções de demanda, possibilitando um equilíbrio entre a viabilidade econômico-financeira do projeto e a modicidade tarifária, em benefício do interesse público.

Já em resposta à contestação da URBS sobre ausência de ilegalidade, reafirmo que esta representação tem origem a partir de auditoria operacional legalmente prevista, sem intuito punitivo, conforme já esclarecido preliminarmente. O próprio dispositivo citado pela representante esclarece que a

²¹ Peça n.º 33.



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ

PREP não envolve apuração de dano ao erário, ou seja, o termo "irregularidades" é abrangente, não se limitando à ofensa literal de lei, contemplando aspectos de economicidade, eficiência, eficácia e efetividade, conforme estabelecido no Manual de Auditoria Operacional do TCU e bem ressaltado pela unidade técnica, a saber:

1.2 DEFINIÇÃO DE AUDITORIA OPERACIONAL

13. A auditoria operacional é o exame independente, objetivo e confiável que analisa se empreendimentos, sistemas, operações, programas, atividades ou organizações do governo **estão funcionando de acordo com os princípios de economicidade, eficiência, eficácia e efetividade** e se há espaço para aperfeiçoamento (ISSAI 3000/17).

1.3 PRINCIPAIS CONCEITOS EM AUDITORIA OPERACIONAL

14. **As auditorias operacionais podem examinar, em um mesmo trabalho, uma ou mais das principais dimensões de desempenho (economicidade, eficiência, eficácia e efetividade – os quatro Es).**

Por derradeiro, observo que o Município de Curitiba, destinatário da determinação em análise, limitou-se a endossar os argumentos apresentados pela URBS. Contudo, tais argumentos não são suficientes para dispensar a necessidade de elaboração de estudos técnicos que fundamentem a fixação de prazo legal adequado para o serviço em questão.

Assim, concordo com a necessidade de alteração do prazo legal estabelecido no art. 14 Lei Municipal n.º 12.597/2008, considerando que a fixação rígida do prazo para contratos de concessão de transporte público deve ser fundamentada em critérios técnicos e estudos econômico-financeiros detalhados.

Entretanto, entendo que tal proposta deve ser objeto de Recomendação, e não de Determinação, pelos seguintes motivos: primeiro, o Município de Curitiba não foi omissor na regulamentação do tema, tendo estabelecido o prazo por meio de lei municipal específica; segundo, a própria URBS demonstrou proatividade ao apresentar um anteprojeto de lei contemplando a



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ

alteração sugerida, evidenciando sua disposição em aprimorar o marco regulatório; e terceiro, por se tratar de alteração no mérito da legislação municipal, deve-se respeitar a autonomia do ente federativo na definição de suas políticas públicas.

Nessa perspectiva, a Recomendação permite que o município realize os estudos técnicos necessários e promova as adequações e evoluções legislativas de forma alinhada com suas particularidades locais e planejamento estratégico, mantendo a conformidade com os princípios de eficiência administrativa e economicidade previstos na Constituição Federal, uma vez que a adoção de um dispositivo legal que permita a definição do prazo com base em análises técnicas, é a medida mais adequada para assegurar a viabilidade do serviço e o interesse público.

Diante disso, manifesto-me de acordo com a conclusão da CAUD referente ao tópico em exame no tocante à necessidade de alteração normativa, todavia, entendo que a proposta de se dar por meio de Recomendação.

2.3. Ineficácia no acompanhamento periódico dos parâmetros financeiros do contrato (Irregularidade n.º 2).

No que tange ao item em exame, a CAUD apontou que o Município não realiza um acompanhamento efetivo dos ganhos de eficiência nos componentes tarifários ao longo do tempo, falhando em ajustar os custos de acordo com as melhorias tecnológicas ou operacionais que poderiam reduzir os custos do serviço.

Apontou a CAUD que os contratos de concessão dos serviços de Transporte Público Coletivo (TPC) de Curitiba estabeleceram coeficientes tarifários sem prever mecanismos de repactuação para incorporar, periodicamente, os ganhos de produtividade na tarifa.

Ressaltou a unidade técnica que, apesar de a URBS afirmar que acompanha os gastos das empresas concessionárias por meio das informações contábeis fornecidas, não houve qualquer alteração nos parâmetros tarifários ao longo de mais de dez anos de vigência dos contratos, indicando a ausência de ajustes para refletir possíveis ganhos de eficiência no setor.



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ

A citada unidade também registrou que a falta de revisão das taxas de retorno e do custo médio ponderado de capital ao longo do tempo compromete a precisão e justiça da tarifa cobrada aos usuários, mantendo parâmetros financeiros que podem não refletir mais as condições atuais de mercado.

A URBS alega realizar o monitoramento por meio da contabilidade das concessionárias, utilizando uma ferramenta de *Business Intelligence* que permite estratificação de dados e comparação entre valores repassados e gastos efetivos (acompanhamento dos parâmetros de custo do Sistema).

Dá análise dos autos, verifico que, de fato, não foi comprovado o adequado acompanhamento dos ganhos de eficiência por parte da URBS, explico:

A URBS apresentou como argumento que:

- a) Possui uma ferramenta de *Business Intelligence* para acompanhamento dos dados;
- b) Realiza o monitoramento por meio dos balancetes e demonstrações contábeis;
- c) Estabeleceu parâmetros de eficiência pressupostos na licitação (exemplo da quilometragem morta).

Por sua vez, a unidade técnica considerou estas medidas insuficientes porque:

- a) Em mais de 10 (dez) anos de contrato, não houve variação dos parâmetros utilizados para a tarifa, mesmo com possíveis ganhos de eficiência ao longo do tempo;
- b) A ferramenta apresentada pela URBS apenas compara valores repassados *versus* gastos, mas não demonstra uma metodologia para identificar e mensurar ganhos de eficiência;
- c) O exemplo da quilometragem morta apresentado pela URBS demonstra apenas uma limitação de custos, não um mecanismo de identificação e repasse de ganhos de eficiência.



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ

No que tange ao tópico, convém registrar que o ponto crucial é que a Lei n.º 12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana), em seu art. 9º, §§ 9º e 10²², exige não apenas o controle de custos, mas também a identificação e o repasse de ganhos de eficiência aos usuários, o que, segundo a unidade técnica, não foi demonstrado no modelo de acompanhamento apresentado pela URBS.

A URBS sustenta, ainda, que alterações nos parâmetros de custo violariam a equação econômico-financeira do contrato, no entanto, o contrato prevê possibilidade de reajustes e repactuações periódicas. A equipe de auditoria explica que o pagamento por coeficientes tarifários visa estabelecer uma média histórica, porém, quando há ganhos de produtividade prolongados, estes deveriam impactar os coeficientes e, conseqüentemente, a tarifa. O descumprimento desta regra impositiva da Lei de Mobilidade Urbana ocorre desde 2012, segundo a unidade técnica, sendo necessário implementar um adequado acompanhamento dos custos e eficiência para garantir o repasse dos benefícios aos usuários.

Ou seja, a análise demonstra que, apesar da previsão contratual de reajustes periódicos das tarifas de remuneração do transporte público, não houve variação dos parâmetros utilizados para a tarifa em mais de dez anos de vigência do contrato. Esta situação contraria tanto a Lei Municipal n.º 12.597/2008, que atribui à URBS a responsabilidade de implementar medidas efetivas no controle e atualização dos parâmetros da metodologia tarifária, quanto a Lei de Mobilidade Urbana, que determina a incorporação de parte dos ganhos de eficiência do setor nos reajustes tarifários.

É fundamental destacar que, em contratos de longo prazo, os coeficientes de custo podem apresentar ganhos de eficiência por intermédio do aumento de produtividade com a mesma quantidade de insumos. Portanto, o adequado acompanhamento dos custos do serviço, associado ao controle do valor

²² Art. 9º. [...] § 9º Os reajustes das tarifas de remuneração da prestação do serviço observarão a periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e **incluirão a transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários.**

§ 10. As revisões ordinárias das tarifas de remuneração terão periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e **deverão:**

I - incorporar parcela das receitas alternativas em favor da modicidade da tarifa ao usuário;

II - **incorporar índice de transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários;**
e

III - aferir o equilíbrio econômico e financeiro da concessão e o da permissão, conforme parâmetro ou indicador definido em contrato.



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ

da tarifa e à análise dos ganhos de eficiência, é essencial para garantir o equilíbrio entre a sustentabilidade do sistema e o interesse público.

Em suma, assiste razão à unidade técnica na proposta de Determinação, uma vez que não se questionou a existência ou não de ganhos de eficiência, mas, sim, a ausência de um sistema apto e adequado de acompanhamento e posterior repasse aos usuários, conforme exigido pela legislação.

Para mais, a análise da CAUD destaca também a necessidade de um acompanhamento mais preciso da taxa de retorno sobre os investimentos realizados pelas concessionárias, em especial no que se refere ao custo médio ponderado de capital (WACC).

A URBS argumenta que os investimentos são determinados pelo Poder Concedente e que a fixação prévia das condições de amortização e rentabilidade traz segurança às concessionárias.

No entanto, a equipe de auditoria aponta que a taxa de retorno deve ser calculada no momento do investimento, com base em parâmetros de mercado atualizados, conforme metodologia do Ministério da Fazenda. Essa abordagem assegura que a remuneração do capital investido reflita as condições econômicas vigentes, evitando distorções que possam prejudicar tanto os usuários quanto o Poder Público.

Do exame dos fundamentos apresentados, verifico que a conclusão da CAUD sobre a necessidade de acompanhamento da taxa de retorno e do custo médio ponderado de capital (WACC) é respaldada por elementos que reforçam a importância de uma gestão transparente. A metodologia proposta pelo Ministério da Fazenda, referendada pela auditoria, é reconhecida como essencial para garantir que os investimentos sejam remunerados de forma justa, considerando a flutuação de índices e preços ao longo do tempo. Em contratos de longo prazo, como os de transporte público, a ausência desse acompanhamento pode levar a taxas de retorno descoladas da realidade, prejudicando usuários ou o erário público (interesse público). A fixação prévia de condições, sem considerar o custo de



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ

oportunidade, cria desequilíbrios, contrariando o princípio constitucional da eficiência, que exige a melhor utilização dos recursos.

Ademais, a adoção de uma taxa fixa, sem atualização do WACC, desincentiva a otimização dos investimentos e a busca por melhores práticas de gestão. A metodologia sugerida pela CAUD, ao incorporar a variação do custo de capital, promove transparência e equidade, garantindo que a remuneração das concessionárias reflita os riscos e custos reais. A falta de atualização dos parâmetros pode resultar em repasses indevidos de custos aos usuários, especialmente em serviços essenciais como o transporte público.

Portanto, o acompanhamento das taxas de captação e do WACC assegura que os reajustes tarifários sejam justificados por critérios técnicos e econômicos, reforçando a confiança da sociedade na gestão dos serviços públicos.

Desse modo, entendo pertinente a recomendação da CAUD para que se inicie o acompanhamento das taxas de captação relacionadas ao custo ponderado médio de capital, garantindo que a taxa de retorno dos investimentos realizados pelas concessionárias esteja alinhada com as premissas de mercado vigentes no momento do investimento.

2.4. Planejamento das operações do TPC desalinhado com dados dos usuários (Irregularidade n.º 3).

O tópico sob análise evidencia duas principais inconformidades identificadas pela equipe de auditoria (CAUD) em relação ao planejamento das operações do transporte público coletivo em Curitiba e à atuação da Ouvidoria do Município. A primeira diz respeito à ausência de um planejamento orientado por dados, informações e pesquisas relacionadas à jornada dos usuários, enquanto a segunda refere-se à falta de elaboração de relatórios anuais de gestão pela Ouvidoria.

Quanto ao primeiro ponto, argumenta a URBS que a legislação (art. 23, § 1º, da Lei n.º. 13.460/2017) não obriga especificamente a realização de pesquisas de satisfação, permitindo a utilização de outros meios para aferir a



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ

qualidade dos serviços, desde que garantam significância estatística. A entidade destacou que utiliza ferramentas como *business intelligence* (BI), o Sistema de Bilhetagem Eletrônica e o monitoramento em tempo real por meio do Centro de Controle Operacional (CCO) para coletar dados sobre o perfil dos usuários, carregamento dos veículos, atrasos e outras informações relevantes. Além disso, mencionou que as ocorrências registradas no serviço 156 e os dados coletados por aplicativos como o *Moovit* também são utilizados para avaliar a satisfação dos usuários.

Sobre o apontamento, a CGM pontuou que assiste razão à entidade sobre a possibilidade de utilizar outros meios para aferir a qualidade dos serviços. No entanto, a interessada teria deixado de comprovar que as soluções alternativas informadas são efetivamente utilizadas no planejamento das operações do transporte público coletivo, especialmente quanto à satisfação dos usuários, na medida em que apenas *"foram colacionados diversos dados coletados por meio das ferramentas eletrônicas de que a URBS dispõe"*. A auditoria enfatiza a importância de avaliar aspectos como baldeações, frequência dos veículos, lotação e segurança, sugerindo que a realização de pesquisas de satisfação, previstas em lei como meio principal, seria a melhor opção para captar a percepção dos usuários.

Nessa linha, a unidade instrutiva entendeu que as justificativas apresentadas não afastam a necessidade da expedição da recomendação sugerida pela CAUD, ressalvada a possibilidade de *"coleta dos dados por meios alternativos desde que demonstrada a efetividade destes por meio de relatórios com periodicidade mínima anual indicando as estatísticas aferidas com os dados coletados de modo a viabilizar a adoção das conclusões no planejamento das operações do transporte público coletivo"*.

Pois bem.

Embora seja procedente o argumento exposto pela URBS quanto à existência de métodos alternativos para mensuração da qualidade dos serviços, a disponibilidade de ferramentas de aferição, com a simples apresentação de seus resultados, por si só, não atende aos requisitos legais e às finalidades precípuas do serviço público de transporte coletivo.



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ

Em outros termos, não obstante tenham sido apresentados diversos dados obtidos por meio dos sistemas eletrônicos disponíveis, não há evidências concretas de que essas informações sejam incorporadas ao processo decisório, com vistas à melhoria contínua do serviço e à garantia da eficiência e da efetividade na prestação.

Nessa perspectiva, reconhece-se a relevância das ferramentas de coleta de dados, mas, em consonância com a equipe de auditoria, enfatiza-se, uma vez mais, a imprescindibilidade de que tais dados sejam analisados e utilizados de forma sistemática, com o objetivo de avaliar e atender às necessidades dos usuários. Outrossim, admite-se que a coleta dessas informações possa ser realizada por qualquer outro meio, inclusive por intermédio de canais de atendimento, como a ouvidoria. Todavia, é indispensável que tais dados sejam consolidados em relatórios de gestão periódicos, conforme previsto em lei, com o intuito de assegurar a transparência e a aplicabilidade das informações no planejamento operacional.

Ou seja, a legislação aplicável exige não apenas a coleta de dados, mas sua efetiva utilização como instrumento de gestão e aprimoramento contínuo do serviço público.

Nesse sentido, revela-se imprescindível a sistematização das informações obtidas, sejam elas provenientes de pesquisas diretas (método expressamente privilegiado pela legislação²³) ou de canais alternativos como ouvidoria e sistemas eletrônicos, em relatórios gerenciais periódicos que efetivamente demonstrem: a) a metodologia de coleta e processamento dos dados; b) as análises estatísticas realizadas; c) as conclusões extraídas quanto à qualidade do serviço; d) as medidas concretas adotadas com base nessas informações para aprimoramento das operações.

Desse modo, entendo que a Recomendação originalmente proposta deve ser mantida, com a ressalva de que se admite a utilização de meios alternativos de aferição da qualidade, desde que: seja comprovada sua efetividade por meio de relatórios gerenciais com periodicidade mínima anual; reste

²³ Art. 23. Os órgãos e entidades públicos abrangidos por esta Lei deverão avaliar os serviços prestados, nos seguintes aspectos: [...]

§ 1º **A avaliação será realizada por pesquisa de satisfação** feita, no mínimo, a cada um ano, ou por qualquer outro meio que garanta significância estatística aos resultados.



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ

demonstrada a efetiva utilização das informações coletadas no planejamento operacional do sistema; os dados abranjam aspectos essenciais como baldeações, frequência, lotação e segurança; as análises contemplem indicadores objetivos de satisfação dos usuários.

O objetivo essencial não é a mera existência formal de mecanismos de controle, mas sua efetiva integração aos processos decisórios, com vistas ao contínuo aprimoramento do serviço público de transporte coletivo e à crescente satisfação de seus usuários.

Já quanto à segunda inconformidade, acerca da ausência de relatórios de gestão, a URBS informou que está tomando providências para saná-la, o que demanda o acompanhamento por esta Corte de Contas, opinando pela manutenção da determinação proposta pela CAUD.

Especificamente no que se refere ao Relatório Anual de Gestão da Ouvidoria, a própria URBS informou que, embora exista uma profusão de dados coletados, constatou-se que não há uma publicação em um documento específico e devidamente organizado. Diante disso, admitiu que assiste razão à CAUD em relação ao ponto.

Com o objetivo de sanar a inconformidade identificada, informou a URBS que regulamentou a elaboração do referido relatório, alinhando-se aos parâmetros recomendados pela CAUD, conforme disposto na Resolução de Diretoria URBS/016/2024 (DOC. 13), demonstrando o compromisso da Administração em corrigir a falha apontada.

Assim, com a implementação de tal providência, entendo que deve ser mantida a Determinação proposta, para fins de monitoramento do cumprimento da obrigação assumida entidade municipal e garantir sua plena efetividade.

2.5. Inadequação da infraestrutura sistema de TPC do Município (Irregularidade n.º 4):



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ

Por fim, quanto ao ponto, a unidade técnica identificou que as condições físicas e operacionais do sistema de transporte não atendem aos padrões necessários para um serviço eficiente e confortável.

Isso inclui desde as condições gerais e de acessibilidade dos pontos de parada e entornos do sistema de transporte público coletivo, que não são adequadas; assim como problemas de acessibilidade nos veículos e nos terminais do sistema de transporte público coletivo, tais como: ausência de sinalização visual, tátil e auditiva, falta de espaço para pessoas com mobilidade reduzida (P.C.R.), e calçadas com deficiências como ausência de piso tátil, rebaixamento e faixas de pedestres (Lei Federal n.º 10.098/2000, Decreto Federal n.º 5.296/2004, e NBR 9050/2020); mau funcionamento de plataformas elevatórias e interruptores de parada, além de falta de sinalização tátil em assentos preferenciais (NBR 14022/2011); falta de informações sobre linhas e horários, ausência de assentos preferenciais, corrimãos inadequados e sanitários acessíveis fora dos padrões (NBR 9050/2020).

Em suas alegações de defesa, a URBS reiterou que não possui ingerência sobre as calçadas, uma vez que a manutenção desses espaços é responsabilidade dos proprietários de imóveis e de secretarias municipais, como a Secretaria de Urbanismo, o IPPUC, a SMDT e a SMOP. Além disso, afirmou não ter poder de polícia para notificar proprietários ou demandar intervenções da Prefeitura.

Quanto às questões de acessibilidade nos terminais, a URBS reconheceu a necessidade de melhorias, mas negou violações graves da NBR 9050/2020, comprometendo-se a aprimorar a sinalização e a informação tátil ou auditiva, desde que sem a incidência de multas. Sobre os assentos preferenciais, a URBS afirmou que eles já estão disponíveis nos ônibus, mas nos terminais a instalação depende de estudos técnicos e arquitetônicos para evitar tumultos, especialmente em horários de pico.

Já no que diz respeito aos corrimãos e sanitários, a URBS informou que os corrimãos estão em processo de substituição gradativa desde 2015, conforme a disponibilidade de recursos, e que os problemas nos sanitários são frequentemente causados por roubos e danos por parte de terceiros,



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ

comprometendo-se a corrigi-los. Alegou, ainda, falta de autonomia orçamentária e recursos financeiros para implementar todas as adequações necessárias, enfatizando que as mudanças dependem de estudos detalhados, planejamento orçamentário e ações coordenadas com outras secretarias municipais. Ao final, propõe cronograma de estudos (ago/2024 a ago/2025) para 335 estações.

A CGM, por seu turno, refutou os argumentos da URBS, destacando que, mesmo sem poder de intervenção direta, a URBS tem o dever de fiscalizar os pontos de parada e seus entornos, cabendo ao Poder Público garantir a acessibilidade.

Em relação às inconformidades nos terminais, a CGM rejeitou a alegação de que as falhas não violam a NBR 9050/2020, reafirmando a necessidade de adequação imediata da sinalização, assentos preferenciais e corrimãos.

Quanto aos sanitários e corrimãos, a CGM não aceitou a justificativa de roubos e danos como motivo para a não correção das irregularidades, reforçando a obrigação da URBS em manter os equipamentos em conformidade com as normas técnicas.

A CGM também reconheceu as limitações orçamentárias, mas ressaltou que a URBS e o Município devem incluir as adequações no planejamento orçamentário (PPA) e cumprir os prazos estabelecidos, que variam de 3 meses a 4 anos.

Por fim, a CGM reiterou que as determinações da CAUD não se limitam à URBS, mas também ao Município de Curitiba, que deve coordenar as ações necessárias para resolver as irregularidades. Em síntese, a CGM considerou que as alegações da URBS não desconstituíram as irregularidades apontadas, mantendo as determinações da CAUD para garantir a acessibilidade e a qualidade do transporte público.

Pois bem.

De início, verifico que a impropriedade identificada no que diz respeito à inadequação da infraestrutura do sistema de transporte público coletivo fundamenta-se no princípio da generalidade, previsto no §1º do art. 6º da Lei n.º



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ

8.987/1995, bem como na garantia de igualdade de acesso e universalidade estabelecida na Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012, arts. 6º e 7º). Esta última define acessibilidade como a facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite autonomia nos deslocamentos, em conformidade com a legislação vigente.

O arcabouço normativo que embasa as constatações inclui a Lei Federal nº 10.098/2000 (arts. 5º e 16), o Decreto Federal nº 5.296/2004 (arts. 10, 12 e 15) e a Lei Federal nº 13.146/2015 (art. 55), que estabelecem a obrigatoriedade de observância das normas técnicas da ABNT, notadamente as NBR 15646/2008, 14022/2011 e 9050/2020.

Fixado o marco regulatório, em que pesem os argumentos apresentados em sede de defesa, tenho que assiste razão às unidades técnicas deste Tribunal, explico.

Muito embora a URBS apresente resistência, fato é que as inspeções *in loco* identificaram, de maneira incontroversa, diversas inadequações na infraestrutura do sistema de TPC, que podem ser agrupadas em três eixos principais: 1) condições gerais de acessibilidade nos pontos de parada e entornos; 2) problemas de acessibilidade nos veículos do sistema; e 3) problemas de acessibilidade nos terminais do sistema.

No que diz respeito aos pontos de parada e entornos, foram constatadas ausências ou inadequações em dispositivos de sinalização e informação visual, tátil e auditiva, além de problemas nas calçadas, como a falta de piso tátil, rebaixamento de calçadas e faixas elevadas para travessia de pedestres.

Foram realizadas inspeções *in loco* em 84 pontos de parada, distribuídos proporcionalmente pelas 10 regionais do município, as quais revelaram significativas inadequações, quais sejam: 64 pontos sem sinalização visual sobre operação das linhas, 81 sem sinalização tátil ou auditiva, 70 sem espaço para PCR, e 74 com ausência de piso tátil. Das 16 estações-tubo inspecionadas, foram identificadas 3 com problemas na plataforma elevatória. Estas constatações são corroboradas por pesquisa com usuários, onde 44% relataram más condições nas calçadas e 31% consideraram os pontos inadequados.



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ

Quanto aos veículos, em amostra de 104 unidades, foram detectadas inconformidades em diversos aspectos: 6 com mau funcionamento das plataformas elevatórias, 16 com problemas nos interruptores para solicitação de parada em espaços reservados, e 1 sem sinalização tátil adequada. A URBS afirmou que as medidas corretivas foram aplicadas imediatamente após a identificação das irregularidades, mas ressaltou que alguns veículos não possuem interruptores de parada por terem sido fabricados antes da publicação da NBR 14022/2006. No entanto, o argumento sobre veículos produzidos antes da NBR 14022/2006 não prospera, pois unidades em desacordo com a legislação vigente devem ser adaptadas ou retiradas de operação.

Já nos 22 terminais urbanos fiscalizados, as inspeções revelaram inadequações relacionadas à disponibilização de informações sobre linhas de ônibus e horários, ausência de dispositivos de sinalização tátil ou auditiva, falta de assentos destinados a pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, e problemas nos corrimãos de rampas e escadas. Além disso, foram observadas inadequações nos sanitários acessíveis, como o posicionamento incorreto das barras de apoio, lavatórios sem acionamento por alavanca e bacias sanitárias com aberturas frontais. A URBS informou que está revisando as estruturas dos terminais para instalação de assentos e adequação dos corrimãos, além de realizar manutenções constantes nos sanitários, que são frequentemente alvo de furtos e vandalismos.

As justificativas sobre vandalismo em sanitários e limitações orçamentárias, embora relevantes para o planejamento das adequações, não eximem a responsabilidade de manutenção das condições de acessibilidade conforme as normas técnicas vigentes, o que reforça a necessidade de monitoramento.

Para mais, as alegações defensivas apresentadas pela URBS, calcadas principalmente na ausência de competência legal e limitações orçamentárias, não se sustentam frente ao arcabouço normativo supracitado, uma vez que a prestação adequada do serviço público de transporte coletivo constitui obrigação legal do poder concedente e da concessionária, conforme preconiza a legislação de regência.



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ

Em outras palavras, embora a gestão do sistema de TPC envolva diferentes secretarias e órgãos municipais, a URBS, como gestora do sistema, tem o dever de garantir a conformidade com as normas de acessibilidade, em conjunto com o Município de Curitiba, na medida em que a complexidade da gestão do sistema de TPC, envolvendo diferentes frentes, demanda uma abordagem integrada entre os órgãos responsáveis.

Nessa linha, a CAUD sugeriu medidas de fiscalização e adequações em face dos defeitos verificados e dos que vierem a ser verificados, assim como, considerando as limitações relatadas pela URBS, direcionou parte das medidas também ao Município de Curitiba, viabilizando a melhor solução dos problemas de acordo com as devidas competências.

Destarte, considerando a relevância das inconformidades constatadas e seus impactos na acessibilidade e universalidade do serviço público de transporte coletivo, afiguram-se pertinentes as Determinações propostas pela CAUD, com prazos escalonados para implementação das medidas corretivas, sob pena de aplicação das sanções previstas no art. 87, III, 'f' da Lei Orgânica do Tribunal de Contas.

Para mais, a gradação dos prazos estabelecidos (3 meses a 4 anos) demonstra-se razoável e proporcional, considerando a complexidade das intervenções necessárias e a necessidade de planejamento orçamentário, em consonância com o Plano Plurianual (PPA) do Município.

3. VOTO

Ante o exposto, com fulcro no art. 32, inciso XII e art. 275 e seguintes do Regimento Interno deste Tribunal de Contas, **VOTO** pela **PARCIAL PROCEDÊNCIA** da presente Representação, com a adoção das medidas abaixo:

IRREGULARIDADE Nº 1:

1.1. Expedição de **RECOMENDAÇÃO** ao **MUNICÍPIO DE CURITIBA**, na pessoa de seu representante legal, o Prefeito Municipal, Sr. Eduardo Pimentel, ou quem vier a substituí-lo, para que envie à Câmara Municipal projeto de



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ

lei com vistas à alteração da redação do art. 14 da Lei Municipal n.º 12.597/2008, conforme sugerido pela URBS²⁴, na medida em que não constitui prática adequada a estipulação em diploma legal, de forma fixa e arbitrária, de prazo de duração de contratos de concessão, que deve ser definido, no caso concreto, com fundamento em estudos técnicos e econômicos que levem na devida conta ao menos os temas relacionados ao cálculo dos investimentos, aos custos operacionais, à depreciação dos bens, à amortização dos investimentos, à remuneração do investidor e ao valor tarifário.

IRREGULARIDADE Nº 2:

2.1. Expedição de **DETERMINAÇÃO** à **URBANIZAÇÃO DE CURITIBA S/A (URBS)**, na pessoa de seu representante legal, o Presidente Sr. Ogeny Pedro Maia Neto, ou quem vier a substituí-lo, para, em até 1 (um) ano, iniciar o acompanhamento, no mínimo, anual, por meio de dados históricos, dos ganhos de eficiência de todos os coeficientes tarifários previstos em contrato, a fim de verificar se aqueles que são utilizados atualmente já estão ultrapassados;

2.2. Expedição de **RECOMENDAÇÃO** à **URBANIZAÇÃO DE CURITIBA S/A (URBS)**, na pessoa de seu representante legal, o Presidente Sr. Ogeny Pedro Maia Neto, ou quem vier a substituí-lo, para, em até 1 (um) ano, iniciar o acompanhamento das taxas de captação relacionadas ao custo ponderado médio de capital, de modo a aferir se, nos momentos em que há investimento de capital pela concessionária, a taxa de retorno está embasada em premissas de mercado confiáveis, conforme exemplo do documento Metodologia de Cálculo do WACC, elaborado pelo Ministério da Fazenda²⁵;

IRREGULARIDADE Nº 3:

3.1. Expedição de **DETERMINAÇÃO** ao **MUNICÍPIO DE CURITIBA**, na pessoa de seu representante legal, o Prefeito Municipal, Sr. Eduardo Pimentel, ou quem vier a substituí-lo, para, em até 6 (seis) meses, passar a publicar

²⁴ Peça n.º 33.

²⁵ Ministério da Fazenda. Metodologia de Cálculo do WACC. Brasília, 2018. Disponível em: <https://www.gov.br/fazenda/pt-br/centrais-de-conteudos/publicacoes/guias-e-manuaisanteriores-a-2019/metodologia-de-calculo-dowacc2018.pdf>



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ

anualmente no site do Município o relatório de gestão da Ouvidoria, contendo, no mínimo, o número de manifestações recebidas no ano anterior, o motivo das manifestações, a análise dos pontos recorrentes e as providências adotadas pela Administração, e utilizá-lo como insumo para o planejamento das operações do serviço de TPC;

3.2. Expedição de **RECOMENDAÇÃO à URBANIZAÇÃO DE CURITIBA S/A (URBS)**, na pessoa de seu representante legal, o Presidente Sr. Ogeny Pedro Maia Neto, ou quem vier a substituí-lo, para, em até 12 (doze) meses, aprimorar e ampliar a abrangência das pesquisas anuais de qualidade dos serviços, com a captação da percepção dos usuários sobre aspectos relacionados à frequência de utilização do serviço, à quantidade média de ônibus tomada por usuários nos trajetos de ida e volta (viagens diretas ou com baldeações), ao tempo de espera média entre eventuais integrações (baldeações), sobre as distâncias das viagens (viagens curtas, média e longas) dentre outros considerados relevantes para a melhoria dos serviços na visão dos usuários do TPC, ressalvada a possibilidade de adoção de outros meios para a coleta dos referidos dados, garantida a eficiência de tais meios por meio da produção de relatórios com periodicidade mínima anual indicando as estatísticas aferidas com os dados coletados de modo a viabilizar a adoção das conclusões no planejamento das operações do transporte público coletivo;

IRREGULARIDADE Nº 4²⁶:

4.1. Expedição de **DETERMINAÇÃO à URBANIZAÇÃO DE CURITIBA S/A (URBS)**, na pessoa de seu representante legal, o Presidente Sr. Ogeny Pedro Maia Neto, ou quem vier a substituí-lo, para, em até 3 (três) meses, implementar protocolo de fiscalização, com periodicidade mínima, para verificar se todos os veículos que operam no sistema de TPC do município estão em conformidade com os parâmetros estabelecidos pela NBR 14022/2011, averiguando, inclusive, se as empresas concessionárias realizam testes diários nas plataformas elevatórias veiculares e as devidas manutenções (quando necessárias);

²⁶ As determinações [4.2] e [4.3] foram direcionadas ao Município de Curitiba e à URBS considerando a natureza das deficiências identificadas na infraestrutura do TPC e as competências de cada jurisdicionada para tratá-las, vislumbrando-se, a partir da legislação vigente, acentuada complementariedade das atribuições e convergência de interesses quanto ao cumprimento da diretriz de acessibilidade universal aos usuários. Sem prejuízo, as jurisdicionadas poderão esclarecer ao longo do desenvolvimento do processo a delimitação de suas competências frente às condições apontadas na PREP.



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ

4.2. Expedição de **DETERMINAÇÃO** ao **MUNICÍPIO DE CURITIBA** na pessoa de seu representante legal, o Prefeito Municipal, Sr. Eduardo Pimentel, ou quem vier a substituí-lo, e à **URBANIZAÇÃO DE CURITIBA S/A (URBS)**, na pessoa de seu representante legal, o Presidente Sr. Ogeny Pedro Maia Neto, ou quem vier a substituí-lo, para, em até 1 (um) ano, realizar estudos com vistas à identificação dos pontos de parada (incluindo as estações-tubo) e das calçadas nos seus entornos que necessitem de manutenção e/ou que estejam inadequados em relação às normas técnicas de acessibilidade e aos padrões construtivos estabelecidos na legislação municipal; e apresentar planejamento para reparos ou substituição gradativa dos referidos pontos, com a definição de etapas e cronograma, e com a previsão das despesas nas leis orçamentárias do Município, em um prazo máximo de 4 (quatro) anos;

4.3. Expedição de **DETERMINAÇÃO** ao **MUNICÍPIO DE CURITIBA**, na pessoa de seu representante legal, o Prefeito Municipal, Sr. Eduardo Pimentel, ou quem vier a substituí-lo, e à **URBANIZAÇÃO DE CURITIBA S/A (URBS)**, na pessoa de seu representante legal, o Presidente Sr. Ogeny Pedro Maia Neto, ou quem vier a substituí-lo, para, em até 4 (quatro) anos, incluído o prazo da Determinação 4.2, implementar as mudanças e adaptações necessárias para a acessibilidade universal dos usuários;

4.4. Expedição de **DETERMINAÇÃO** à **URBANIZAÇÃO DE CURITIBA S/A (URBS)**, na pessoa de seu representante legal, o Presidente Sr. Ogeny Pedro Maia Neto, ou quem vier a substituí-lo, para, em até 4 (quatro) anos, nos terminais urbanos do município: disponibilizar dispositivos de sinalização e informação visual e tátil ou visual e sonora; providenciar assentos preferenciais para pessoas com deficiência, com mobilidade reduzida, obesos, idosos, gestantes ou pessoas com criança de colo, localizados próximos aos locais de embarque, devidamente identificados e sinalizados, nos termos da NBR 14022/2011; adequar os corrimãos das rampas e das escadas aos parâmetros estabelecidos pela NBR 9050/2020; e adequar os sanitários acessíveis existentes às exigências da NBR 9050/2020, especialmente no que diz respeito ao posicionamento das barras de



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ

apoio, ao lavatório, à forma de acionamento da torneira e às bacias sanitárias.

Na hipótese de não cumprimento das determinações acima estabelecidas, seja quanto ao prazo e modo de atendimento, poderá ser aplicada aos responsáveis a sanção de multa administrativa prevista no art. 87, inciso III, alínea “f”, da Lei Complementar Estadual n.º 113/05²⁷.

Nestes termos, com o trânsito em julgado do presente, remetam-se os autos à Coordenadoria de Monitoramento e Execuções (CMEX) para anotações e providências necessárias.

Após, encaminhe-se à Diretoria de Protocolo (DP) para encerramento e arquivamento do processo, nos termos do art. 398, §1º do Regimento Interno deste Tribunal de Contas do Paraná.

VISTOS, relatados e discutidos,

ACORDAM

OS MEMBROS DO TRIBUNAL PLENO do TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ, nos termos do voto do Relator, Conselheiro AUGUSTINHO ZUCCHI, por unanimidade, em:

I - Julgar com fulcro no art. 32, inciso XII e art. 275 e seguintes do Regimento Interno deste Tribunal de Contas, **PROCEDENTE EM PARTE** a presente Representação, com a adoção das medidas abaixo:

IRREGULARIDADE Nº 1:

²⁷ Art. 87. As multas administrativas serão devidas independentemente de apuração de dano ao erário e de sanções institucionais, em razão da presunção de lesividade à ordem legal, aplicadas em razão dos seguintes fatos: (Redação dada pela Lei Complementar nº 168/2014) [...]

III - No valor de 30 (trinta) vezes a Unidade Padrão Fiscal do Estado do Paraná – UPFPR: (Redação dada pela Lei Complementar nº 168/2014) [...]

f) descumprir determinação dos órgãos deliberativos do Tribunal de Contas;



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ

(1.1)recomendar ao **MUNICÍPIO DE CURITIBA**, na pessoa de seu representante legal, o Prefeito Municipal, Sr. Eduardo Pimentel, ou quem vier a substituí-lo, para que envie à Câmara Municipal projeto de lei com vistas à alteração da redação do art. 14 da Lei Municipal n.º 12.597/2008, conforme sugerido pela URBS²⁸, na medida em que não constitui prática adequada a estipulação em diploma legal, de forma fixa e arbitrária, de prazo de duração de contratos de concessão, que deve ser definido, no caso concreto, com fundamento em estudos técnicos e econômicos que levem na devida conta ao menos os temas relacionados ao cálculo dos investimentos, aos custos operacionais, à depreciação dos bens, à amortização dos investimentos, à remuneração do investidor e ao valor tarifário;

IRREGULARIDADE Nº 2:

(2.1)determinar à **URBANIZAÇÃO DE CURITIBA S/A (URBS)**, na pessoa de seu representante legal, o Presidente Sr. Ogeny Pedro Maia Neto, ou quem vier a substituí-lo, para, em até 1 (um) ano, iniciar o acompanhamento, no mínimo, anual, por meio de dados históricos, dos ganhos de eficiência de todos os coeficientes tarifários previstos em contrato, a fim de verificar se aqueles que são utilizados atualmente já estão ultrapassados;

(2.2)recomendar à **URBANIZAÇÃO DE CURITIBA S/A (URBS)**, na pessoa de seu representante legal, o Presidente Sr. Ogeny Pedro Maia Neto, ou quem vier a substituí-lo, para, em até 1 (um) ano, iniciar o acompanhamento das taxas de captação relacionadas ao custo ponderado médio de capital, de modo a aferir se, nos momentos em que há investimento de capital pela concessionária, a taxa de retorno está embasada em premissas de mercado confiáveis, conforme exemplo do documento Metodologia de Cálculo do WACC, elaborado pelo Ministério da Fazenda²⁹;

IRREGULARIDADE Nº 3:

²⁸ Peça n.º 33.

²⁹ Ministério da Fazenda. Metodologia de Cálculo do WACC. Brasília, 2018. Disponível em: <https://www.gov.br/fazenda/pt-br/centrais-de-conteudos/publicacoes/guias-e-manuaisanteriores-a-2019/metodologia-de-calculo-dowacc2018.pdf>



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ

(3.1)recomendar ao **MUNICÍPIO DE CURITIBA**, na pessoa de seu representante legal, o Prefeito Municipal, Sr. Eduardo Pimentel, ou quem vier a substituí-lo, para, em até 6 (seis) meses, passar a publicar anualmente no site do Município o relatório de gestão da Ouvidoria, contendo, no mínimo, o número de manifestações recebidas no ano anterior, o motivo das manifestações, a análise dos pontos recorrentes e as providências adotadas pela Administração, e utilizá-lo como insumo para o planejamento das operações do serviço de TPC;

(3.2)recomendar à **URBANIZAÇÃO DE CURITIBA S/A (URBS)**, na pessoa de seu representante legal, o Presidente Sr. Ogeny Pedro Maia Neto, ou quem vier a substituí-lo, para, em até 12 (doze) meses, aprimorar e ampliar a abrangência das pesquisas anuais de qualidade dos serviços, com a captação da percepção dos usuários sobre aspectos relacionados à frequência de utilização do serviço, à quantidade média de ônibus tomada por usuários nos trajetos de ida e volta (viagens diretas ou com baldeações), ao tempo de espera média entre eventuais integrações (baldeações), sobre as distâncias das viagens (viagens curtas, média e longas) dentre outros considerados relevantes para a melhoria dos serviços na visão dos usuários do TPC, ressalvada a possibilidade de adoção de outros meios para a coleta dos referidos dados, garantida a eficiência de tais meios por meio da produção de relatórios com periodicidade mínima anual indicando as estatísticas aferidas com os dados coletados de modo a viabilizar a adoção das conclusões no planejamento das operações do transporte público coletivo;

IRREGULARIDADE Nº 4³⁰:

(4.1)determinar à **URBANIZAÇÃO DE CURITIBA S/A (URBS)**, na pessoa de seu representante legal, o Presidente Sr. Ogeny Pedro Maia Neto, ou quem vier a substituí-lo, para, em até 3 (três) meses, implementar protocolo de fiscalização, com periodicidade mínima, para verificar se todos os veículos que operam no sistema de TPC do município estão em conformidade com os parâmetros

³⁰ As determinações [4.2] e [4.3] foram direcionadas ao Município de Curitiba e à URBS considerando a natureza das deficiências identificadas na infraestrutura do TPC e as competências de cada jurisdicionada para tratá-las, vislumbrando-se, a partir da legislação vigente, acentuada complementariedade das atribuições e convergência de interesses quanto ao cumprimento da diretriz de acessibilidade universal aos usuários. Sem prejuízo, as jurisdicionadas poderão esclarecer ao longo do desenvolvimento do processo a delimitação de suas competências frente às condições apontadas na PREP.



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ

estabelecidos pela NBR 14022/2011, averiguando, inclusive, se as empresas concessionárias realizam testes diários nas plataformas elevatórias veiculares e as devidas manutenções (quando necessárias);

(4.2)determinar ao **MUNICÍPIO DE CURITIBA** na pessoa de seu representante legal, o Prefeito Municipal, Sr. Eduardo Pimentel, ou quem vier a substituí-lo, e à **URBANIZAÇÃO DE CURITIBA S/A (URBS)**, na pessoa de seu representante legal, o Presidente Sr. Ogeny Pedro Maia Neto, ou quem vier a substituí-lo, para, em até 1 (um) ano, realizar estudos com vistas à identificação dos pontos de parada (incluindo as estações-tubo) e das calçadas nos seus entornos que necessitem de manutenção e/ou que estejam inadequados em relação às normas técnicas de acessibilidade e aos padrões construtivos estabelecidos na legislação municipal; e apresentar planejamento para reparos ou substituição gradativa dos referidos pontos, com a definição de etapas e cronograma, e com a previsão das despesas nas leis orçamentárias do Município, em um prazo máximo de 4 (quatro) anos;

(4.3)determinar ao **MUNICÍPIO DE CURITIBA**, na pessoa de seu representante legal, o Prefeito Municipal, Sr. Eduardo Pimentel, ou quem vier a substituí-lo, e à **URBANIZAÇÃO DE CURITIBA S/A (URBS)**, na pessoa de seu representante legal, o Presidente Sr. Ogeny Pedro Maia Neto, ou quem vier a substituí-lo, para, em até 4 (quatro) anos, incluído o prazo da Determinação 4.2, implementar as mudanças e adaptações necessárias para a acessibilidade universal dos usuários;

(4.4) determinar à **URBANIZAÇÃO DE CURITIBA S/A (URBS)**, na pessoa de seu representante legal, o Presidente Sr. Ogeny Pedro Maia Neto, ou quem vier a substituí-lo, para, em até 4 (quatro) anos, nos terminais urbanos do município: disponibilizar dispositivos de sinalização e informação visual e tátil ou visual e sonora; providenciar assentos preferenciais para pessoas com deficiência, com mobilidade reduzida, obesos, idosos, gestantes ou pessoas com criança de colo, localizados próximos aos locais de embarque, devidamente identificados e sinalizados, nos termos da NBR 14022/2011; adequar os corrimãos das rampas e das escadas aos parâmetros estabelecidos pela NBR 9050/2020; e adequar os



TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO PARANÁ

sanitários acessíveis existentes às exigências da NBR 9050/2020, especialmente no que diz respeito ao posicionamento das barras de apoio, ao lavatório, à forma de acionamento da torneira e às bacias sanitárias;

II - na hipótese de não cumprimento das determinações acima estabelecidas, seja quanto ao prazo e modo de atendimento, poderá ser aplicada aos responsáveis a sanção de multa administrativa prevista no art. 87, inciso III, alínea “f”, da Lei Complementar Estadual nº 113/05³¹;

II – determinar, após o trânsito em julgado, a remessa dos autos à Coordenadoria de Monitoramento e Execuções (CMEX) para anotações e providências necessárias;

III – encaminhar à Diretoria de Protocolo (DP) para encerramento e arquivamento do processo, nos termos do art. 398, §1º do Regimento Interno deste Tribunal de Contas do Paraná.

Votaram, nos termos acima, os Conselheiros FERNANDO AUGUSTO MELLO GUIMARÃES, IVAN LELIS BONILHA, JOSE DURVAL MATTOS DO AMARAL, FABIO DE SOUZA CAMARGO, MAURÍCIO REQUIÃO DE MELLO E SILVA e AUGUSTINHO ZUCCHI.

Presente o Procurador-Geral do Ministério Público junto ao Tribunal de Contas, GABRIEL GUY LÉGER.

Plenário Virtual, 24 de abril de 2025 – Sessão Ordinária Virtual nº 7.

AUGUSTINHO ZUCCHI
Conselheiro Relator

IVENS ZSCHOERPER LINHARES
Presidente

³¹ Art. 87. As multas administrativas serão devidas independentemente de apuração de dano ao erário e de sanções institucionais, em razão da presunção de lesividade à ordem legal, aplicadas em razão dos seguintes fatos: (Redação dada pela Lei Complementar nº 168/2014) [...]

III - No valor de 30 (trinta) vezes a Unidade Padrão Fiscal do Estado do Paraná – UPFPR: (Redação dada pela Lei Complementar nº 168/2014) [...]

f) descumprir determinação dos órgãos deliberativos do Tribunal de Contas;



www.LeisMunicipais.com.br

LEI Nº 16.552

Altera dispositivos da Lei nº 12.597, de 17 de janeiro de 2008, que dispõe sobre a organização do Sistema de Transporte Coletivo da cidade de Curitiba, autoriza o Poder Público a delegar a sua execução, e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE CURITIBA, CAPITAL DO ESTADO DO PARANÁ, aprovou e eu, Prefeito Municipal, sanciono a seguinte lei:

Art. 1º A Lei nº 12.597, de 17 de janeiro de 2008, passa a vigorar com as seguintes alterações:

I - o § 3º do art. 1º. passa a vigorar com a seguinte redação:

"§ 3º O disposto nesta Lei se aplica a todos os tipos de Transporte Público Coletivo Urbano de Passageiros, ainda que prestados por modais diversos do rodoviário." (NR)

II - acrescenta §§ 4º e 5º ao art. 1º. com a seguinte redação:

"§ 4º Não se aplicam as disposições da Lei nº 11.929, de 3 de outubro de 2006, às parcerias público-privadas que tenham por objeto os serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na cidade de Curitiba.

§ 5º No caso da denominada "Linha Turismo", as disposições contidas nesta Lei se aplicarão apenas no que couber e for compatível com o regime do transporte destinado ao atendimento de segmentos específicos da população, cabendo ao Poder Executivo definir mediante decreto, no prazo de até 90 (noventa) dias contados da publicação desta Lei, regulamentação específica para essa linha." (NR)

III - o § 4º do art. 6º.-A passa a vigorar com a seguinte redação:

"§ 4º Os veículos de propulsão exclusivamente elétrica adquiridos com o emprego da subvenção deverão ser integralmente revertidos ao FUC - Fundo de Urbanização de Curitiba ao final da concessão na qual o incentivo se operou." (NR)

IV - acrescenta § 6º ao art. 6º.-B com a seguinte redação:

"§ 6º O novo edital de licitação dos serviços poderá disciplinar a matéria de maneira diversa, desde que observadas as melhores práticas recomendadas pelos tribunais e órgãos de controle." (NR)

V - o caput do art. 6º.-C passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 6º-C A regulamentação das questões disciplinadas pelos arts. 6º-A a 6º-C deverá ser realizada por termo aditivo a ser celebrado entre a URBS - Urbanização de Curitiba S.A. e as concessionárias do transporte coletivo, ou virem disciplinadas no edital de nova licitação dos serviços." (NR)

VI - acrescenta art. 6º.-D com a seguinte redação:

"Art. 6º-D Fica o Município de Curitiba autorizado a conceder subvenções adicionais em favor do serviço de transporte coletivo municipal, além daquelas previstas no art. 6º.-A desta Lei.

Parágrafo único. A concessão das subvenções referidas no caput dependerá de prévia inclusão na Lei Orçamentária Anual ou em seus créditos adicionais, conforme o caso." (AC)

VII - o inciso II do parágrafo único do art. 7º. passa a vigorar com a seguinte redação:

"II - no julgamento de cada licitação, deverão ser aplicados os critérios previstos no art. 15 da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e suas alterações." (NR)

VIII - o art. 8º. passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 8º É admitida a subconcessão, nos termos previstos no contrato de concessão, desde que expressamente autorizada pelo poder concedente.

§ 1º A outorga de subconcessão será sempre precedida de concorrência.

§ 2º O subconcessionário se sub-rogará em todos os direitos e obrigações da subconcedente dentro dos limites da subconcessão." (NR)

IX - acrescenta art. 11-A com a seguinte redação:

"Art. 11-A. As obrigações pecuniárias contraídas pela Administração, em razão de novo contrato de concessão celebrado, poderão ser garantidas mediante:

I - vinculação de receitas, observado o disposto no inciso IV do art. 167 da Constituição Federal;

II - instituição ou utilização de fundos especiais previstos em lei;

III - contratação de seguro-garantia com as companhias seguradoras que não sejam controladas pelo Poder Público;

IV - garantia prestada por organismos internacionais ou instituições financeiras;

V - garantias prestadas por fundo garantidor ou empresa estatal criada para essa finalidade;

VI - garantia prestada mediante cessão fiduciária de direitos creditórios oriundos do Fundo de Participação dos Municípios, do Fundo de Urbanização de Curitiba, ou de outras fontes de receitas detidas pelo Município; ou

VII - outros mecanismos admitidos em lei.

§ 1º As garantias prestadas pela Administração Pública nos termos deste artigo serão especificadas e disciplinadas por ato do Poder Executivo.

§ 2º O Poder Executivo Municipal poderá outorgar à instituição financeira pública ou privada a gestão

dos bens e direitos referidos nos incisos I a VII do caput deste artigo, a qual será responsável pela abertura de conta vinculada e/ou de movimentação restrita, controle e repasse dos recursos depositados, conforme disciplinado em contrato." (AC)

X - o caput e os §§ 1º, 2º e 4º do art. 14 passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 14. A Administração Pública estabelecerá no edital de licitação o regime econômico e financeiro da concessão e o prazo de sua duração que será fixado com base em estudos técnicos e econômicos que contemplem, no mínimo, o cálculo dos investimentos, os custos operacionais, a depreciação dos bens, a amortização dos investimentos, a remuneração do investidor e o valor tarifário, além do prazo de prorrogação e suas condições, se for o caso." (NR)

"§ 1º Os dados dos estudos referidos no caput deste artigo serão amplamente divulgados aos usuários, por meio dos portais da URBS e do Município mantidos na internet, sem prejuízo da utilização de outros veículos de comunicação;

§ 2º A prorrogação da concessão poderá ocorrer, mediante justificativa do Poder Público, desde que plenamente cumpridos, nos prazos contratuais, os respectivos compromissos de investimentos em bens, nas seguintes hipóteses:

I - necessidade de amortização de investimentos realizados em bens reversíveis, pelo tempo necessário à sua remuneração; e

II - quando houver necessidade de recompor o equilíbrio econômico-financeiro e somente pelo prazo necessário para o restabelecimento do reequilíbrio contratual." (NR)

"§ 4º As prorrogações, previstas nos incisos I e II, do § 2º deste artigo, poderão ocorrer mediante provocação de qualquer uma das partes do contrato de concessão e estarão sujeitas à discricionariedade do Poder Concedente." (NR)

XI - acrescenta §§ 5º, 6º, 7º, 8º, 9º, 10 e 11 ao art. 14 com a seguinte redação:

"§ 5º A prorrogação, prevista no inciso I, do § 2º deste artigo, ocorrerá por meio da inclusão de investimentos não previstos no instrumento contratual vigente.

§ 6º O termo aditivo de prorrogação do contrato de concessão deverá conter o respectivo cronograma dos investimentos obrigatórios previstos e incorporar mecanismos que desestimulem eventuais inexecuções ou atrasos de obrigações, como o desconto anual de reequilíbrio e o pagamento de adicional de outorga.

§ 7º Caberá à URBS apresentar estudo técnico que fundamente a vantagem da prorrogação do contrato de concessão em relação à realização de nova licitação para o empreendimento.

§ 8º Sem prejuízo da regulamentação da entidade competente, deverão constar do estudo técnico de que trata o caput deste artigo:

I - o programa dos novos investimentos, quando previstos;

II - as estimativas dos custos e das despesas operacionais;

III - as estimativas de demanda;

IV - a modelagem econômico-financeira;

V - as diretrizes ambientais, quando exigíveis, observado o cronograma de investimentos;

VI - as considerações sobre as principais questões jurídicas e regulatórias existentes;

VII - os valores devidos ao poder público pela prorrogação, quando for o caso.

§ 9º A formalização da prorrogação do contrato de concessão dependerá de avaliação prévia e favorável da URBS acerca da capacidade de o contratado garantir a continuidade e a adequação dos serviços.

§ 10 Mediante anuência prévia da URBS, os planos de investimento serão revistos para fazer frente aos níveis de capacidade do transporte coletivo, nos termos do contrato.

§ 11 O prazo de duração da permissão dos serviços será de até 1 (um) ano, contado da assinatura do contrato, com possibilidade de prorrogação por até 3 (três) meses, desde que devidamente justificada pelo Poder Público." (NR)

XII - acrescenta Capítulo IV-A, acompanhado de art. 14-A com a seguinte redação:

"Capítulo IV-A DOS INCENTIVOS À SUBSTITUIÇÃO DA MATRIZ ENERGÉTICA

Art. 14-A Fica a Urbanização de Curitiba S.A. - URBS, na qualidade de administradora do Fundo de Urbanização de Curitiba - FUC, autorizada a subvencionar a reestruturação da Rede Integrada de Transportes de Curitiba - RIT com solução de eletromobilidade ou outras tecnologias, no âmbito da futura concessão dos serviços do Sistema de Transporte Público Coletivo de Passageiros da Cidade de Curitiba.

§ 1º A subvenção a que se refere este artigo correrá por conta de dotação orçamentária do FUC, limitada à importância definida como a necessária para a reestruturação da RIT com solução de eletromobilidade ou outras tecnologias, conforme for definida em edital de licitação que anteceder a celebração dos respectivos contratos de concessão, observado o disposto no § 3º abaixo.

§ 2º O Município de Curitiba deverá transferir ao FUC os recursos financeiros necessários para a reestruturação da RIT com solução de eletromobilidade ou outras tecnologias, podendo, para tanto, proceder ao remanejamento de dotações orçamentárias em valores correspondentes às necessidades da RIT.

§ 3º Para os fins deste artigo, a reestruturação da RIT com solução de eletromobilidade envolve:

I - a aquisição de ônibus de propulsão exclusivamente elétrica;

II - a implantação da infraestrutura de recarga elétrica, como a construção e implantação do acesso à rede de energia, de subestações energéticas, de transformadores abrigados e de carregadores para a recarga de veículos elétricos, implantadas em eletropostos ou em garagens, incluindo, em qualquer caso, o fornecimento de todos os materiais e obras civis, bem como a desapropriação de bens imóveis para esses fins; e

III - a implantação e melhoria da infraestrutura de mobilidade urbana associada à Rede Integrada de Transportes de Curitiba, incluindo as estações-tubo e demais conexões, e os respectivos instrumentos de controle de embarque e desembarque, e de difusão de informações.

§ 4º A presente autorização se refere exclusivamente à concessão de serviços do Sistema de Transporte Público Coletivo com solução de eletromobilidade que imediatamente suceder às delegações

em vigor na data de publicação desta Lei.

§ 5º Em qualquer hipótese, os bens e ativos indicados no § 3º deste artigo deverão ser integralmente revertidos ao patrimônio do FUC - Fundo de Urbanização de Curitiba, quando da extinção da futura concessão à que se refere o parágrafo anterior.

§ 6º O edital, o contrato de concessão ou ato do Poder Executivo Municipal disciplinarão as questões trazidas nesta Lei, incluindo a especificação das tipologias da frota de veículos de propulsão elétrica e os elementos da infraestrutura de recarga elétrica e da infraestrutura de mobilidade urbana descritos no § 3º, observado o limite autorizado para a subvenção na forma do § 1º deste artigo." (AC)

XIII - acrescenta art. 15-A com a seguinte redação:

"Art. 15-A. O objeto da contratação poderá abranger a delegação da execução do serviço público associada à realização de obra pública." (AC)

XIV - acrescenta art. 16-A com a seguinte redação:

"Art. 16-A. O contrato fixará os indicadores de qualidade, de desempenho e de produtividade das concessionárias, os instrumentos e parâmetros para sua aferição e as consequências em relação ao seu cumprimento ou descumprimento." (AC)

XV - acrescenta art. 16-B com a seguinte redação:

"Art. 16-B. O edital e o contrato poderão prever ou não a reversão de bens ao FUC - Fundo de Urbanização de Curitiba ao término da vigência contratual, devendo, em qualquer hipótese, respeitar os casos em que esta Lei determina o regime da reversibilidade dos bens." (AC)

XVI - acrescenta art. 16-C com a seguinte redação:

"Art. 16-C. O contrato poderá estabelecer a solução de eventuais divergências e conflitos de interesse da Administração Pública Municipal e as concessionárias, no que se refere aos direitos patrimoniais disponíveis, por meio de arbitragem.

§ 1º A arbitragem prevista no caput será sempre de direito e deverá respeitar os princípios da publicidade e da transparência, vedada a arbitragem por equidade.

§ 2º Todos os atos arbitrais, inclusive a instauração do procedimento, as decisões interlocutórias e a sentença arbitral, deverão ser publicados no Diário Oficial do Município e disponibilizados em portal eletrônico da URBS e da Prefeitura de Curitiba, garantido o acesso integral pelos órgãos de controle externo e pela Câmara Municipal.

§ 3º A confidencialidade somente poderá ser admitida em hipóteses justificadas e devidamente fundamentadas pelo Poder Concedente, desde que não comprometa o interesse público e seja limitada a dados sigilosos nos termos da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011 (Lei de Acesso à Informação)." (AC)

XVII - acrescenta § 3º ao art. 17 com a seguinte redação:

"§ 3º Excepcionam-se da previsão contida no parágrafo anterior os veículos de utilização exclusiva nos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de Curitiba e outros bens móveis ou imóveis e veículos que se qualifiquem como indispensáveis para a continuidade da operação, conforme individualizados e detalhados no contrato ou no regulamento editado pelo Poder Executivo

Municipal." (NR)

XVIII - o § 1º do art. 26 passa a vigorar com a seguinte redação:

"§ 1º A tarifa cobrada de passageiros poderá ser única, variável, exclusiva, dinâmica ou temporal, independentemente do valor da tarifa técnica prevista no artigo 28 desta Lei, e será regulamentada por meio de decreto, que disciplinará os critérios para a obtenção dos diferentes preços aplicáveis ao usuário, que poderão considerar as características especiais da linha, o horário ou local de embarque e desembarque, o pagamento pelo serviço mediante o uso de cartão transporte, a quantidade de utilização do serviço de transporte coletivo pelo usuário dentro de uma determinada periodicidade temporal, a integração com outros serviços públicos, dentre outros critérios." (NR)

XIX - o art. 28 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 28. A remuneração das contratadas será estabelecida na forma de uma tarifa técnica, a ser definida e revisada periodicamente de acordo com parâmetros relacionados à disponibilidade, demanda e qualidade dos serviços, conforme definidos no edital e no contrato, devendo a planilha de custos considerar, no mínimo, o seguinte:

I - os custos operacionais e administrativos dos serviços;

II - a amortização e a depreciação de investimentos realizados para a prestação dos serviços;

III - a remuneração do capital empregado nos serviços;

IV - os custos tributários relativos aos serviços, excetuados os de natureza direta e personalíssima, tais quais os incidentes sobre renda e lucro; e

V - os emolumentos e as despesas regulatórias vinculadas aos serviços, incluindo taxas de fiscalização, parcelas de remuneração devidas ao Poder Concedente e custos para o cumprimento das demais obrigações contratuais da delegação dos serviços, dentre outras rubricas expressamente previstas no regulamento dos serviços.

Parágrafo único. A tarifa técnica poderá ser custeada, isolada ou cumulativamente, por quaisquer das seguintes fontes de recursos:

I - receitas auferidas mediante o recolhimento de tarifas cobradas de passageiros;

II - subsídios públicos orçamentários;

III - subvenções do Poder Público;

IV - receitas alternativas;

V - receitas extratarifárias; e

VI - demais fontes de receita previstas na legislação local e nacional." (NR)

XX - acrescenta art. 28-A com a seguinte redação:

"Art. 28-A. A remuneração das concessionárias pode ser vinculada ao seu desempenho ou à realização de metas pré-estabelecidas de produtividade, demanda, qualidade, atendimento, universalização, entre outras." (AC)

XXI - acrescenta art. 28-B com a seguinte redação:

"Art. 28-B. As concessionárias e a Urbs deverão disponibilizar à Câmara Municipal de Curitiba e à sociedade civil, por meio de portais oficiais, os Dados operacionais, tarifários e de bilhetagem eletrônica do Sistema de Transporte Coletivo, naquilo que estiver sob sua respectiva titularidade, guarda ou responsabilidade, em formato aberto, interoperável, padronizado e auditável, acompanhados dos respectivos dicionários de dados, conforme regulamentação.

§ 1º Os dados referidos no caput deverão incluir, no mínimo:

I - número de embarques por linha, ponto e horário;

II - receita arrecadada por tipo de pagamento;

III - dados anonimizados sobre o perfil de uso dos usuários;

IV - tarifas efetivamente pagas e gratuidades concedidas;

V - quilometragem programada e quilometragem efetuada por linha e por empresa;

VI - idade de todos os veículos da frota;

VII - velocidade média operacional por tipo de linha;

VIII - arquivos no padrão GTFS e GTFS-RT, com informações estáticas e em tempo real sobre horários, itinerários, localização e frequência dos veículos;

IX - bases de dados disponibilizadas em formatos reutilizáveis e compatíveis com plataformas abertas.

§ 2º O formato dos dados deverá garantir sua plena reutilização por órgãos de controle, pesquisadores, sociedade civil e desenvolvedores independentes, observando os princípios da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011 (Lei de Acesso à Informação).

§ 3º Até a edição da regulamentação prevista no caput, o repasse dos dados ocorrerá com intervalo máximo de 4 (quatro) meses, garantida a atualização progressiva dos sistemas e a plena adequação técnica em até 12 (doze) meses após a publicação desta Lei.

§ 4º A URBS deverá manter atualizada a relação das bases de dados disponíveis, assegurando ampla divulgação e acesso público, inclusive nos canais oficiais da Companhia." (AC)

XXII - o título do Capítulo X passa a vigorar com a seguinte redação:]

"Capítulo X Das Disposições Finais" (NR)

XXIII - acrescenta art. 40-A com a seguinte redação:

"Art. 40-A. Nos casos em que houver estudo ou licitação em andamento para substituição de contrato de concessão em vigor e não haja tempo hábil para que o vencedor do certame assuma o objeto do contrato, o órgão ou a entidade competente fica autorizado a estender o prazo do contrato de concessão, justificadamente, por até 24 (vinte e quatro) meses, a fim de que não haja descontinuidade na prestação do serviço." (AC)

XXIV - acrescenta art. 40-B com a seguinte redação:

"Art. 40-B. Os contratos de concessão do serviço de transporte coletivo vigentes na data da publicação desta Lei continuarão a ser regidos de acordo com as regras previstas nos artigos 8º e 14 do texto original desta Lei." (AC)

XXV - acrescenta art. 40-C com a seguinte redação:

"Art. 40-C. Para fins de planejamento da licitação para a concessão dos serviços, o estudo de viabilidade econômico-financeira poderá adotar o método de fluxo de caixa descontado a valor presente, com a medida de fluxo de caixa livre, a ser previsto em edital para a definição da tarifa técnica máxima inicial e metodologia de cálculo tarifário, baseada na eficiência da prestação do serviço e da modicidade tarifária." (AC)

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PALÁCIO 29 DE MARÇO, 26 de agosto de 2025.

Eduardo Pimentel Slaviero
Prefeito Municipal

Nota: Este texto não substitui o original publicado no Diário Oficial.

Data de Inserção no Sistema LeisMunicipais: 26/08/2025