

Estudo Nacional de Mobilidade Urbana



Relatório de Diagnóstico Volume 2

Região Metropolitana de Curitiba

Agosto de 2025

Elaborado com a colaboração das equipes do BNDES, do Ministério das Cidades e de diversas instituições públicas e privadas do setor de mobilidade urbana



O “**Estudo Nacional de Mobilidade Urbana**: Desenvolvimento do Transporte Público de Média e Alta Capacidades nas principais Regiões Metropolitanas do país” (**ENMU**) é uma iniciativa conjunta do BNDES e do Ministério das Cidades, no âmbito do Acordo de Cooperação Técnica nº 01-2023 / D-121.2.0027.23, de 24/10/2023.



MINISTÉRIO DAS
CIDADES



Este trabalho foi realizado com recursos do Fundo de Estruturação de Projetos do BNDES (BNDES FEP), no âmbito da RFP nº 16/2023. A atuação do Consórcio de Consultores foi objeto do contrato de prestação de serviços OCS nº 151/2024, celebrado com o BNDES em 10/05/2024, sob a liderança dos seguintes profissionais:

Diagnóstico, Rede Estrutural Necessária e Banco de Projetos

Logit

Wagner Colombini Martins, Fernando Howat Rodrigues, Thiago Affonso Meira
Diogo Barreto Martins, Renata Cruz Rabello

Oficina Consultores

Arlindo Fernandes, Antônio Luiz Mourão Santana, Andrea Aparecida Azevedo Brisida, Felício Hissaaki Sakamoto

TYLin

Gabriel Feriancic, Victor Frazão Barreto Alves, Claudia Cosme Mascarenhas, Luiz Marcelo Teixeira Alves, Larissa Deborah Alves Teixeira dos Santos

Coordenação do PMO e desenvolvimento dos Insumos da Estratégia Nacional

Bain & Company

Rodrigo Más, Wagner Costa

Assessoria Jurídica

Machado Meyer

Rafael Vanzella, José Virgílio Lopes Enei, Débora Boucinhas Leal, Rafael de Lima Andrade e Pedro Inglez Mazzarella

Sistema de Informações Geográficas (SIG)

Logit

Patrícia Tozzi, Débora Gonçalves

Geológica

Cássio Fernando Rossetto

Consultores

Orlando Strambi, Claudia Martinelli

As entregas do ENMU foram realizadas de forma colaborativa com as equipes do BNDES, do Ministério das Cidades e de diversas instituições públicas e privadas do setor de mobilidade urbana. Os profissionais das referidas instituições fizeram parte do Comitê Técnico do ENMU e tiveram a oportunidade de oferecer comentários e contribuições em versões intermediárias dos relatórios, conforme previsto no Termo de Especificações Técnicas do ENMU. Maiores detalhes podem ser obtidos em <https://www.bndes.gov.br>.

Equipe Técnica

Diagnóstico, Rede Estrutural Necessária e Banco de Projetos

Logit

Caio Pieroni, Cláudia Machado,
Daniel Souza, Fábio Rossetti Delospital,
Gabriel Mendes Bergamaschi, Gil Andrade,
Heitor Seidi Osako, Isabela Cruz,
Lorena Oliveira, Lucas Melo, Paulo Góes,
Paulo Júnio Rosa, Priscila Damasio,
Rafael Caetano Ramos, Rafael Sanabria,
Rasiele dos Santos Rasia, Roberto Torquato,
Rodrigo Cintra Pires, Victor Zamith

Oficina Consultores

Alexander André Silva, Bruno Lora Martin,
Daniela Cardone Del Monte Leão,
Edilberto de Aguiar Júnior, Esnel Minetti,
José Carlos Xavier, Lorétti Portofé de Mello,
Luis Fernando Di Pierro,
Marcelo Massayuki Nakazaki,
Marcos Pimentel Bicalho,
Otávio Ferreira Mourão Santana,
Paulo Sussumu Hatada, Rafael Simonato

TYLin

Ana Paula Felipe, Ayrton de Sousa Pinto,
Carol Bueno de Freitas,
Fábio Cretella Vaz Conn,
Geraldo Camargo de Carvalho Jr.,
Jane Aoki Alberto, Leonardo Palermo Gentile,
Leticia Bispo Marques, Luciano Peron,
Luis Fernando Kyono,
Luiza Maciel Costa da Silva,
Maria Manuela Pose Guerra,
Sérgio Oda Kokuta, Sílvia Vitali Santos Mauad,
Vinicius Dorta Molina Hernandez,
Vinícius Martinez Ramim

Assessoria Jurídica

Machado Meyer

Ana Clara Gemeinder de Mendonça,
Beatriz Simões da Silva,
Estevam Palazzi Sartal,
Gabriel Brasileiro Nagle de Oliveira,
Gabriel Rapoport Furtado,
Guilherme de Faria Nicastro,
Jéssica Suruagy Borges Galhardo,
Juliana Mucinic, Lucas Nunes Martorelli,
Maria Gabriela Figueiredo Parreira de Moura,
Rafaela Pereira Falavina

- O conteúdo desta publicação não reflete, necessariamente, o posicionamento institucional do BNDES e do Ministério das Cidades. É permitida a reprodução total ou parcial dos artigos desta publicação, desde que citada a fonte.
- O material e as análises contidos neste documento foram elaborados com o objetivo de fornecer uma visão estratégica abrangente sobre a mobilidade urbana nas principais Regiões Metropolitanas do Brasil, sendo os trabalhos realizados em um período de tempo limitado e dentro das possibilidades e limitações das informações disponíveis.
- O ENMU foi conduzido com base em pesquisas secundárias de mercado, análise de informações públicas disponíveis ou fornecidas ao Consórcio de Consultores pelas diversas instituições que contribuíram na elaboração do estudo, bem como por meio de diversas entrevistas com especialistas do setor. Os membros do Consórcio, de forma independente, não verificaram as informações mencionadas nem conduziram pesquisas primárias ou qualquer forma de *due diligence*, e, portanto, não fazem qualquer afirmação ou garantia, expressa ou implícita, quanto à precisão, completude ou exaustividade dessas informações. As projeções de mercado, análises financeiras, estimativas e conclusões aqui apresentadas são baseadas nas informações mencionadas acima e no melhor julgamento de cada membro do Consórcio e das equipes do BNDES e integrantes do Comitê Técnico, e, por isso, não devem ser interpretadas como recomendações específicas, nem como previsões ou garantias de desempenho ou resultados futuros.
- O objetivo do ENMU é oferecer insumos para a elaboração de uma Estratégia Nacional de Mobilidade Urbana, visando orientar a atuação da União junto aos entes subnacionais para coordenação de esforços interfederativos que viabilizem a articulação de políticas públicas e o fomento à implantação de projetos de Transporte Público Coletivo de Média e Alta Capacidades. O ENMU não envolve a elaboração de planos de mobilidade urbana, estudos de viabilidade econômico-financeira ou projetos com detalhamento suficiente para subsidiar contratações públicas ou decisões privadas de investimento. Caberá às instituições interessadas, públicas ou privadas, realizar os estudos adicionais e análises aprofundadas pertinentes para avançar com os projetos às etapas seguintes de implantação ou fundamentar suas decisões de investimento.

Índice

Índice	4
Lista de Figuras	6
1 Introdução	7
2 Apêndice I - Aspecto Institucional	8
2.1 Estruturas Governamentais Estaduais e Metropolitanas	8
2.1.1 Criação, composição e caracterização da RM	8
2.1.2 Governança Interfederativa da RMC	10
2.2 Normas, diretrizes e planos metropolitanos	17
2.3 Área de Estudo: Curitiba, São José dos Pinhais, Colombo, Araucária, Fazenda Rio Grande, Piraquara, Pinhais, Almirante Tamandaré e Campo Largo	23
2.3.1 Curitiba	23
2.3.2 São José dos Pinhais	28
2.3.3 Colombo	29
2.3.4 Araucária	30
2.3.5 Fazenda Rio Grande	31
2.3.6 Piraquara	32
2.3.7 Pinhais	34
2.3.8 Almirante Tamandaré	34
2.3.9 Campo Largo	36
2.4 Conclusões sobre os aspectos institucionais	39
2.4.1 Governança da RMC	39
2.4.2 PDUI-RMC	39
3 Apêndice II – Aspectos Jurídico e Regulatório	40
3.1 Urbanístico	40
3.2 Ambiental	41
3.3 Operacional	42
3.4 Financeiro	43
3.4.1 Estado do Paraná	43
3.4.2 Curitiba	44
3.5 Conclusões Jurídicas – Operações de TPC	46
3.5.1 Poder Concedente	46

3.5.2	Nível de formalização	46
3.6	Diagnóstico das operações existentes	47
3.6.1	Normas sobre transporte coletivo urbano na RMC e Municípios da Área de Estudo .	47
3.6.2	Leis de PPPs e Sistemas Garantidores	57
3.6.3	Sistema de Bilhetagem	64
3.7	Anexos Jurídicos	67
3.7.1	Framework Geral da RM.....	67
3.7.2	Operações existentes de transporte	68

Lista de Figuras

Figura 1: Municípios que compõem a RMC	9
--	---

1 Introdução

Este Caderno de Apêndices é integrante do relatório D1 – Relatório de Diagnóstico da Região Metropolitana de Curitiba – RMC (Volume 2) feito no âmbito do Estudo Nacional de Mobilidade Urbana (ENMU) e é constituído de dois apêndices.

No Apêndice I são apresentados os aspectos institucionais, embasando a elaboração do capítulo 3.1 do Relatório de Diagnóstico.

O Apêndice II apresenta o conjunto de informações e análises feitas para elaboração do diagnóstico jurídico e regulatório da RMC, constante no capítulo 3.7 do Relatório de Diagnóstico.

2 Apêndice I - Aspecto Institucional

A abordagem dos aspectos institucionais tem como objetivos analisar as estruturas governamentais e a gestão e a governança do transporte público coletivo. Para isso, foram abordadas as relações interfederativas dos órgãos, além de informações relacionadas a mobilidade e transporte, focadas nos investimentos e custos, com detalhe na operação do transporte. A análise abrange tanto a esfera municipal, quanto a estadual e a metropolitana, identificando competências, lacunas e instrumentos de cooperação.

2.1 Estruturas Governamentais Estaduais e Metropolitanas

2.1.1 Criação, composição e caracterização da RM

A Região Metropolitana de Curitiba (“RMC”) foi formalmente criada por força da Lei Complementar Federal nº 14, de 08 de junho de 1973 (“LCF 14/1973”) e composta, naquele momento, pelos municípios de Curitiba, Almirante Tamandaré, Araucária, Bocaiúva do Sul, Campo Largo, Colombo, Contenda, Piraquara, São José dos Pinhais, Rio Branco do Sul, Campina Grande do Sul, Quatro Barras, Mandirituba e Balsa Nova.

Após as mudanças federativas promovidas pela promulgação da Constituição Federal, em 1988, o Estado do Paraná passou a editar leis referentes à sua organização. Com isso, deu-se início aos primeiros desmembramentos de municípios metropolitanos: Fazenda Rio Grande foi criado pela Lei Estadual nº 9.213/1990 (desmembrado de Mandirituba); Tunas do Paraná foi desmembrado de Bocaiúva do Sul pela Lei Estadual nº 9.236/1990. Em seguida, Itaperuçu foi desmembrado de Rio Branco do Sul por meio da Lei Estadual nº 9.437/1990. Doutor Ulysses foi desmembrado de Cerro Azul pela Lei Estadual nº 9.443/1990. Por fim, a Lei nº 9.906/1992 formalizou o desmembramento de Pinhais do município de Piraquara.

Foram também editadas as seguintes leis para inclusão de novos municípios na RMC: (i) a Lei Estadual nº 11.027, de 29 de dezembro de 1994 (“Lei nº 11.027/94”), que passou a incluir os municípios de Cerro Azul, Doutor Ulysses, Quitandinha e Tijucas do Sul; e (ii) a Lei Estadual nº 11.096, de 16 de maio de 1995, que passou a incluir um novo município, Adrianópolis. Registra-se nesse mesmo ano o desmembramento de Campo Magro do município de Almirante Tamandaré, em 11 de dezembro de 1995, passando automaticamente a integrar a Região Metropolitana. A Lei Estadual nº 12.125, de 22 de abril de 1998 previu também a inclusão do município de Agudos do Sul.

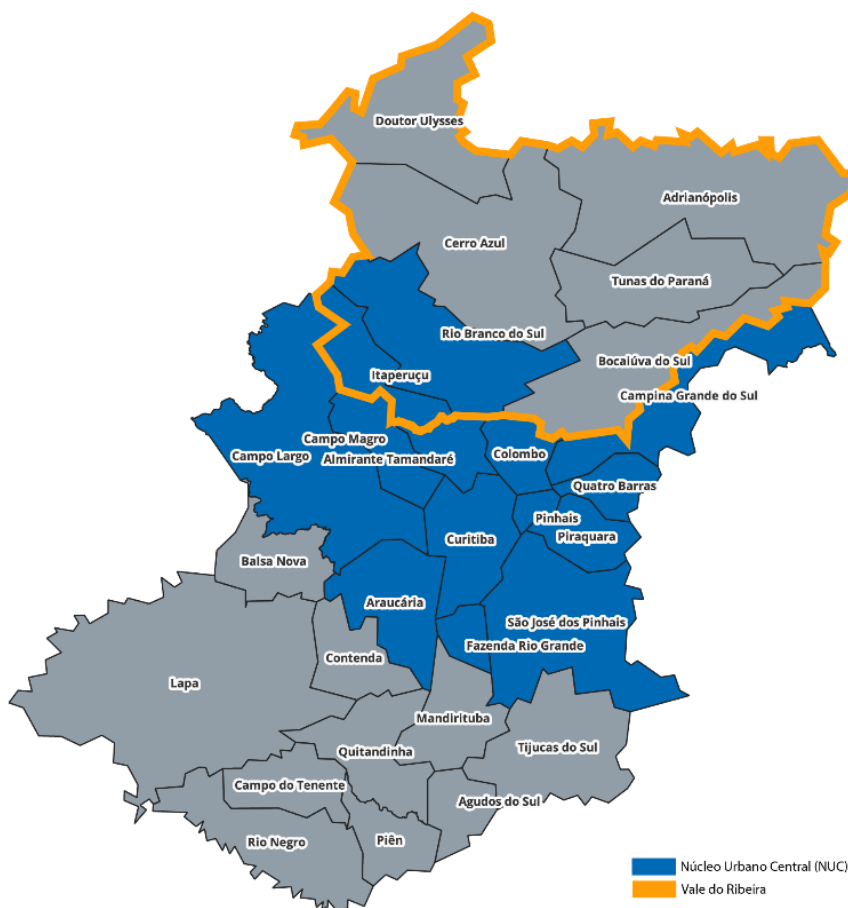
Nos termos do art. 2º da Lei Complementar nº 111, de 11 de agosto de 2005 (“LCE nº 111/2005”), são requisitos para a ampliação da RMC: (i) evidência ou tendência de conturbação; (ii) necessidade de organização, planejamento e execução de funções públicas de interesse comum; e (iii) existência de relação de integração funcional de natureza socioeconômica ou de

serviços. O território da RMC será ampliado de forma automática, no entanto, em razão de fusão ou incorporação de qualquer município integrante daquela unidade organizacional, com município adjacente ali não referido, ou de Distritos deles emancipados.

A última inclusão de novos municípios se deu com a Lei Complementar Estadual nº 139, de 09 de dezembro de 2011 (“LCE 139/2011”), que adicionou Piên, Campo do Tenente e Rio Negro.

A RMC é atualmente composta por 29 (vinte e nove) Municípios, quais sejam: Curitiba, Almirante Tamandaré, Araucária, Balsa Nova, Bocaiúva do Sul, Campina Grande do Sul, Campo Largo, Colombo, Contenda, Mandirituba, Piraquara, Quatro Barras, Rio Branco do Sul, São José dos Pinhais, Quitandinha, Tijuca do Sul, Tunas do Paraná, Adrianópolis, Agudos do Sul, Campo do Tenente, Campo Magro, Cerro Azul, Doutor Ulysses, Fazenda Rio Grande, Itaperuçu, Lapa, Piên, Pinhais e Rio Negro, melhor ilustrado na figura:

Figura 1: Municípios que compõem a RMC



Fonte: Site da AMEP (conforme definido adiante)

(<https://www.amep.pr.gov.br/FAQ/Municipios-da-Regiao-Metropolitana-de-Curitiba>)

Destaca-se, no entanto, que foram considerados apenas os Municípios de Curitiba, São José dos Pinhais, Colombo, Araucária, Fazenda Rio Grande, Piraquara, Pinhais, Almirante Tamandaré e Campo Largo para a elaboração do presente diagnóstico (“Municípios da Área de Estudo”).

2.1.2 Governança Interfederativa da RMC

Para fins deste estudo, cabe segregar a governança da RMC de acordo com a estrutura a seguir:

- (i) Agência de Assuntos Metropolitanos do Paraná;
- (ii) Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados do Paraná
- (iii) Conselho Consultivo e Conselho Deliberativo;
- (iv) Secretaria de Estado das Cidades
 - a. Conselho Estadual das Cidades
 - b. Conselho de Transporte Coletivo da RMC.

2.1.2.1 Agência de Assuntos Metropolitanos do Paraná

Como entidade de governança da RMC, a Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba (“COMEC”), posteriormente substituída pela Agência de Assuntos Metropolitanos do Paraná (“AMEP”) foi instituída, por meio da Lei Estadual nº 6.517/1974 (“Lei nº 6.517/74”), em linha com o que veio a ser posteriormente disposto na Lei Federal nº 13.089/2015 (“Estatuto da MetrÓpole”), havendo convergências entre essas leis.¹

A Lei nº 6.517 /1974, COMEC para a realização de serviços de interesse metropolitano no território da RMC, como o transporte e o sistema viário, bem como o gerenciamento do sistema metropolitano.

Em substituição à COMEC, a Lei Estadual nº 21.353, de 1º de janeiro de 2023 (“Lei nº 21.353/2023”), criou a Agência de Assuntos Metropolitanos do Paraná (“AMEP”), entidade autárquica vinculada à Secretaria de Estado do Desenvolvimento Urbano (“SEDU”), posteriormente substituída pela Secretaria de Estado das Cidades (“SECID”), dotada de personalidade jurídica de direito público. A AMEP possui, conforme o art. 1º da referida Lei, os objetivos de promover, implementar e monitorar a política estadual de desenvolvimento urbano, aprimorando a ação executiva do Estado do Paraná nos assuntos metropolitanos.

¹ De acordo com o Estatuto da MetrÓpole, art. 2º, VII, a região metropolitana é entendida como “*unidade regional instituída pelos Estados, mediante lei complementar, constituída por agrupamento de Municípios limítrofes para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum*”. Ademais, é prevista uma governança interfederativa das funções públicas de interesse comum (inciso IX), caracterizada pelo “*compartilhamento de responsabilidades e ações entre entes da Federação em termos de organização, planejamento e execução de funções públicas de interesse comum, mediante a execução de um sistema integrado e articulado de planejamento, de projetos, de estruturação financeira, de implantação, de operação e de gestão*”.

Dentre as competências da AMEP previstas no art. 3º da Lei nº 21.353/2023, estão: (i) articular o estabelecimento de instrumentos de desenvolvimento urbano integrado; (ii) propor diretrizes gerais para planejamento, gestão e execução das Funções Públicas de Interesse Comum (“FPICs”) (conforme definido adiante) nas regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e regiões integradas de desenvolvimento; (iii) promover, de forma participativa, a elaboração dos planos de desenvolvimento urbano integrado das regiões metropolitanas e os planos setoriais interfederativos; (iv) fiscalizar o cumprimento das normas e diretrizes de planejamento e execução de FPICs nas regiões metropolitanas, em especial quanto a normas de parcelamento do solo metropolitano para fins urbanos e área de interesse especial; e (v) promover a execução de projetos e obras com a finalidade de atendimento das FPICs.

2.1.2.2 Conselho Consultivo e Conselho Deliberativo

Como arranjo institucional inerente às regiões metropolitanas criadas pela LCF 14/73, art. 2º, incluindo a RMC, foi definida a criação posterior de, pelo menos, (i) um conselho deliberativo (“Conselho Deliberativo”), presidido pelo Governador do Estado; e (ii) um conselho consultivo (“Conselho Consultivo”), os quais, segundo essa mesma norma, deveriam ser criados por meio de lei estadual e ter a composição abaixo:

Art. 2º (...) § 1º - O Conselho Deliberativo contará em sua composição, além do Presidente, com 5 (cinco) membros de reconhecida capacidade técnica ou administrativa, um dos quais será o Secretário-Geral do Conselho, todos nomeados pelo Governador do Estado, sendo um deles dentre os nomes que figurem em lista triplíce organizada pelo Prefeito da Capital e outro mediante indicação dos demais Municípios integrante da Região Metropolitana. (Redação dada pela Lei Complementar nº 27, de 1973).

§ 2º - O Conselho Consultivo compor-se-á de um representante de cada Município integrante da região metropolitana sob a direção do Presidente do Conselho Deliberativo.

§ 3º - Incumbe ao Estado prover, a expensas próprias, as despesas de manutenção do Conselho Deliberativo e do Conselho Consultivo.

Os referidos Conselhos foram criados por meio do Decreto nº 698, de 28 de abril de 1995 (“Decreto nº 698/1995”), em conformidade com o disposto na LCF 14/73² e atualmente, ambos atuam no âmbito do da estrutura institucional da AMEP (conforme definido adiante).

Conselho Deliberativo

² Art. 12. O Conselho Deliberativo é composto por: (i) Governador do Estado, como Presidente; (ii) o Secretário de Estado do Planejamento e Coordenação Geral, como Secretário Geral; (iii) um representante da Prefeitura Municipal de Curitiba; (iv) um representante da Associação dos Municípios da Região Metropolitana de Curitiba; (v) um representante da AMEP; (vi) um membro indicado pelo Presidente do Conselho, que desempenhe atividades relacionadas ao âmbito de atuação da AMEP.

Art. 12 - O Conselho Consultivo é composto pelos seguintes membros: I. o Presidente do Conselho Deliberativo; II. um representante de cada município integrante da Região Metropolitana de Curitiba.

Segundo a LCF 14/73, art. 3º, o Conselho Deliberativo possui as seguintes competências: (i) promover a elaboração do Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana (“PDUI”)³ e a programação dos serviços comuns; e (ii) coordenar a execução de programas e projetos de interesse da região metropolitana, objetivando, sempre que possível, a unificação quanto aos serviços comuns. Além disso, a unificação da execução dos serviços comuns seria efetuada quer pela concessão do serviço a entidade estadual, quer pela constituição de empresa de âmbito metropolitano, quer mediante outros processos que, através de convênio, viessem a ser estabelecidos.

O Decreto nº 698/1995 ratificou as mesmas competências anteriormente disciplinadas para o Conselho Deliberativo por meio da LCF 14/73, determinando que, para o exercício de suas competências, tal Conselho deveria cumprir as seguintes ações, conforme o art. 7º: (i) promover a elaboração do PDUI da RMC (“PDUI-RMC”); (ii) promover a programação dos serviços comuns aos municípios da RMC; (iii) coordenar a execução de programas e projetos de interesse da RMC, objetivando, sempre que possível, a sua unificação quanto aos serviços comuns; (iv) formular as diretrizes da política de desenvolvimento da RMC; (v) aprovar o PDUI da RMC, bem como os planos setoriais e relativos aos serviços comuns; (vi) propor alterações na área territorial da RMC.

Conselho Consultivo

Segundo a LCF 14/73, art. 4º, o Conselho Consultivo possui as seguintes competências: (i) opinar, por solicitação do Conselho Deliberativo, sobre questões de interesse da região metropolitana; e (ii) sugerir ao Conselho Deliberativo a elaboração de planos regionais e a adoção de providências relativas à execução dos serviços comuns. Também para o Conselho Consultivo, o Decreto nº 698/1995 ratificou as mesmas competências disciplinadas na LCF 14/73, acrescentando apenas a competência para opinar sobre qualquer matéria que lhe seja submetida pelo Conselho Deliberativo.

Em que pese o Conselho Deliberativo e o Conselho Consultivo serem previstos na LCF 14/73, e mesmo tendo sido objeto do decreto estadual acima mencionado, deve-se salientar que, de acordo com os dados recebidos e analisados, tais Conselhos figuram no âmbito da estrutura institucional da AMEP, porém não foi identificada efetiva evidência de sua atuação. Atualmente, a governança institucional da RMC ocorre a cargo da AMEP, de maneira que as instâncias deliberativa e consultiva foram abrangidas por meio dessa mesma entidade.

2.1.2.3 Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados do Paraná

A Lei Complementar nº 94, de 23 de julho de 2002, criou a Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Infraestrutura do Paraná (“AGEPAR”). Sua denominação social foi posteriormente

³ Conforme previsto pela Lei Federal nº 13.089/2015 (“Estatuto da Metrópole”), a ser abordado adiante.

alterada, por meio do Decreto nº 6.265/2020, para Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados do Paraná.

À AGEPAR compete, conforme o art. 5º Lei Complementar nº 243, de 17 de dezembro de 2021, regular, fiscalizar e controlar, os serviços públicos delegados do Estado do Paraná, dentre os quais o transporte rodoviário coletivo intermunicipal de passageiros (art. 2º, §1º, IV).

2.1.2.4 Secretaria de Estado das Cidades (“SECID”)

Além da AMEP e da AGEPAR, o Estado do Paraná também conta com a SECID, que possui atribuições complementares no âmbito dos transportes coletivos de passageiros.

O regulamento da SECID foi aprovado pelo Decreto nº 4497, de 20 de dezembro de 2023 (“Regulamento da SECID”), e define como competências da secretaria: (i) a formulação de políticas públicas e diretrizes para o desenvolvimento urbano com caráter global, desenvolvimento regional, desenvolvimento metropolitano e desenvolvimento integrado, e a elaboração de programas, planos e projetos para o setor; (ii) a realização e acompanhamento de estudos, pesquisas e levantamentos sobre o uso do solo e demais funções de interesse comum; (iii) o acompanhamento da aplicação de recursos financeiros em programas, planos e projetos relativos ao desenvolvimento urbano, em especial ao desenvolvimento institucional dos municípios e à infraestrutura urbana, afetos às funções e serviços públicos; (iv) a promoção da implantação, melhoria, ampliação e recuperação da infraestrutura urbana; e (v) a gestão de Fundos Estaduais de Desenvolvimento Urbano e Metropolitano.

Desse modo, a SECID é o órgão estadual responsável pela formulação e implementação da política estadual de desenvolvimento urbano, incluindo o planejamento urbano, a gestão do solo e a mobilidade urbana. A AMEP, por sua vez, é uma autarquia vinculada à SECID, criada para coordenar as FPICs nas regiões metropolitanas do Paraná, dentre as quais a RMC.

Embora a AMEP tenha autonomia administrativa, ela atua sob a supervisão da SECID, o que pode gerar sobreposição em áreas como planejamento urbano integrado, elaboração de planos diretores e implementação de políticas públicas metropolitanas. Esta sobreposição de competências pode gerar conflitos e ineficiências, comprometendo a eficácia das políticas públicas. Portanto, é essencial que se estabeleçam mecanismos de governança que, ao mesmo tempo que respeitem a autonomia municipal, garantam a eficiência na gestão das FPICs.

2.1.2.4.1 Conselho Estadual das Cidades do Paraná

Integrando ainda a organização institucional da RMC, cumpre citar o Conselho Estadual das Cidades do Paraná (“Concidades Paraná”), órgão colegiado, de natureza permanente, consultiva e fiscalizatória, integrante da estrutura da SECID, nos termos do art. 1º da Lei nº 19.228 de 14 de novembro de 2017 (“Lei nº 19.228/2017”).

Dentre as competências do Concidades Paraná, conforme o art. 2º da Lei nº 19.228/2017, estão: (i) a propositura de diretrizes, programas, instrumentos, normas e prioridades para a formulação da política de desenvolvimento urbano do Estado do Paraná, em consonância com as diretrizes estabelecidas na Conferência Estadual das Cidades; (ii) a emissão de orientações e recomendações através da edição de resoluções, relacionadas ao desenvolvimento urbano e regional estadual; e (iii) a promoção da cooperação entre os governos do Estado, dos municípios e da União, bem como entre o Conselho Nacional das Cidades e os Conselhos Municipais das Cidades, os órgãos similares e a sociedade civil, na formulação e execução da política de desenvolvimento urbano do Estado do Paraná, bem como de seus planos, programas, projetos e ações.

O Concidades Paraná deve ser composto por 41 (quarenta e um) conselheiros titulares e seus respectivos suplentes, os quais integram o plenário, respeitando a proporcionalidade de 60% (sessenta por cento) de representantes de entidades e organizações da sociedade civil e 40% (quarenta por cento) do poder público.

Conforme o art. 7º da Lei nº 19.228/2017, as decisões do Concidades Paraná são realizadas mediante a edição de resoluções, que não possuem caráter vinculante (Art. 2º, IV da Lei nº 19.228/2017), aprovadas pela maioria simples dos membros presentes. A última resolução normativa editada pelo Concidades Paraná foi a Resolução Normativa nº 02, de 30 de abril de 2024, a qual aprovou o Regimento da 7ª Conferência Estadual das Cidades.

A Conferência Estadual das Cidades, por sua vez, possui como objetivos principal a interlocução entre autoridades e gestores públicos dos três entes federados (estados, municípios e União com os diversos segmentos da sociedade civil sobre assuntos relacionados à política e ao desenvolvimento urbano.

Por fim, a Resolução nº 02 de junho de 2008 que aprova o Regimento Interno do Concidades Paraná, institui, em seu art. 26, III, a Câmara Técnica de Trânsito, Transporte e Mobilidade Urbana, a qual foi atuante entre 2010 e 2017, data da última reunião de apresentação disponível no portal⁴ do Concidades Paraná.

2.1.2.4.2 Conselho de Transporte Coletivo da RMC

Criado pela Lei nº 21.311, de 16 de dezembro de 2022 (“Lei nº 21.311/2022”), o Conselho de Transporte Coletivo da RMC (“CTC”) é um órgão colegiado de caráter consultivo, fiscalizador, normativo e deliberativo em questões relacionadas às ações de mobilidade urbana executadas pela AMEP.

⁴ Disponível em: <https://www.concidades.pr.gov.br/Pagina/Camara-Tecnica-de-Transito-Transporte-e-Mobilidade-Urbana>. Acesso: 09/11/2024.

O CTC possui diversas atribuições, incluindo a promoção da participação da comunidade na formulação de propostas relacionadas ao transporte coletivo, o acompanhamento da implementação das políticas públicas de transporte e mobilidade, a apreciação e proposição de normas de serviços, a integração de atividades relacionadas ao transporte coletivo, a análise de estudos de custos e a sugestão de tarifas, a elaboração e aprovação de seu regimento interno, a proposição de normatização, fiscalização e avaliação do serviço de transporte coletivo, entre outras responsabilidades.

Além disso, o CTC tem o papel de subsidiar a formulação de políticas públicas relacionadas à mobilidade urbana, examinar estudos técnicos e editais de licitação, emitir resoluções, garantir a participação popular na proposição de diretrizes para o planejamento e aplicação de recursos destinados à mobilidade urbana, e propor convênios e acordos visando à cooperação técnica e financeira para a melhoria da integração da RMC.

2.1.2.4.3 Consórcios e Convênios

Conforme estabelecido pela Lei Complementar 153, de 10 de janeiro de 2013 (“LCE nº 153/2013”), a AMEP é autorizada a celebrar convênios e/ou consórcios públicos com o Município de Curitiba, seus órgãos diretos e indiretos, e demais municípios da RMC, visando à integração dos sistemas de transporte coletivo de passageiros e à delegação do exercício da fiscalização e gestão do serviço de transporte intermunicipal metropolitano. Essa autorização visa a promover a integração e aprimoramento do transporte público na região metropolitana, garantindo uma gestão mais eficiente e integrada do serviço.

A COMEC, que precedeu e foi substituída pela AMEP, celebrou diversos convênios com a URBS relacionados à mobilidade urbana da RMC.

Em 1996, a COMEC firmou convênio, delegando à URBS as atividades de planejamento e gerenciamento do transporte metropolitano, bem como a implantação de medidas necessárias para a compatibilização e adequação do transporte coletivo metropolitano com o sistema de transporte coletivo de passageiros do Município de Curitiba, visando à integração operacional destes sistemas que compõem a rede integrada de transporte coletivo da RMC. O convênio determinava à então COMEC, entre outras responsabilidades, o repasse de recursos à URBS para execução de obras de modernização e racionalização do sistema de transporte metropolitano referente à infraestrutura e construção de novos terminais – este convênio foi renovado em 2018.

O Convênio COMEC/URBS 90, firmado em 2019, é direcionado à promoção de melhorias na Rede Integrada de Transporte Coletivo. O Convênio COMEC/URBS 91, celebrado também em 2019, visa a subsidiar o sistema de transporte coletivo urbano de passageiros. O COMEC/URBS 92 visa a subsidiar o sistema de transporte coletivo urbano de passageiros em decorrência da pandemia de

COVID-19. Por fim, assinado em 2022, o COMEC/URBS 93 visa a subsidiar o sistema de transporte coletivo urbano de passageiros.

A AMEP, posteriormente, firmou convênios relevantes, como o Convênio nº 02/2023, cuja vigência encerrou em março/2024, e cujo objeto era a fixação de ações públicas para viabilizar a manutenção da cooperação existente entre o Estado e o Município em prol do serviço público de transporte coletivo de passageiros, abrangendo nisso a fixação de subsídio tarifário ao Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros para a manutenção da modicidade tarifária do sistema de transporte coletivo de passageiros de Curitiba.

Recentemente, foi celebrado o Convênio nº 06/2024/AMEP, entre a AMEP, a SECID e o Município de Curitiba, com auxílio da URBS, que vigorou de 06 de dezembro de 2024 até 31 de março de 2025. O objeto é a fixação de ações públicas para viabilização da manutenção da cooperação entre o Estado do Paraná e o Município de Curitiba em prol do serviço público de transporte coletivo de passageiros, abrangendo a fixação de subsídio tarifário ao sistema de transporte coletivo urbano de passageiros. Por meio desse convênio, o Estado e o Município assumem o compromisso de subsidiar o transporte urbano de passageiros do Município de Curitiba, para que seja possível a manutenção da modicidade da tarifa social do sistema urbano de Curitiba.

Atualmente, conforme informações extraídas de fontes públicas⁵, não há convênios vigentes entre celebrados pela AMEP. Entretanto, a AMEP atua em estreita colaboração com a Prefeitura de Curitiba, especialmente na implementação de políticas de transporte coletivo metropolitano. Exemplos incluem o reforço de horários em linhas que ligam Curitiba a São José dos Pinhais⁶. Adicionalmente, a AMEP mantém interlocução direta com a Prefeitura de São José dos Pinhais, visando aprimorar o atendimento do transporte coletivo de passageiros. Além do reforço de horários mencionado, a AMEP tem investido na infraestrutura de transporte, como a instalação de novas estações tubo⁷ para melhorar o acesso e ampliar o atendimento na RMC.

⁵ Disponível em: <https://www.amep.pr.gov.br/Pagina/Convenios>. Acesso: 06 de junho de 2025.

⁶ Disponível em: <https://www.amep.pr.gov.br/Noticia/Linhas-de-Sao-Jose-dos-Pinhais-recebem-reforco-de-horarios>. Acesso: 06 de junho de 2025.

⁷ Disponível em: <https://www.amep.pr.gov.br/Noticia/Nova-estacao-tubo-em-Sao-Jose-dos-Pinhais-melhora-acesso-e-amplia-atendimento-na-RMC>. Acesso: 06 de junho de 2025.

2.2 Normas, diretrizes e planos metropolitanos

2.2.1.1 Funções Públicas de Interesse Comum

O conceito de FPICs remonta à LCF 14/73, que, no art. 5º, define como de interesse comum metropolitano o planejamento integrado do desenvolvimento econômico e social; o saneamento básico, notadamente abastecimento de água e rede de esgotos e serviço de limpeza pública; o uso do solo metropolitano; os transportes e sistema viário; a produção e a distribuição de gás combustível canalizado; o aproveitamento dos recursos hídricos e controle da poluição ambiental, na forma que dispuser a lei federal; e outros serviços incluídos na área de competência do conselho deliberativo.

O Estatuto da Metrópole (conforme definido na seção abaixo), no art. 2º, conceitua as FPICs como política pública ou ação nela inserida cuja realização por parte de um município, isoladamente, seja inviável ou cause impacto em municípios limítrofes.

As FPICs que dizem respeito à RMC compreendem, de acordo com o art. 3º, V, da LCE nº 111/2005,:

(i) planejamento, global ou setorial, das questões territoriais, ambientais, sociais, econômicas e institucionais; (ii) execução de obras e a implantação, operação e manutenção de serviços públicos; (iii) financiamento da implantação, operação e manutenção de obras e serviços, bem como sua remuneração e recuperação de custos; e (iv) supervisão, controle e avaliação da eficácia da ação pública metropolitana.

Além disso, o art. 3º, parágrafo único prevê que as FPICs serão exercidas em campos de atuação, dentre eles: (i) o estabelecimento de políticas e diretrizes de desenvolvimento e de referenciais de desempenho dos serviços; (ii) a ordenação territorial de atividades, compreendendo o planejamento físico, a estruturação urbana, o movimento de terras e o parcelamento, o uso e a ocupação do solo; (iii) a infraestrutura econômica relativas, entre outros, a insumos energéticos, comunicações, terminais, entrepostos, rodovias, ferrovias; e (iv) o sistema viário e o trânsito, os transportes e o tráfego de bens e pessoas.

Isto é, a partir da diretriz da lei que dispõe sobre o funcionamento das regiões metropolitanas do Estado do Paraná, a RMC passou a compreender os serviços de transportes e sistema viário como de interesse metropolitano, de maneira que a disciplina dos serviços de transporte coletivo urbano mostra-se como tema central a ser regulado internamente.

É previsto ainda que, declarado o interesse comum no âmbito metropolitano, a execução das funções públicas dar-se-á de forma compartilhada pelos respectivos municípios e pelo Estado do Paraná, observando-se critérios de parceria definidos pelo órgão deliberativo do sistema gestor metropolitano.

Assim, foi instituído, conforme o art. 6º, o Sistema Gestor Metropolitano em cada Região Metropolitana do Estado, com o objetivo da administração do interesse metropolitano e do apoio aos agentes responsáveis pela execução das FPICs, compreendendo: (i) na qualidade de órgão deliberativo e consultivo, o Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana⁸, integrante da estrutura administrativa da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano, posteriormente substituída pela Secretaria de Estado das Cidades (“SECID”) através da Lei Estadual nº 21.352/2023; (ii) como instrumento financeiro, os fundos de desenvolvimento de cada região metropolitana - no caso da RMC, esta função foi exercida pela COMEC, posteriormente substituída pela AMEP, como previsto anteriormente neste Relatório.

Nota-se, no entanto, que o art. 2º, §2º da LC nº 111/2005 autoriza que, para efeito de organização, planejamento e execução das FPICs afetas a dois ou mais municípios integrantes do espaço territorial metropolitano e que exijam ação conjunta dos entes públicos, a região metropolitana seja dividida em sub-regiões, devendo, para tanto, formar consórcios intermunicipais⁹.

Em complemento a tal previsão, o art. 2º da Lei nº 21.353/2023, estabelece que o planejamento e gestão das FIPCs sejam executados de forma compartilhada pela instância executiva composta pelos representantes do Poder Executivo dos entes federativos integrantes das unidades territoriais urbanas, instância colegiada deliberativa com representação da sociedade civil, e pela AMEP, organização pública com funções técnico-consultivas e executiva.

Nesse sentido, cabe reiterar as competências da AMEP, conforme indicadas no item 2.1.2.2 acima e nos termos do art. 3º da Lei nº 21.353/2023, relacionadas às FPICs: propositura à instância deliberativa de medidas legislativas aplicáveis às funções públicas de interesse comum; coordenação das atividades das entidades públicas estaduais e municipais ligadas ao desempenho das funções públicas de interesse comum; e a promoção da execução de projetos e obras com a finalidade de atendimento das funções públicas de interesse comum.

2.2.1.2 Política Nacional de Mobilidade Urbana

A Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (“PNMU”), que passou a exigir que os municípios com mais de 20.000 (vinte mil)

⁸ Por meio de nossas pesquisas em bases públicas de informações, não foi identificada evidência da constituição ou atuação efetiva deste conselho.

⁹ Até o momento de publicação deste Relatório, não foram constituídas sub-regiões por meio da formação de consórcios intermunicipais. No entanto, foram identificados dois núcleos, reconhecidos pela AMEP⁹, que reúnem municípios que compõem a RMC e que possuem características de uso do solo similares: (i) o Núcleo Urbano Central, constituído pelos municípios de Almirante Tamandaré, Araucária, Campina Grande do Sul, Campo Largo, Campo Magro, Colombo, Curitiba, Fazenda Rio Grande, Itaperuçu, Pinhais, Piraquara, Quatro Barras, Rio Branco do Sul e São José dos Pinhais; e (ii) o Vale do Ribeira, constituído pelos municípios de Adrianópolis, Bocaiúva do Sul, Cerro Azul, Doutor Ulysses, Itaperuçu, Rio Branco do Sul e Tunas do Paraná.

habitantes, pertencentes a regiões metropolitanas, elaborassem e aprovassem seus planos de mobilidade urbana¹⁰.

Também ficou estabelecido, nessa mesma norma, que os referidos planos devem priorizar os meios de transporte não motorizados e os serviços de transporte público coletivo, além de se orientarem para a integração entre os modos e serviços de transporte urbano¹¹, bem como para a garantia de sustentabilidade econômica do transporte público coletivo de passageiros, preservando a continuidade, universalidade e a modicidade tarifária dos serviços.

São os objetivos da PNMU a redução de desigualdades e a promoção da inclusão social e do acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais, promovendo a melhora das condições de acessibilidade e mobilidade urbana nas regiões metropolitanas e aglomerações urbanas¹². Nesse sentido, é atribuição da União o fomento e implantação de projetos de transporte público coletivo de grande e média capacidade nas aglomerações urbanas e regiões metropolitanas, estimulando, ainda, ações coordenadas e integradas entre municípios e estados destinadas a políticas comuns de mobilidade urbana¹³.

2.2.1.3 Estatuto da Metrôpole

Por meio da Lei Federal nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, modificada pela Medida Provisória nº 818, de 11 de janeiro de 2018, e pela Lei nº 13.683, de 19 de junho de 2018, foi instituído o Estatuto da Metrôpole, que estabeleceu diretrizes para o planejamento, a gestão e a execução das FPICs em regiões metropolitanas e aglomerações urbanas, bem como normas gerais para os planos de desenvolvimento urbano integrado e outros instrumentos de governança interfederativa.

Importa destacar que o Estatuto da Metrôpole prevê que, para o apoio da União à governança interfederativa em região metropolitana ou em aglomeração urbana, será exigido que a unidade

¹⁰ Art. 24. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

¹¹Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;

VIII - garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço.

¹² Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;

III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;

IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e

V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

¹³ Art. 16. São atribuições da União:

IV - fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo de grande e média capacidade nas aglomerações urbanas e nas regiões metropolitanas;

§ 1º A União apoiará e estimulará ações coordenadas e integradas entre Municípios e Estados em áreas conurbadas, aglomerações urbanas e regiões metropolitanas destinadas a políticas comuns de mobilidade urbana, inclusive nas cidades definidas como cidades gêmeas localizadas em regiões de fronteira com outros países, observado o art. 178 da Constituição Federal.

territorial urbana possua gestão plena. Para atingir a gestão plena, são os requisitos: (i) formalização e delimitação mediante lei complementar estadual; (ii) estrutura de governança interfederativa própria; e (iii) plano de desenvolvimento urbano aprovado mediante lei estadual.

Em relação à RMC, embora tenha sido constatado que a gestão apresenta um nível de organização considerável, com fundos públicos atuantes, planos setoriais, convênios de cooperação e instâncias de participação articuladas, é importante ressaltar, conforme será detalhado a seguir, que a versão mais recente do plano de desenvolvimento urbano está atualmente em fase de elaboração e ainda não foi aprovada por meio de legislação estadual.

Além disso, ainda que haja evidência da celebração de diversos convênios de cooperação e operações urbanas interfederativas, não foram identificados consórcios interfederativos no âmbito da governança da RMC.

2.2.1.4 PDUI-RMC

Em 2006, foi desenvolvido pela COMEC o primeiro Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana de Curitiba (“PDUI-RMC”), o qual apresentou propostas para o ordenamento territorial e arranjo institucional da RMC.

A versão atualizada do PDUI-RMC está em fase de elaboração pelo Governo do Estado do Paraná, por meio da AMEP, autarquia vinculada à SEDU.

Em outubro de 2022, iniciou-se o processo licitatório para a contratação de serviço especializado para elaboração do PDUI-RMC. Em 14 de março de 2023, foi adjudicado o Consórcio PDUI-RMC Sustentável, vencedor da Concorrência n.º 03/2022/COMEC – 169/2022/GMS, formado pelas empresas URBTEC™ e Technum.

O PDUI-RMC é dividido em seis fases de desenvolvimento. A fase atual¹⁴ é relacionada ao “Produto 2 - Diagnósticos Setoriais Prioritários”, que analisa a realidade metropolitana por meio de revisões bibliográficas, coleta e análise de dados, além da sistematização das informações para cada uma das FPICs.

O Governo do Estado do Paraná, por meio da AMEP, realizou a 2ª Audiência Pública do PDUI-RMC em 24 de outubro de 2024¹⁵, com o objetivo de promover a construção coletiva dos diagnósticos setoriais prioritários e a discussão sobre o macrozoneamento metropolitano.

2.2.1.5 Programa de Desenvolvimento Produtivo Integrado da RMC - Pró-Metrópole

O Programa de Desenvolvimento Produtivo Integrado da RMC (“Pró-Metrópole”), é um programa de interesse público, sem fins lucrativos, territorialmente definido no Estado do Paraná. Foi criado

¹⁴ Disponível em: <https://www.pduirmc.com.br/sobre>. Acesso: 31/10/2024.

¹⁵ Notícia disponível em: <https://www.pduirmc.com.br/post/amep-promove-a-2%C2%AA-audi%C3%Aancia-p%C3%BAblica-do-pdui-rmc-para-discutir-o-diagn%C3%B3stico-da-regi%C3%A3o>. Acesso: 10/11/2024.

em 12 de abril de 2018 como ação de governança regional de cooperação entre os atores públicos e privados, para o planejamento e implementação de uma estratégia de desenvolvimento integrada.

O objetivo geral do Pró-Metrópole, conforme o art. 3º do Estatuto do Pró-Metrópole, publicado em 12 de abril de 2018, é a articulação, coordenação, orientação, apoio, monitoramento, avaliação e promoção do processo de planejamento e organização de ações para o desenvolvimento produtivo integrado, econômico e social, dos municípios integrantes da RMC, de forma inclusiva, equilibrada e sustentável.

A composição do Pró-Metrópole é definida no art. 5º do Estatuto do Pró-Metrópole: (i) Comitê Gestor; (ii) Coordenação e Relações Institucionais; (iii) Câmara Técnica; (iv) Núcleos Territoriais; (v) Grupos de Trabalho; (vi) Secretarias Executivas; e (vii) Fórum Regional.

O Pró-Metrópole estabelece quatro Núcleos Territoriais na RMC, os quais têm o objetivo de permitir uma melhor organização e ordenamento das ações:

- (i) Núcleo Territorial Vale do Ribeira, composto pelos municípios de Adrianópolis, Bocaiúva do Sul, Cerro Azul, Doutor Ulysses, Itaperuçu, Rio Branco do Sul e Tunas do Paraná;
- (ii) Núcleo Territorial RMC, que compreende os municípios de Almirante Tamandaré, Araucária, Balsa Nova, Campo Magro, Campo Largo e Curitiba;
- (iii) Núcleo Territorial Curitiba, composto pelos municípios de Colombo, Fazenda Rio Grande, Pinhais, Piraquara, Quatro Barras, São José dos Pinhais e Rio Branco do Sul.
- (iv) Núcleo Territorial Gralha Azul: composto por Agudos do Sul, Campo do Tenente, Contenda, Lapa, Mandirituba, Piên, Quitandinha, Rio Negro e Tijucas do Sul.

Conforme o art. 30, o Comitê Gestor deve realizar 3 (três) reuniões ordinárias no ano. A Câmara Técnica e os Núcleos Territoriais, devem se reunir, no mínimo, 4 (quatro) vezes ao ano, ou a qualquer tempo, de acordo com a necessidade e por definição de seus membros. Os Grupos de Trabalho, por sua vez, devem se reunir de acordo com a necessidade e por definição de seus membros. O Grupo de Trabalho referente à integração regional, no entanto, não registrou nenhuma ata de reunião no sítio eletrônico do Pró-Metrópole.

2.2.1.6 Secretaria Municipal Extraordinária para o Desenvolvimento da RMC

A Secretaria Municipal Extraordinária para o Desenvolvimento da RMC (“SMD”), com o objetivo de implementar políticas públicas intersetoriais, destinadas ao fortalecimento da governança da RMC, foi criada pelo Decreto nº 70, de 08 de janeiro de 2021 (“Decreto nº 70/2021”), o qual foi prorrogado pelos Decretos nº 126/2022, nº 17/2023 e nº 106/2024.

A SMD possui como principais atribuições (art. 1º): (i) promover a integração regional para a definição e viabilização de políticas de desenvolvimento sustentável, de alcance metropolitano, estruturadas em quatro principais eixos: acessibilidade, sustentabilidade, segurança e urbanidade;

(ii) implantar processo permanente e compartilhado de planejamento e de tomada de decisões, no que se refere ao desenvolvimento urbano e às políticas setoriais afetas às FPICs; (iii) fomentar e viabilizar meios compartilhados de organização administrativa das FPICs; e (iv) promover a articulação com os órgãos e entes da Administração Municipal de Curitiba e demais esferas de governo, a fim de garantir o estabelecimento de um sistema integrado de desenvolvimento dos programas e ações de interesse comum a todos os Municípios da RMC, por meio de convênios, acordos de cooperação, consórcios e outros ajustes.

Conforme o art. 4º do Decreto nº 70/2021, a SMD terá duração de 1 (um) ano, contado da data de sua instalação, podendo esse prazo ser prorrogado por igual período. Entretanto, conforme mencionado acima, a duração já foi prorrogada por 3 (três) períodos.

2.3 Área de Estudo: Curitiba, São José dos Pinhais, Colombo, Araucária, Fazenda Rio Grande, Piraquara, Pinhais, Almirante Tamandaré e Campo Largo

2.3.1 Curitiba

2.3.1.1 Lei Orgânica do Município

A Lei Orgânica do Município de Curitiba foi promulgada em 10 de abril de 1990, conforme alterada pelas Emendas à Lei Orgânica, a citar, nº 4/1997, nº 6/1998, nº 7/2000, nº 10/2007, nº 11/2008, nº 12/2009, nº 13/2010, nº 14/2011, nº 15/2011, nº 16/2013, nº 18/2019, nº 19/2019, nº 20/2019 e nº22/2023, entre outras, e pelas emendas aplicáveis, e contém disposições relevantes sobre a mobilidade urbana e transporte coletivo municipal, conforme se verá a seguir.

Nos termos do artigo 10, III, da referida Lei, compete ao Município a organização e execução dos serviços públicos locais, o que se reforça pelo seguinte art. 11, que determina também como competência municipal: (i) organizar e prestar diretamente, ou submeter ao regime de concessão ou permissão, mediante licitação, os serviços públicos de interesse local, incluindo o transporte coletivo, que tem caráter essencial; e (ii) dispor sobre a utilização dos logradouros públicos, disciplinando os itinerários e pontos de parada dos veículos de transporte coletivo, promover a acessibilidade, dentre outras atividades relacionadas.

Em atendimento a princípios como a acessibilidade, acima indicada, a Lei Orgânica também estabeleceu a gratuidade do transporte coletivo urbano é garantida às pessoas maiores de sessenta e cinco anos, às pessoas com deficiência e aos aposentados por invalidez, na forma da lei, conforme art. 105 da referida lei, sendo tal gratuidade também válida para o acompanhante da pessoa com deficiência.

O art. 110, por sua vez, previu a criação do Conselho Municipal de Transportes (“CMT”) por lei que dispusesse sobre sua composição, seu caráter e funcionamento. A instalação do CMT ocorreu, por fim, de acordo com o Decreto Municipal nº 397.

Quanto aos objetivos da política de desenvolvimento urbano, destaca-se a prioridade ao transporte coletivo público e universalização da mobilidade, promovendo a diversidade de modais de transporte e a acessibilidade, nos termos do art. 147, inciso III.

A Lei Orgânica, no art. 148, também criou um rol de matérias que devem constar no Plano Diretor de Curitiba (“PDC”), dentre as quais a mobilidade e acessibilidade urbana. O art. 149 ainda lista diretrizes para a elaboração do PDC, tais como o planejamento global do Município, com vistas a: (i) consolidar o crescimento e adensamento do Município com a integração do uso do solo, do sistema viário e transportes, respeitando as restrições ambientais e estimulando os aspectos sociais e econômicos; (ii) hierarquizar o sistema viário, de forma a propiciar o melhor deslocamento de veículos e pedestres, atendendo as necessidades da população, do sistema de transporte coletivo,

individual e de bens; e (iii) consolidar a integração do Município com os demais municípios da RMC, através da organização e planejamento do território visando o interesse comum. Passaremos a tratar sobre o PDC no tópico a seguir.

2.3.1.2 Plano Diretor de Curitiba

O PDC foi instituído pela Lei nº 2.828, de 10 de agosto de 1966, adequado ao Estatuto da Cidade pela Lei nº 11.266, de 16 de dezembro de 2004 e revisado pela Lei nº 14.771, de 17 de dezembro de 2015, estabelecendo, conforme se verá a seguir, políticas de desenvolvimento e estruturação urbanos.

Dentre os princípios e objetivos da política de desenvolvimento urbano, listados nos arts. 13 e 14 do PDC, destacam-se: (i) a integração entre o sistema viário, transporte e o uso do solo; (ii) a prioridade do transporte público coletivo; e (iii) a universalização da mobilidade e da acessibilidade.

A política de estruturação urbana, por sua vez, é orientada por uma série de diretrizes, estabelecidas no art. 17 do PDC, dentre as quais importa citar: (i) a consolidação do crescimento e o adensamento da cidade com a integração do uso do solo, o sistema viário e os transportes, valorizando os aspectos sociais, econômicos e naturais; e (ii) a hierarquização do sistema viário, considerando as extensões e os tipos de ligações promovidas pelas vias, estabelecendo as categorias e respectivos parâmetros de uso e ocupação do solo, de forma a propiciar o melhor deslocamento de pedestres e veículos, atendendo as necessidades da população e do sistema de transporte coletivo, individual e de bens.

O art. 24 determina que o território do Município será ordenado por meio do parcelamento, uso e ocupação do solo para atender as funções econômicas e sociais da cidade, compatibilizando o desenvolvimento urbano, o sistema viário, as condições ambientais, a oferta de transporte coletivo, o saneamento básico e os demais serviços urbanos.

O PDC ainda cria uma macro hierarquia com eixos de estruturação do transporte coletivo, para atender a demanda da mobilidade da população, integrada ao uso do solo e sistema de circulação urbana, conforme o art. 38:

- (i) eixos estruturantes: principais corredores de transporte coletivo urbano, com pistas exclusivas para o sistema de transporte de alta capacidade, podendo ter abrangência de atendimento metropolitano;
- (ii) eixo estruturante metropolitano (Linha Verde): corredor de transporte coletivo de caráter urbano e de integração metropolitana, com pistas ou faixas exclusivas para o sistema de média e alta capacidade;
- (iii) eixos de ligação: eixos de transporte coletivo urbano de média e alta capacidade com pistas ou faixas exclusivas, que interligam e/ou complementam os eixos estruturantes;

- (iv) eixos troncais: principais eixos de transporte coletivo de integração urbana e/ou metropolitana, preferencialmente com faixas exclusivas, que iniciam ou passam por um terminal em direção ao centro da cidade;
- (v) eixos interbairros: eixos de transporte coletivo, circulares ou pendulares, preferencialmente com faixas exclusivas, que interligam diversos bairros e integram eixos estruturantes e troncais; e
- (vi) eixos complementares: eixos constituídos por vias selecionadas em função da infraestrutura implantada que viabilizam a ligação entre os bairros e o centro da cidade, onde ocorre a concentração de itinerários de diferentes linhas do transporte coletivo.

O PDC também prevê um capítulo inteiramente dedicado ao sistema de mobilidade urbana municipal, segundo o qual a política municipal de mobilidade urbana se compromete a facilitar os deslocamentos e a circulação de pessoas e bens na cidade, conforme diretrizes gerais, dentre as quais: (i) melhorar e ampliar a integração do transporte público coletivo na cidade e buscar a consolidação da integração metropolitana; (ii) promover a integração entre os modos de deslocamento motorizado e não motorizado e os serviços de transporte urbano; (iii) estruturar as medidas reguladoras para o uso de outros sistemas de transporte de passageiros; (iv) manter e aprimorar o Sistema Integrado de Mobilidade (“SIM”), voltado ao monitoramento integrado e remoto do transporte público coletivo e do trânsito; (v) instituir o Plano Setorial de Mobilidade e Transporte Integrado; e (vi) promover a descentralização das operações da Estação Rodoferroviária de Curitiba, através da implementação de novos terminais de transporte intermunicipal, interestadual e internacional.

O art. 41, por sua vez, lista diretrizes específicas da política municipal de transporte público coletivo de passageiros, quais sejam:

- (i) promover a continuidade da organização dos modos de transporte público coletivo que operam no Município em uma rede única, integrada física e operacionalmente, buscando o fortalecimento da Rede Integrada de Transporte (“RIT”)¹⁶;
- (ii) estabelecer, no âmbito de sua competência, critérios de planejamento e operação de forma integrada aos municípios da RMC de tal forma que a RIT tenha amplitude metropolitana;
- (iii) ampliar os pontos de conexão da RIT;
- (iv) estabelecer, no âmbito da competência municipal, critérios de planejamento e operação para os sistemas estadual, interestadual e internacional do transporte de passageiros, atendendo aos interesses e necessidades da população e características locais;

¹⁶ Entende-se por “RIT” a rede de linhas de transporte público coletivo com prioridade de operação na hierarquia viária, complementada com equipamentos de infraestrutura adequados a prestação dos serviços, que permite ao usuário a realização de mais de um deslocamento com possibilidade de integração física e/ou tarifária, compondo seu próprio trajeto no âmbito de abrangência da rede (art. 42, PDC).

- (v) articular junto ao Governo Estadual e Municípios da RMC a conformação de meios institucionais adequados para a perfeita harmonia no planejamento, gerenciamento, operação e sustentabilidade dos serviços de transporte público coletivo de passageiros;
- (vi) ordenar o sistema viário, através de mecanismos de engenharia, legislação e capacitação da malha viária, priorizando a circulação do transporte público coletivo sobre o transporte individual;
- (vii) buscar a universalização do sistema de transporte público coletivo visando a integração física, operacional, tarifária e intermodal;
- (viii) aperfeiçoar e ampliar gradualmente o sistema de bilhetagem eletrônica;
- (ix) viabilizar o bilhete único temporal e intermodal no Município de Curitiba, permitindo ao usuário do sistema de transporte público utilizar mais de uma linha de transporte coletivo ao longo do período em que for válido.

2.3.1.3 Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba

O Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (“IPPUC”), é uma autarquia municipal instituída em 1965, com atribuição de coordenar o processo de planejamento urbano e seu monitoramento, de ordenar o crescimento da cidade e articular as políticas urbanas com os demais municípios da RMC. Também é atribuição do IPPUC coordenar planos e projetos para adequações da mobilidade, incluindo-se as calçadas, a ciclomobilidade, o transporte público coletivo, o sistema viário, o transporte de cargas, adequando-os às diretrizes de desenvolvimento da cidade.

2.3.1.4 Urbanização de Curitiba S.A. (“URBS”)

A URBS, criada pela Lei Municipal nº 5.790/1981, é uma sociedade de economia mista, cujo acionista majoritário é a Prefeitura de Curitiba com 99,91% das ações, sendo o restante dividido por Fundação Bamerindus de Assistência Social; HSBC Seguros Brasil S.A; Banestado S.A. Participações, Administração e Serviços; e Instituto de Engenharia do Paraná.

Em 1986 passou a fazer a gestão do transporte coletivo, posteriormente assumindo também, por convênio com a COMEC, a gestão do transporte metropolitano. Após o encerramento do convênio, o qual não foi renovado, esta atribuição volta a ser de responsabilidade da COMEC, sucedida posteriormente pela AMEP.

Atualmente, a empresa tem a função de realizar a fiscalização e o planejamento dos serviços de transporte coletivo e o gerenciamento e administração de estabelecimentos comerciais instalados em bens públicos. Nos termos de seu Estatuto Social, atualizado em abril de 2024, tem por finalidade: “finalidade principal administrar o Fundo de Urbanização de Curitiba, de acordo com as disposições da Lei Municipal 4.369, de 25 de setembro de 1972 e suas alterações, podendo, à conta desses recursos, promover a realização de investimentos em projetos e programas de desenvolvimento urbano do Município de Curitiba e respectiva Região Metropolitana e, ainda, tem por finalidade, por meio de recursos próprios da URBS, a comercialização de equipamentos

urbanos, comercialização de produtos, a exploração de serviços de estacionamento de automóveis e a prestação de serviços a terceiros.”

A URBS exerce papel central na gestão do Sistema de Transporte Coletivo de Curitiba, conforme regulamentado pelo Decreto Municipal nº 1.356/2008, que estabelece as diretrizes operacionais do sistema e lhe atribui a competência para sua administração. Suas atribuições incluem: (i) Elaboração e gestão de contratos de concessão; (ii) Planejamento da rede de linhas e horários; (iii) Definição e reajuste da tarifa técnica; (iv) administração do sistema de bilhetagem eletrônica integrada; (v) Fiscalização das operadoras de transporte; (vi) Gestão da infraestrutura de terminais, estações-tubo, canaletas exclusivas e serviços auxiliares.

Com base no Decreto Municipal nº 1.959/2012, a URBS também tem competência para expedir regulamentações complementares. Exemplo recente é a Instrução Normativa URBS nº 1/2024, que define normas técnicas aplicáveis à operação e monitoramento dos serviços, em consonância com os princípios da eficiência, segurança e sustentabilidade.

A URBS ainda é responsável pelo Centro de Controle Operacional (CCO) do transporte coletivo, atribuição conferida pelo Decreto Municipal nº 248/2021, que garante o monitoramento em tempo real da operação das linhas, da pontualidade da frota e da demanda de passageiros.

A entidade também é gestora da Rede Integrada de Transporte (RIT), um dos primeiros sistemas latino-americanos a implementar integração modal e tarifária plena. A RIT permite a articulação eficiente entre modais e regiões administrativas da cidade, mediante o uso de cartão de bilhetagem eletrônica e terminais de integração. A política tarifária da RIT é estabelecida por resoluções próprias da URBS, como a Resolução URBS nº 10/2022 e a Resolução URBS nº 12/2022, que fixam o custo por quilômetro e a remuneração técnica das operadoras do sistema.

A URBS coordena e participa de diversos projetos estruturantes no setor de transporte urbano e mobilidade sustentável, como a Nova Concessão/PPP do Transporte Coletivo (em parceria com o BNDES), e a implantação do Novo Inter 2 e do Ligeirão Leste/Oeste.

Em virtude de suas competências regulatórias, operacionais e contratuais, a URBS é um ator imprescindível para qualquer projeto metropolitano de mobilidade urbana que envolva o território de Curitiba. Projetos que dependam de integração intermodal, articulação tarifária, compartilhamento de infraestrutura ou bilhetagem única requerem obrigatoriamente a coordenação técnica da URBS, especialmente na interface com a AMEP, responsável pelas linhas metropolitanas.

A capacidade técnica da URBS — baseada em infraestrutura de dados, controle de frota, expertise em concessões públicas e operação de sistemas integrados — constitui um ativo institucional estratégico para o desenvolvimento sustentável da mobilidade urbana na região.

2.3.1.1 Sistema de Transporte Coletivo de Curitiba

A Lei nº 12.597, de 17 de janeiro de 2008, alterada pela lei nº 14.423, de 25 de abril de 2014 (“Lei nº 14.423/2014”), previu como serviço público essencial, de competência do Município, o Transporte Coletivo Público de Passageiros, podendo ser prestado, no âmbito do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros em Curitiba, sob os regimes público e privado – exceto por Transporte Coletivo Público de Passageiros prestado por modal metroviário, transporte coletivo prestado por modal diverso do rodoviário, ou ainda aqueles prestados por parcerias público-privadas realizadas pelo Município.

Cabe à URBS a regulação, o gerenciamento, a operação, o planejamento e a fiscalização de tal sistema, nos termos do art. 2º da referida lei.

O transporte coletivo será remunerado por tarifa a ser fixada pela Administração Pública, com base em proposta de custos apresentada pela URBS a qual poderá, ainda, na qualidade de administradora do Fundo de Urbanização de Curitiba (conforme endereçado neste relatório), subvencionar o serviço de transporte coletivo para aquisição, pelas empresas operadoras do transporte coletivo, de até 70 (setenta) ônibus de propulsão exclusivamente elétrica para incorporação imediata ao sistema e futura reversão ao Fundo de Urbanização de Curitiba.

2.3.2 São José dos Pinhais

2.3.2.1 Lei Orgânica do Município

A Lei Orgânica do Município de São José dos Pinhais foi publicada em 05 de abril de 1990.

O art. 9º prevê as competências do Município de São José dos Pinhais, incluindo a organização e prestação dos serviços locais, seja diretamente ou por meio de concessão ou permissão, além de listar os serviços que o Município deve promover, tais como a construção e conservação de estradas e caminhos municipais, e transporte coletivo estritamente municipal.

Por sua vez, o art. 66 atribui ao Prefeito, dentre outras responsabilidades, a competência de permitir ou autorizar a execução de serviços públicos por terceiros.

2.3.2.2 Plano Diretor

O Plano Diretor do Município de São José dos Pinhais (“PDSJP”) foi estabelecido pela Lei Complementar nº 100, de 12 de junho de 2015.

O PDSJP elenca como uma das diretrizes gerais da política de integração metropolitana, conforme o art. 12, III, a consolidação no Município de São José dos Pinhais do sistema viário regional.

Dentre as estratégias para a implementação da integração metropolitana, delineadas no art. 13, está a articulação junto ao Governo do Estado da implantação do Corredor Metropolitano, que estabelecerá um novo eixo de ligação com os Municípios de Araucária, Colombo, Curitiba, Fazenda Rio Grande, Pinhais e Piraquara, e a implantação de uma Via Parque, ao longo do Rio Iguaçu,

respeitando a integridade dos corpos hídricos e sua biodiversidade, as faixas de preservação permanente, várzeas e áreas úmidas. Conforme identificado por meio de notícia¹⁷ no sítio eletrônico do governo do Estado do Paraná, o edital da licitação que vai definir a empresa responsável pela execução da obra foi publicado em outubro de 2024.

O art. 17 delinea as estratégias para a implementação da política de mobilidade urbana, trânsito e transporte, dentre as quais destacam-se (i) a elaboração do Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Urbana, contemplando os serviços de transporte público coletivo; a circulação viária; as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana; e os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e (ii) a elaboração da Lei Municipal do Sistema Viário, bem como a implantação de uma malha viária hierarquizada que permita a integração dos bairros e localidade rurais entre si e com os Municípios limítrofes.

O art. 105 do PDSJP cria o Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano (“FMDU”), junto à Secretaria de Urbanismo, o qual possui como finalidade prover os recursos necessários para a implementação da política de desenvolvimento urbano do Município de São José dos Pinhais, que inclui planos e projetos de desenvolvimento e renovação urbana, bem como programas e ações voltados ao a mobilidade e acessibilidade.

As receitas do FMDU, conforme o art. 106, incluem recursos previstos no orçamento anual do Município, provenientes da aplicação de instrumentos de política municipal, doações, recursos repassados por entidades públicas e privadas, nacionais ou estrangeiras, entre outros. Todos os recursos destinados ao FMDU devem ser contabilizados como receita orçamentária municipal e a ele alocados através de dotações consignadas na Lei Orçamentária, obedecendo às normas gerais de direito financeiro. A gestão financeira do Fundo é de competência da Secretaria Municipal de Urbanismo, conforme o Art. 108, que deve aplicar os recursos de acordo com o plano a ser aprovado pelo Conselho da Cidade. A administração dos recursos será realizada por meio de conta bancária própria, aberta em instituição financeira autorizada.

2.3.3 Colombo

2.3.3.1 Lei Orgânica do Município

A Lei Orgânica do Município de Colombo foi publicada em 05 de abril de 1990, e emendada em 05 de outubro de 2005.

A prerrogativa do Município de Colombo de estabelecer convênios ou consórcios com a União, o Estado ou outros municípios para a execução de leis, serviços ou decisões, bem como promover a integração da organização, planejamento e execução das funções públicas de interesse comum

¹⁷ Disponível em: <https://www.aen.pr.gov.br/Noticia/Maior-obra-da-RMC-Estado-lanca-edital-do-corredor-metropolitano-de-Curitiba-na-segunda>. Acesso: 04/12/2024.

com os demais municípios, está prevista no art. 5º. Já o art. 6º atribui ao Município de Colombo a competência de organizar e prestar, direta ou indiretamente por meio de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluindo o transporte coletivo rodoviário intramunicipal, sujeito à aprovação da Câmara Municipal e precedido de licitação.

Os arts. 82, 83, 84 e 86 detalham a regulamentação e organização dos serviços públicos concedidos ou permitidos, incluindo a disciplina das empresas concessionárias e permissionárias, direitos dos usuários, política tarifária, fiscalização, licitações e a possibilidade de consórcio com outros municípios para a realização de obras ou prestação de serviços públicos de interesse comum. Além disso, o Art. 171 estabelece a competência do Município para organizar e prestar o serviço de transporte coletivo urbano, mediante concessão ou permissão.

2.3.3.2 Plano Diretor

A Lei Municipal nº 1.705/2022 dispõe sobre o Plano Diretor Participativo Municipal de Colombo (“PDC”), nos termos do qual (art. 7º) o desenvolvimento integrado com os municípios limítrofes a Colombo, e os demais municípios integrantes da RMC, será realizado, por meio de planos, programas e projetos conjuntos firmados entre os municípios, a partir de consórcios públicos ou convênios de cooperação.

O art. 47 estabelece, como uma das diretrizes do PDC, a elaboração do Plano de Mobilidade Municipal, de acordo com a Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012. Constatou-se que o referido plano foi elaborado, e instituído pela Lei nº 1.801/2024. Além disso, o fundo municipal relacionado diretamente com as diretrizes deste Plano Diretor é o Fundo Municipal de Acessibilidade, Mobilidade, Trânsito e Transporte, conforme previsto no Art. 123, § 2º do PDC. Entretanto, o referido fundo não foi localizado por meio de pesquisas em bases públicas de informação.

2.3.4 Araucária

2.3.4.1 Lei Orgânica do Município

A Lei Orgânica do Município de Araucária, promulgada em 04 de abril de 1990, com emendas até 2022, contém disposições relevantes sobre o tema da mobilidade urbana.

Conforme define o art. 5º, incisos V, XVII, alínea (b), e XXXIII, compete ao Município de Araucária organizar e prestar, diretamente, ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, tendo caráter essencial o transporte coletivo, bem como elaborar o itinerário e os pontos de parada dos veículos de transporte coletivo.

A política de mobilidade urbana do Município de Araucária deverá nortear-se por alguns princípios, estabelecidos no art. 85, §3º, dos quais destacamos o princípio da acessibilidade universal, do desenvolvimento sustentável, equidade no acesso ao transporte coletivo, eficiência na prestação

dos serviços de transporte urbano, gestão democrática e justa distribuição de benefícios e de ônus decorrentes do uso dos diferentes modos de serviço.

O §9 do art. 85, por sua vez, estabelece diretrizes para a contratação dos serviços de transporte público coletivo, devendo para tanto, fixar metas de qualidade e desempenho ao concessionário, definir incentivos e penalidades vinculadas à consecução ou não das metas, alocar os riscos econômicos e financeiros entre o concessionário e o poder concedente, estabelecer meios de comunicação de informações contábeis e identificar fontes de receitas alternativas complementares a contraprestação.

No mais, qualquer subsídio tarifário ao custeio da operação do transporte público coletivo deverá ser definido em contrato, com base em critérios transparentes e objetivos de produtividade e eficiência, especificando o objetivo, a fonte, a periodicidade e o beneficiário. Conforme define o § 10 do art. 85.

Por fim, o art.95, inciso I, estabelece que o Município de Araucária deverá promover em conjunto com o Estado e a União condições dignas de trabalho, saneamento, moradia, alimentação, educação, transporte e lazer.

2.3.4.2 Plano Diretor

O Plano Diretor de Araucária (“PDA”) foi instituído pela Lei Complementar nº 19 de 2019, tendo por objetivo proporcionar à população o acesso à rede de transporte coletivo eficiente e de qualidade, bem como disponibilizar infraestrutura de suporte à utilização de modos de transporte não motorizados, conforme definido pelo art.7º, inciso VI.

Em relação à política municipal de mobilidade urbana, o art.83 estabelece como principal objetivo a promoção da mobilidade sustentável, segundo uma gestão participativa associada ao ordenamento do uso e ocupação do solo, priorizando a integração do transporte público coletivo, do transporte não motorizado e do transporte metropolitano.

Por fim, quanto à implementação da política municipal de mobilidade urbana, o art.84 elenca alguns princípios que deverão ser obedecidos na execução da política, sendo eles: (i) acessibilidade universal; (ii) desenvolvimento sustentável, nas dimensões socioeconômicas e ambientais; (iii) equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo; (iv) eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano; (v) gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da política municipal de mobilidade; (vi) equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e (vii) eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

2.3.5 Fazenda Rio Grande

2.3.5.1 Lei Orgânica do Município

A Lei Orgânica do Município de Fazenda Rio Grande, promulgada em 03 de dezembro de 2002, estabelece as seguintes atribuições ao Município (art. 9º): (i) regulamentar a utilização dos logradouros públicos e, especialmente no perímetro urbano, determinar o itinerário e os pontos de parada dos transportes coletivos; (ii) conceder, permitir ou autorizar os serviços de transporte coletivo e de táxis, fixando as respectivas tarifas e suas revisões, quando necessárias; e (iii) promover os serviços de transportes coletivos estritamente municipais.

Quanto às matérias que devem ser instituídas por decreto numerado em ordem cronológica, destaca-se a fixação e alteração de preços de passagens urbanas de transporte coletivo, nos termos do art. 90, inciso I, alínea “j”.

O art. 115 ainda determina que as empresas de transportes municipal ou intermunicipal de passageiros estão sujeitas a impostos e taxas devidas ao Município de Araucária.

Por fim, a gratuidade do transporte coletivo urbano é garantida aos maiores de sessenta e cinco anos assim com às pessoas portadoras de necessidades especiais, comprovadamente carentes de recursos financeiros, conforme o art. 169.

2.3.5.2 Plano Diretor

O Plano Diretor de Fazenda Rio Grande (“PDFRG”) foi instituído pela Lei Complementar nº 04/2006, de 15 de setembro de 2006.

Com relação às diretrizes para a promoção do desenvolvimento na escala regional, destaca-se a construção de novos eixos de transporte coletivo, alternativos à BR-116 de forma a propiciar maior velocidade nos deslocamentos intermunicipais, integrando a população local ao mercado de trabalho metropolitano, conforme o art. 19, inciso IX.

No que diz respeito às diretrizes territoriais municipais, destaca-se a promoção da distribuição equilibrada de usos e da intensificação do aproveitamento do solo, em harmonia com a infraestrutura, os transportes e o meio ambiente. Isso visa evitar a ociosidade ou sobrecarga, conforme estabelecido no artigo 22, inciso V.

2.3.6 Piraquara

2.3.6.1 Lei Orgânica do Município

A Lei Orgânica do Município de Piraquara foi publicada em 05 de abril de 1990, com emendas até 2019.

Em relação às competências do Município de Piraquara, o art. 9º estabelece as seguintes atribuições: (i) organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão, ou permissão, os

serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial; e (ii) dispor sobre a utilização dos logradouros públicos e especialmente sobre o itinerário e pontos de parada de transportes coletivos.

2.3.6.2 Plano Diretor

O Plano Diretor de Piraquara (“PDP”), instituído pela Lei nº 854, de 09 de outubro de 2006, reúne importantes disposições relacionadas à mobilidade urbana, as quais serão detalhadas nos parágrafos subsequentes.

O direito universal à cidade, compreendendo o direito ao transporte, é um dos princípios do PDP, conforme o art. 6º, inciso III.

Em relação aos objetivos do PDP, destaca-se a promoção da equilibrada e justa distribuição espacial da infraestrutura urbana e dos serviços públicos essenciais, visando, dentre outros aspectos, promover, em conjunto com as concessionárias de serviços de interesse público, a universalização da oferta dos serviços de transporte, nos termos do art. 8º, inciso IV, alínea “d”.

O art. 13, por sua vez, determina que a propriedade urbana atenderá a função social da propriedade mediante sua adequação às exigências fundamentais de ordenação da cidade, expressas no Plano Diretor, e nas Leis a ele integrantes, compreendendo, dentre outros aspectos: (i) a distribuição de usos e intensidades de ocupação do solo de forma equilibrada em relação à infraestrutura disponível, aos transportes e ao meio ambiente, de modo a evitar ociosidade e sobrecarga dos investimentos coletivos; e (ii) a promoção de sistema de circulação e rede de transporte que assegure acessibilidade satisfatória a todas as regiões da cidade.

O desenvolvimento físico-ambiental do Município também é objeto do PDP. As diretrizes de desenvolvimento físico-ambiental têm por finalidade a qualificação do território municipal, com a sua valorização, promovendo as suas potencialidades e garantindo a qualidade de vida, conforme o art. 42. O parágrafo único do dispositivo ainda estabelece que o transporte coletivo integra a política desenvolvimento físico-ambiental.

Dentre as diretrizes para a ordenação do parcelamento, uso e ocupação do solo, destaca-se a oferta de equipamentos urbanos comunitários, transporte e outros serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais, nos termos do art. 48, inciso III.

Por fim, é importante mencionar que o PDP dedica inteiramente uma seção ao sistema de mobilidade urbana municipal, a partir do art. 60, segundo o qual o Poder Executivo Municipal, a partir da Secretaria Municipal de Obras, Viação e Serviços Urbanos e Secretaria Municipal de Urbanismo, em conjunto com as empresas de concessão específica que operam o transporte coletivo urbano e o intermunicipal, observarão as seguintes diretrizes: (i) garantir a mobilidade e

acessibilidade da população; (ii) ampliar o sistema municipal de transporte coletivo; (iii) prever a ampliação do atendimento do transporte intermunicipal; e (iv) implantar terminais rodoviários. O art. 61 ainda dispõe que é considerada prioritária a ação para implantação do Sistema Municipal de Transporte coletivo.

2.3.7 Pinhais

2.3.7.1 Lei Orgânica do Município

A Lei Orgânica do Município de Pinhais foi publicada em 21 de abril de 1994, com emendas até 2014.

De acordo com o art. 6º, inciso IV e XII alínea (b), compete ao Município de Pinhais organizar e prestar diretamente, ou sob regime de concessão mediante licitação, os serviços públicos de interesse local, incluindo o transporte coletivo, que tem caráter essencial, bem como elaborar e organizar os itinerários e pontos de parada dos veículos de transporte coletivo.

A Lei Orgânica do Município de Pinhais garante ainda a gratuidade do transporte coletivo aos maiores de 65 anos, conforme define seu art.67.

2.3.7.2 Plano Diretor

O Plano Diretor de Pinhais (“PDPI”) foi instituído pela Lei nº 505, de 26 de dezembro de 2001.

O art.24 define como uma das estratégias de desenvolvimento a ordenação do território municipal para atender às funções econômicas e sociais da cidade, de forma a conciliar o desenvolvimento urbano com suas condições ambientais, a disponibilidade de transporte coletivo, saneamento básico e outros serviços urbanos.

Por fim, o PDPI, através de seu art. 41-G, adota como estratégia de desenvolvimento da infraestrutura e de serviços públicos as seguintes diretrizes: (i) promoção a readequação do sistema viário e de transporte em consonância com a lei do sistema viário e o plano de circulação viária; (ii) aperfeiçoamento da mobilidade; (iii) priorização do transporte coletivo em relação ao transporte individual; (iv) incentivo ao uso de bicicletas e veículos não poluentes; (v) incentivo a implantação de passeios; e (vi) melhoria nas condições de saneamento básico.

2.3.8 Almirante Tamandaré

2.3.8.1 Lei Orgânica do Município

A Lei Orgânica do Município de Almirante Tamandaré, promulgada em 03 de abril de 1990, com emendas até 2023, contém disposições relevantes sobre o tema da mobilidade urbana, as quais serão apresentadas nos parágrafos seguintes.

Compete ao Município de Almirante Tamandaré organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão o serviço de transporte coletivo urbano e intramunicipal, bem como conceder licença para a prestação dos serviços de táxis e transporte coletivo municipal, conforme definido pelo art.7, inciso VI, alínea (a) e inciso XXII, alínea (e).

Na prestação do serviço de transporte coletivo, de acordo com o art. 190 e incisos, o Município de Almirante Tamandaré deverá se orientar pelos seguintes princípios básicos: (i) segurança e conforto dos passageiros, garantindo, em especial, acesso a pessoas portadoras de deficiências físicas; (ii) prioridade a pedestres e usuários dos serviços; (iii) proteção ambiental contra a poluição atmosférica e sonora; (iv) integração entre sistemas e meios de transporte e racionalização de itinerários; e (v) participação das entidades representativas da comunidade e dos usuários no planejamento e na fiscalização dos serviços.

Ademais o art.191 estabelece que o Município de Almirante Tamandaré em consonância com sua política urbana, e segundo o disposto em seu plano diretor, deverá promover planos e programas setoriais, destinados a melhorar as condições do transporte público, da circulação de veículos e da segurança do trânsito.

2.3.8.2 Plano Diretor

O Plano Diretor de Almirante Tamandaré (“PDAT”), instituído pela Lei Complementar nº 77, de 12 de dezembro de 2018, reúne importantes disposições relacionadas à mobilidade urbana, as quais serão detalhadas nos parágrafos subsequentes.

Constitui objetivo específico do PDAT a promoção, em conjunto com as concessionárias de serviços de interesse público, da universalização da oferta dos serviços de transporte coletivo, conforme definido pelo art. 8, inciso IV, alínea (d).

Como estratégia de desenvolvimento, o art. 9 estabelece que o território municipal será ordenado para atender às funções econômicas e sociais da cidade, de modo a compatibilizar o desenvolvimento urbano com suas condições ambientais, a oferta de transporte coletivo, saneamento básico e demais serviços urbanos.

Já como estratégia de desenvolvimento econômico o PDAT em seu art. 26, inciso I e alínea (f), estabelece como ação de abrangência geral a necessidade de criar linhas de transporte internas ao município, ligando bairros e aproveitando a ociosidade de veículos, funcionários e ativos de transporte.

O PDAT compreende a mobilidade urbana como uma função pública destinada a garantir a acessibilidade e a circulação das pessoas e mercadorias (arts. 49, 50 e 52), sendo o sistema de mobilidade urbana integrado pelo sistema viário e pelo transporte municipal. Ademais, o sistema de transporte municipal é constituído pelos serviços de transportes de passageiros e de mercadoria,

abrigos, estações de passageiros, operadores de serviços, submetidos à regulamentação específica para sua execução.

Constituem diretrizes do sistema de mobilidade urbana, segundo o art.53: (i) tratar de forma integrada as questões de transporte, trânsito e uso do solo; (ii) regulamentar todos os serviços de transporte do Município de Almirante Tamandaré, permitindo a integração do transporte com outros municípios; (iii) pavimentar vias para viabilizar o tráfego de transporte coletivo; e (iv) implementar políticas de segurança do tráfego urbano e sinalização urbana.

Além disso, de acordo com o art.54, os objetivos do sistema de mobilidade urbana incluem a implementação de avanço tecnológico-ambiental nos componentes do sistema, e a articulação do sistema de mobilidade urbana local com o metropolitano e o estadual existentes.

A Lei Complementar nº 39/2015 cria o Plano Diretor de Mobilidade Urbana do Município de Almirante Tamandaré, o qual complementa o PDAT e estabelece políticas, diretrizes e planos de ação voltados à mobilidade urbana do Município de Almirante Tamandaré de acordo com a PNMU.

2.3.9 Campo Largo

2.3.9.1 Lei Orgânica do Município

A Lei Orgânica do Município de Campo Largo (“LO Campo Largo”), ao tratar de transporte, coloca em seu artigo 10, inciso V, que compete aos municípios a organização e a prestação de serviços de interesse público local, seja diretamente seja sob regime de concessão, destacando o transporte coletivo urbano que é de caráter essencial. Ademais, caberá ao Município dispor sobre a utilização dos logradouros públicos necessários para os serviços, desta feita, no caso de transporte coletivo urbano, o Município deve dispor sobre itinerário e os pontos de paradas dos veículos (Art. 10, XV, b).

Ainda sobre a prestação e organização de serviços públicos e, especificamente, o de transporte coletivo, a legislação destaca em seu artigo 97 a necessidade do processo licitatório para os casos de prestação indireta do serviço – concessão ou permissão – e estabelece a necessidade de legislação voltada para o tema que deverá abranger os seguintes tópicos: (i) regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos e condições contratuais como prazo, renovação, caducidade, fiscalização e rescisão, (ii) direitos dos usuários; (iii) política tarifária; (iv) obrigação de manter serviço adequado; (v) a vedação de cláusula de executividade nos contratos de execução de serviço público de transporte coletivo por terceiros; (vi) normas relacionadas ao gerenciamento do poder público sobre os serviços de transporte coletivo.

A lei prevê a gratuidade do transporte coletivo urbano para os maiores de 65 (sessenta e cinco anos), portadores de deficiência e aos aposentados por invalidez (art. 100). Nessa linha, a LO Campo Largo expõe a necessidade de as ações municipais serem voltadas, entre outros pontos, a

ampliar o acesso a lotes mínimos dotados de infraestrutura básica e servidos por transporte coletivo, em alinhamento com o Plano Diretor e sua Política Urbana, visando promover programas de habitação popular destinados a melhorar as condições de moradia da população carente do Município (Art. 219).

A LO, ao abordar sobre a Política Urbana, prevê no Artigo 221 os seguintes princípios básicos a serem seguidos na prestação de serviços de transporte público: segurança e conforto dos passageiros, garantindo acesso às pessoas portadoras de deficiências físicas; prioridade a pedestres e usuários dos serviços; tarifa social, assegurando a gratuidade; proteção ambiental contra a poluição atmosférica e sonora; integração entre sistemas e meios de transportes e racionalização de itinerários; participação das entidades representativas da comunidade e dos usuários no planejamento e na fiscalização dos serviços; organização e gerência do tráfego local; planejamento do sistema viário e localização dos polos geradores de tráfego e transportes; organização e gerência dos serviços de táxi; regulamentação e fiscalização dos serviços de transporte escolar, na zona urbana e rural; organização e gerência dos estacionamentos e atividades de carga e descarga em vias públicas.

Por fim, a LO Campo Largo coloca como obrigação da Administração Pública Municipal a promoção de plano e programas destinados a melhoria do transporte público, tanto no âmbito da circulação de veículo quanto na segurança pública do trânsito (Art. 222).

2.3.9.2 Plano Diretor

O Plano Diretor do Município de Campo Largo (“PDCL”), instituído pela Lei nº 3000 de 19 de dezembro de 2018, é, nos termos do seu artigo 2, instrumento estratégico e global de caráter normativo e programático da política de desenvolvimento integrado do Município, determinante para todos os agentes públicos e privados que atuam no Município.

A Legislação coloca em seu artigo 4º como um dos princípios fundamentais que pautam o Plano Diretor, o desenvolvimento sustentável, isto é, o direito aos serviços públicos, dentre os quais está o transporte.

Como parte integrante do processo de planejamento municipal, o PDCL expressa a necessidade das leis, planos, programas e decretos incorporarem suas diretrizes e as prioridades, dentre os instrumentos legais citados, o PDCL destaca o Plano Municipal de Mobilidade e Transporte, no qual deve ser elaborado e implantado contemplando os objetivos e as diretrizes da Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012 (Art. 61, IV).

Tratando especificamente de transporte, o Plano Diretor regulamenta o Sistema Viário e Mobilidade em seu artigo 57, definindo como objetivos(i) integrar as diversas modalidades de transporte com o controle territorial, estabelecendo a hierarquia viária de acordo com características naturais do

terreno e os parâmetros de uso e ocupação do solo; (ii) melhorar as condições de mobilidade da população urbana e rural, com conforto e segurança, incluindo os grupos de mobilidade reduzida; (iii) valorizar e promover o deslocamento de pedestres e ciclistas, delimitando espaços próprios, seguros e com traçados que permitam uma alternativa sustentável para a mobilidade individual voltada ao trabalho e ao lazer; (iv) consolidar no Município uma infraestrutura viária que estruture o território, estabeleça a conexão entre os diferentes bairros, comunidades e distritos, e defina alternativas aos percursos existentes e sobrecarregados; (v) atender a demanda atual e futura de tráfego em todo o território, com a correta articulação entre infraestrutura viária, acessos e conexões, especialmente ao longo da BR-277; e (vi) consolidar no Município infraestrutura que sirva de suporte para uma rede de transporte coletivo multimodal e integrado aos sistemas metropolitanos.

Por fim, cabe destacar o Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano (“Fmdu”) que tem como finalidade proporcionar os meios necessários à implementação da política de desenvolvimento urbano do Município. Dentre as políticas elencadas, destaca-se aquelas relacionadas aos (i) projetos, programas e ações voltados ao saneamento, equipamentos públicos, mobilidade e acessibilidade e, ainda, no fomento para regularização fundiária e (ii) intervenções para a Habitação de Interesse Social, em saneamento básico e ambiental, equipamentos públicos essenciais, infraestrutura e mobilidade urbana (Art. 96).

2.4 Conclusões sobre os aspectos institucionais

2.4.1 Governança da RMC

Apesar de o arranjo institucional do TCP ser composto por determinados entes na RMC, destaque é dado à AMEP, que coordena o transporte coletivo nos 19 municípios que fazem parte do Sistema de Transporte Coletivo Metropolitano de Passageiros (“SIT”). Esse sistema teve início em 1974, com base nos conceitos do Plano Diretor, incluindo a implantação do eixo estrutural Norte e Sul, juntamente com os primeiros terminais de integração, as Linhas Expressas e as Linhas Alimentadoras. O SIT também conta com a Rede Integrada de Transportes Metropolitana (“RITM”), que conecta Curitiba a 14 municípios da RMC. O transporte público na RMC é realizado por ônibus, com uma frota composta por diversas categorias de veículos, tais como Biarticulado, Articulado, Padron, Multimodal, Comum, Micro e especial.

Vale ressaltar, conforme detalhado abaixo, a RMC não possui um PDUI aprovado por lei estadual, o que compromete a implementação de políticas públicas integradas, especialmente no setor de mobilidade urbana.

Além disso, o sistema de bilhetagem apresenta limitações significativas em termos de integração e interoperabilidade entre os diversos municípios que compõem a RMC. Atualmente, o modelo adotado pelo sistema de transporte metropolitano, embora articulado em torno da AMEP, ainda opera com barreiras institucionais que dificultam a plena unificação tarifária. A ausência de um sistema de bilhetagem verdadeiramente integrado e metropolitano fere os princípios do Estatuto da Metrópole, que preconiza a gestão compartilhada de serviços públicos de interesse comum e o favorecimento da equidade no acesso à mobilidade. A falta de interoperabilidade entre os sistemas municipais e o metropolitano também limita a eficiência operacional e penaliza os usuários que precisam realizar deslocamentos intermunicipais, aumentando o custo e o tempo de viagem.

2.4.2 PDUI-RMC

Tendo em vista que o PDUI-RMC deve apresentar propostas importantes para o desenvolvimento e planejamento da RMC, notamos que ainda está em fase de desenvolvimento e implantação, de modo que os dados disponibilizados até o momento não permitem análise completa de questões atinentes ao desenvolvimento da RMC.

Nesse sentido, ao passo em que até o momento não houve aprovação formal do PDUI para a RMC, diminui-se a capacidade da elaboração de uma carteira de projetos e programas prioritários para o desenvolvimento das FPICs, inclusive no tocante a projetos do SIT. Igualmente, há riscos de entraves para o planejamento de novos projetos estruturantes caso a ausência de PDUI venha a ser objeto de Ação Civil Pública proposta pelo Ministério Público.

3 Apêndice II – Aspectos Jurídico e Regulatório

No decorrer do trabalho realizado pela assessoria jurídica, foi adotado um modelo de análise continuada, que permeia os demais produtos de forma transversal, que terá por objetivo identificar restrições e propor soluções para remover barreiras e viabilizar a implementação da Estratégia Nacional de Mobilidade Urbana em âmbito federal, estadual e municipal.

Será produzido um quadro sintético para cada Região Metropolitana, que permitirá a análise comparativa entre as diversas RMs que contará com a sistematização de informações acerca do diagnóstico jurídico, delegação coordenada dos serviços, política tarifária, modelos de remuneração e bilhetagem da RM e dos Municípios da Área de Estudo no contexto da mobilidade urbana.

3.1 Urbanístico

A PNMU é orientada por diretrizes que tratam das questões urbanísticas e que tem incidência na mobilidade urbana. Dessa forma, em termos urbanísticos, a orientação da PNMU é guiada pelas seguintes diretrizes, previstas em seu art. 6º: (i) integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos; (ii) mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade; e (iii) incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes.

Em relação às diretrizes metropolitanas da RMC, após a revisão do Plano Diretor de Curitiba, a Lei nº. 9.800/2000 (Lei de Zoneamento e Uso e Ocupação do Solo) foi revista e ajustada para orientar o crescimento do município de acordo com as novas diretrizes urbanas estabelecidas. Neste sentido, a Lei organiza o território, dividindo-o em eixos, zonas e setores especiais e define os parâmetros de uso e ocupação do solo destes diferentes compartimentos.

Os denominados “eixos estruturantes” definem a estruturação linear da cidade, estendendo-se ao longo das canaletas exclusivas de transporte e, em alguns casos, tendo como suporte o sistema trinário de circulação. Já os “eixos de adensamento”, cuja função é complementar este ordenamento linear do Município de Curitiba, também são corredores de uso misto, porém com uma densidade média de ocupação.

3.2 Ambiental

No Estado do Paraná, os principais órgãos ambientais são: (i) a Secretaria do Desenvolvimento Sustentável (“SEDEST”), com fulcro na Lei Estadual nº 21.352/2023 (que tem atribuições relacionadas ao planejamento e desenvolvimento sustentável, incluindo a mobilidade urbana); (ii) Instituto Água e Terra (“IAT”), criado a partir da Lei Estadual nº 20.070/2019; e (iii) o Conselho Estadual do Meio Ambiente (“CEMA”), criado pela Lei Estadual nº 7.978/1984.

Já em relação à legislação, destacam-se a Resolução CEMA nº 107, de 09 de Setembro de 2020, que dispõe sobre o licenciamento ambiental, e estabelece critérios e procedimentos a serem adotados para as atividades poluidoras, degradadoras e/ou modificadoras do meio ambiente; a Lei Estadual nº 20.929, de 17 de dezembro de 2021, que torna obrigatória compensação ambiental para empreendimentos geradores de impacto ambiental negativo não mitigável, no âmbito do Estado do Paraná; e o Decreto Estadual nº 1.529/2007, que institui o Estatuto Estadual de Apoio à Conservação da Biodiversidade em Terras Privadas.

Por fim, no que se refere aos municípios integrantes da RMC, não foram identificadas disposições ambientais relevantes no âmbito da mobilidade urbana.

3.3 Operacional

O transporte metropolitano integrado é de competência da AMEP e URBS, enquanto o Conselho de Transporte Coletivo da RMC e o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba exercem funções complementares e fiscalizatórias.

Importa notar que o transporte urbano (não integrado) é de competência das prefeituras de cada município, o transporte metropolitano não integrado é de responsabilidade do Estado do Paraná, mais especificamente do Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná ("DER/PR"), conforme o art. 1º, "n" do Decreto-Lei nº 547, de 28 de dezembro de 1946.

3.4 Financeiro

3.4.1 Estado do Paraná

O Estado do Paraná possui os seguintes fundos e programas relacionados ao transporte: (i) Fundo Estadual em Infraestrutura Inteligente (“FEIIN”); (ii) Fundo Estadual de Desenvolvimento Urbano (“FDU”); e (iii) Fundo para o Desenvolvimento de Projetos de Infraestrutura (“Funpar”); e (iii) Programa Pró-Transporte.

O FEIIN, instituído pela Lei nº 22.056, de 04 de julho de 2024 (“Lei nº 22.056/2024”), regulamentado pelo Decreto nº 8.049/2024 e vinculado à Secretaria de Estado da Fazenda, possui como objetivo ampliar os investimentos públicos no Estado do Paraná e promover o desenvolvimento de projetos estratégicos nas áreas de infraestrutura rural, transportes, logística e de sustentabilidade. Constituem receitas do FEIIN, conforme o art. 2º da Lei nº 22.056/2024, (i) a compensação financeira pela exploração de recursos hídricos para fins de geração de energia elétrica oriundos da Usina Hidrelétrica de Itaipu; (ii) a compensação financeira pela exploração de petróleo ou gás natural no Estado do Paraná; (iii) a compensação financeira pela exploração de recursos minerais no Estado do Paraná; (iv) royalties provenientes da exploração de xisto na Unidade de Industrialização do Xisto no Município de São Mateus do Sul.

O FDU, regulamentado pelo Decreto nº 3.736/97, possui entre os seus objetivos (i) promover ações destinadas ao desenvolvimento urbano, regional e institucional dos municípios paranaenses em consonância com as diretrizes programáticas do Governo do Estado; (ii) constituir-se em instrumento de intermediação administrativo-financeira, visando compatibilizar as exigências das entidades de financiamento, internas e externas, às características sócio - econômicas e à capacidade financeira dos municípios paranaenses; (iii) financiar as intervenções, representadas por planos, programas, projetos e atividades, envolvendo despesas correntes e de capital, voltadas ao desenvolvimento urbano, regional e institucional das municipalidades paranaenses e de agentes da Administração Direta e Indireta do Poder Executivo.

Constituem recursos financeiros do FDU, conforme o art. 2º do Decreto nº 3.736/97: (i) o retorno dos subempréstimos do Programa de Ação Municipal - PrAM, do Programa Estadual de Desenvolvimento Urbano - PEDU e do Programa de Apoio ao Desenvolvimento Urbano - Paraná Urbano, bem como, de novos programas com recursos internos e externos voltados para o desenvolvimento urbano, regional e institucional; (ii) o produto resultante de juros e amortizações dos empréstimos realizados com recursos do próprio FDU, conforme art. 2º da Lei nº 8.917, de 15 de dezembro de 1988; (iii) o retorno de empréstimos contratados pelo Governo do Estado e repassados aos municípios paranaenses, em ações voltadas ao desenvolvimento urbano, regional e institucional; (iv) os rendimentos provenientes da aplicação dos seus próprios recursos no mercado financeiro; (v) o produto resultante de operações de crédito interno e externo, integralizado

para financiar ações representadas por planos, programas, projetos e atividades voltadas ao desenvolvimento urbano, regional e institucional; (vi) o aporte de recursos federais, estaduais e municipais de qualquer natureza; (vii) os recursos provenientes de ajuda e cooperação internacional e de acordos bilaterais entre governos; (viii) o produto decorrente de acordos, convênios e contratos; e (ix) outras receitas eventuais.

O Funpar, criado pela Lei nº 19.811, de 05 de fevereiro de 2019, possui natureza contábil, com a finalidade de conceder crédito à estruturação de projetos de parcerias, nos termos definidos em regulamento, e tem sua gestão exercida pela Agência de Fomento do Paraná S.A. (“Fomento Paraná”).

Por fim, o Programa Pró-Transporte, regulamentada pela Instrução Normativa nº 41/2012 do Ministério das Cidades, é uma linha de repasse de recursos do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (“FGTS”) destinada a financiar investimentos em mobilidade urbana. Atende empresas que detenham a concessão ou a permissão do transporte público coletivo urbano ou serviços associados, bem como as sociedades de propósito específico, além de empresas privadas que possuam projetos e/ou investimentos em mobilidade urbana pública, desde que autorizadas pelo poder público local.

Até o momento, não há registros públicos de que o FEIIN ou o FUNPAR tenham sido utilizados diretamente em concessões de infraestrutura do Estado do Paraná. O FUNPAR teve orçamento previsto em 2023, porém não executou nenhuma operação, conforme demonstrações financeiras da Fomento Paraná¹⁸. Com relação ao FEIIN, de acordo com informações da Secretaria da Fazenda do Paraná¹⁹, os primeiros aportes do FEIIN estão previstos para serem liberados ainda em 2025.

Por outro lado, o FDU possui um histórico consolidado de apoio a projetos de infraestrutura urbana, a exemplo da aquisição de veículos e equipamentos, a construção de ciclovias, terminais rodoviários e a melhoria dos sistemas de transporte coletivo²⁰.

3.4.2 Curitiba

A Lei nº 4.369/1972, de 25 de setembro de 1972, conforme alterada, criou o Fundo de Urbanização de Curitiba (“FUC”), o qual, nos termos de seu art. 1º, destina-se a atender a programas de Equipamento Urbano e de infraestrutura, bem como a promover os meios necessários à operação dos serviços públicos de transporte coletivo urbano de passageiros. Parte dos recursos do FUC serão originadas da arrecadação de tarifa cobrada dos usuários de transporte coletivo urbano –

¹⁸ Disponível em: https://www.fomento.pr.gov.br/sites/default/arquivos_restritos/files/documento/2025-04/balanco_dez_2024.pdf. Acesso: 03 de junho de 2025.

¹⁹ Disponível em: <https://www.aen.pr.gov.br/Noticia/Fundo-vai-destinar-R-450-milhoes-neste-ano-para-obras-de-infraestrutura-no-Parana>. Acesso: 03 de junho de 2025.

²⁰ Disponível em: <https://www.aen.pr.gov.br/Audio/Investimentos-de-R-35-bilhoes-impulsionam-cidades-e-melhoram-vida-da-populacao>. Acesso: 03 de junho de 2025.

notando que recursos financeiros arrecadação da tarifa cobrada dos usuários do transporte coletivo urbano e o produto de comercialização de vale transporte devem ser repassados aos operadores do transporte coletivo nos termos de seus contratos administrativos. A administração deste fundo está a cargo da URBS. O Convênio nº 01/2021, firmado entre o Estado do Paraná, o Município de Curitiba e a URBS, estabelece as condições para o repasse de subsídios tarifários ao sistema de transporte coletivo urbano de passageiros de Curitiba, visando garantir a modicidade tarifária durante a pandemia de COVID-19. Conforme o art. 3.3 do referido convênio, compete ao Estado disponibilizar ao FUC os recursos financeiros estaduais em obediência ao cronograma de desembolso financeiro constante do Plano de Trabalho (Anexo I do Convênio nº 01/2021). Os recursos transferidos em decorrência do convênio, bem como os rendimentos de aplicações financeiras, enquanto não utilizados, serão obrigatoriamente aplicados em conta bancária, ou em fundo de aplicação financeira de curto prazo ou operação de mercado aberto lastreada em títulos de dívida pública.

3.5 Conclusões Jurídicas – Operações de TPC

3.5.1 Poder Concedente

Em que pese o dispositivo da LC nº 41/14²¹, nota-se que, em nenhum dos casos analisados, a AMEP figurou como parte concedente, sendo tal papel, nos casos em que a prestação dos serviços possui caráter intermunicipal, desempenhado pela URBS, em razão do convênio celebrado entre a AMEP (antiga COMEC) e a URBS, delegando a esta última as atividades de planejamento e gerenciamento do transporte metropolitano. Assim, em que pese o interesse metropolitano de diversos transportes relatados, a celebração de contratos começou a ser desempenhada pela AMEP apenas com o fim do referido convênio, que ocorreu em 28 de janeiro de 2015, conforme o termo de encerramento descrito no item 3.7.2 deste Relatório.

No caso de futuros projetos metropolitanos, é plenamente possível que a AMEP figure como parte e poder concedente em contratos, uma vez que possui competência legal estabelecida pela Lei Estadual nº 21.353/2023 (conforme alterada). De acordo com a referida lei, a AMEP possui como uma de suas finalidades “XXI - conceder, permitir e autorizar os serviços de interesse metropolitano, bem como conceder e fiscalizar, observada a legislação pertinente, os serviços públicos inerentes ao transporte intermunicipal metropolitano” (Art. 3º, parágrafo único). Essa disposição confere à AMEP a competência para atuar como poder concedente em contratos de concessão de serviços públicos de interesse metropolitano, incluindo o transporte intermunicipal metropolitano.

3.5.2 Nível de formalização

Nota-se que as operações de transporte coletivo da RMC encontram-se regulares, (i) em razão da existência de instrumento jurídico de concessão que as formalize; e (ii) em razão da existência de procedimento licitatório prévio.

Desse modo, há correspondência adequada com a previsão do art. 30 da Constituição Federal, segundo a qual compete aos municípios “*organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo*” (inciso V). Ademais, a existência de prévio procedimento licitatório, aliada à referida previsão de exploração desses serviços por meio de concessão, se conforma ao art. 175 da Constituição Federal, segundo o qual “*incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos*”.

²¹ Art. 8º, parágrafo único, da LC nº 41/14: “No caso de o Colegiado Metropolitano deliberar pela unificação na prestação de serviço público, ou de atividade integrante de serviço público, a Entidade Metropolitana da Região Metropolitana de Salvador subscreverá o respectivo contrato de concessão ou de programa representando todos os entes da Federação integrantes da Região Metropolitana.”

3.6 Diagnóstico das operações existentes

3.6.1 Normas sobre transporte coletivo urbano na RMC e Municípios da Área de Estudo

3.6.1.1 RMC

De forma sumarizada, as normas que regem a mobilidade urbana metropolitana na RMC são a Lei Complementar Estadual nº 153, de 10 de janeiro de 2013 (“LCE nº 153/2013”) e o Decreto nº 2.009, de 27 de julho de 2015 (“Decreto nº 2.009/2015”)

A LCE nº 153/2013 dispõe que o transporte coletivo público intermunicipal de passageiros do Estado do Paraná, como serviço público, terá sua organização, gerenciamento e planejamento providos pela Administração Pública Estadual.

Já o art. 1º, § 2º determina que, no âmbito da Administração Pública Estadual, as competências para delegação do serviço de transporte coletivo público intermunicipal de passageiros entre os Municípios da RMC, bem como as funções fiscalizatórias, de planejamento e de gestão do mesmo serviço, serão exercidas pela COMEC, posteriormente substituída pela AMEP.

A AMEP fica autorizada, conforme o art. 2º da LCE nº 153/2013, a delegar a terceiros, por meio de concessão, precedida de licitação na modalidade concorrência pública, a prestação e a exploração de serviços públicos de transporte coletivo intermunicipal de passageiros no Estado do Paraná, pelo prazo de vinte anos.

O Decreto nº 2.009/2015, por sua vez, institui o Regulamento dos Serviços de Transporte Coletivo Metropolitano de Passageiros (“Regulamento – TCMP”), o qual disciplina as condições para a exploração e execução dos Serviços de Transporte Coletivo Metropolitano de Passageiros (“TCMP”) na RMC.

Conforme o art. 1º, §1º do Regulamento – TCMP, o TCMP é uma especificação do gênero Transporte Coletivo Intermunicipal de Passageiros, não se confundindo, contudo, com o Transporte Rodoviário Coletivo Intermunicipal de Passageiros, que é outra espécie distinta do mesmo gênero. Ressalta-se que as normas referentes ao TCMP não se aplicam ao Transporte Rodoviário Coletivo Intermunicipal de Passageiros, e vice-versa.

TCMPO art. 6º estabelece que o Estado deve realizar a licitação para a concessão do TCMP com celeridade, observando que a concessão será outorgada, mediante licitação, a pessoa jurídica ou consórcio de empresas brasileiras. Conforme o art. 21, os serviços serão concedidos pelo prazo de 20 (vinte) anos, contados a partir da data do início da operação.

Além disso, a outorga de permissões será excepcional e limitada a pessoa jurídica, em condições diferenciadas do sistema de linhas objeto de regular concessão, para o teste de novas linhas e modais de transporte, ou em situações emergenciais, por prazo máximo de 15 meses. A delegação também poderá ser realizada por meio de parceria público-privada, desde que respeitado o procedimento licitatório, as normas gerais nacionais pertinentes e as normas especiais da legislação estadual.

3.6.1.2 Curitiba

O Decreto nº 2.078, de 24 de setembro de 2017, aprova o Plano de Mobilidade Urbana de Curitiba (“PlanMob Curitiba”), instituído em 2008 pelo Conselho da Cidade de Curitiba (“CONCITIBA”), até que sejam concluídos os trabalhos relativos ao novo plano de mobilidade.

O objetivo principal do PlanMob Curitiba é o de estabelecer políticas, diretrizes e planos de ação, com revisões periódicas, relativos à mobilidade urbana, objetivando a promoção da cidadania e inclusão social, o aperfeiçoamento institucional, regulatório e da gestão, através de ações integradas de desenvolvimento urbano, de mobilidade e de proteção ao meio ambiente.

A elaboração do PlanMob Curitiba tem um enfoque metropolitano e está organizada em quatro temas: (i) acessibilidade; (ii) circulação e sistema viário; (iii) sistemas de transporte coletivo e comercial; e (iv) sistema de transporte de cargas.

A finalidade da seção relacionada à circulação e sistema viário é fomentar a mobilidade urbana em Curitiba e suas áreas metropolitanas de forma sustentável. Isso é feito através da consolidação da malha viária urbana existente, orientando e regulando os investimentos futuros na infraestrutura viária geral. O foco está na promoção da mobilidade com menor impacto negativo na vida e no meio ambiente, priorizando os deslocamentos a pé, de bicicleta e o transporte coletivo.

Por sua vez, o objetivo da seção sobre os sistemas de transporte coletivo e comercial é estabelecer e aprimorar ações de planejamento, operação e gestão que considerem as políticas de desenvolvimento e integração dos serviços públicos de interesse comum no Município de Curitiba e municípios vizinhos, atendendo aos interesses e necessidades da população e características locais, minimizando os impactos ambientais, especialmente quanto à emissão de poluentes e poluição sonora, observando a participação da comunidade nas ações de planejamento e gerenciamento do transporte coletivo e comercial, de forma integrada com as políticas de uso do solo, sistema viário, meio ambiente e sustentabilidade.

Dentre as diretrizes gerais para o sistema viário, destacam-se: (i) promover as ligações metropolitanas entre Curitiba e os municípios circunvizinhos componentes do Núcleo Urbano Central (“NUC”); (ii) equipar com infraestrutura completa a rodovia BR-476, antiga BR-116, transformando-a em via urbana, para ocupação como novo eixo de desenvolvimento de Curitiba e

de integração metropolitana, denominado Linha Verde; (iii) promover a atratividade para o uso do transporte coletivo, estimulando a redução do uso do transporte individual; e (iv) promover melhores condições de circulação nas vias, com ênfase para os horários de pico, aumentando a capacidade do sistema viário, facilitando os deslocamentos do transporte coletivo e reduzindo a emissão de poluentes.

Em relação ao sistema de transporte coletivo e comercial, destacam-se as seguintes diretrizes: (i) ampliação da cobertura da RIT em Curitiba e na RMC; (ii) redefinição da política de integração do transporte coletivo com o estabelecimento de parâmetros sociais, econômicos, técnicos e administrativos, com relação à integração metropolitana; (iii) redefinição da política do modelo tarifário e de remuneração do sistema de transporte coletivo; e (iv) licitação da operação dos serviços de transporte coletivo.

Além disso, cumpre citar o Plano Setorial de Mobilidade e Transporte Integrado (“Plano de Mobilidade”), previsto pelo Plano Diretor de Curitiba e publicado em 2022 pelo IPPUC, que consolida o mapeamento das políticas urbanas setoriais estratégicas para o melhor desenvolvimento do Município de Curitiba, com um enfoque metropolitano, além de indicar que a RMC possui uma rede de transporte público bem estruturada e consolidada, mas inclui recomendações e oportunidades de aprimoramento.

3.6.1.3 São José dos Pinhais

As principais leis que regem a mobilidade urbana do Município de São José dos Pinhais são a Lei nº 1.617, de 18 de outubro de 2010 (“Lei nº 1.617/2010”), Lei Municipal nº 3.965, de 05 de maio de 2022 (“Lei nº 3.965/2022”) e a Lei Complementar Municipal nº 152, de 16 de maio de 2022 (“LCM nº 152/2022”).

A Lei nº 1.617/ 2010, organiza o sistema de transporte coletivo público de passageiros no município de São José dos Pinhais, bem como autoriza o poder público a delegar sua execução, por meio de concessão ou permissão (art. 5º). Conforme o art. 5º, §2º, as concessões e permissões para a prestação dos serviços serão outorgadas mediante prévia licitação, que obedecerá às normas de legislação municipal e federal sobre licitações e contratos administrativos.

A Lei Municipal nº 3.965/2022, dispõe sobre a reformulação do Conselho Municipal de Transporte Coletivo Público do Município de São José dos Pinhais (“CMTSJP”), órgão colegiado municipal de caráter consultivo e propositivo, fiscalizador e deliberativo, com a finalidade de promover a participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação do serviço público de transporte coletivo no Município de São José dos Pinhais. Conforme o art. 5º da Lei nº 3.965/2022, os membros do CMTSJP serão nomeados pelo Prefeito Municipal para um mandato de 2 (dois) anos, permitida recondução para um único período subsequente.

A LCM nº 152/2022, parte integrante do PDSJP, estabelece os critérios para a definição e hierarquização do sistema viário do Município de São José dos Pinhais.

3.6.1.4 Colombo

As principais leis que regem a mobilidade urbana do Município de Colombo são a Lei Ordinária nº 117, de 04 de novembro de 2011 ("Lei nº 117/1982"), e a Lei Ordinária nº 1.801, de 26 de setembro de 2024 ("Lei nº 1.801/2024").

A Lei nº 117/1982 estabelece normas sobre os serviços de transporte coletivo de passageiros do Município de Colombo.

O Plano de Mobilidade Urbana do Município de Colombo, instituído pela Lei nº 1.801/2024, possui como objetivos o desenvolvimento sustentável, eficiência na prestação de serviços de transporte, acessibilidade universal, segurança nos deslocamentos, equidade no acesso ao transporte público.

3.6.1.5 Araucária

A principal norma de mobilidade urbana do Município de Araucária é a Lei Complementar nº 14 de 2018, responsável por instituir a Política Municipal de Mobilidade ("Planmob Araucária").

A execução do Planmob Araucária está diretamente relacionada à Lei do Plano de Ação e Investimentos, instituída pela Lei Complementar nº 16 de 2018 ("Lei do Plano de Ação e Investimentos"), à Lei de Diretrizes e Hierarquias do Sistema Viário Municipal, instituída pela Lei Complementar nº 20 de 2020 ("Lei de Diretrizes e Hierarquias do Sistema Viário Municipal") e ao Plano Municipal de Mobilidade, documento de referência técnica que contém a fundamentação e o detalhamento das propostas presentes nas leis mencionadas ("Plano Municipal de Mobilidade - Araucária"). Não obstante a previsão normativa em questão, não foi localizado o Plano Municipal de Mobilidade – Araucária nas bases públicas de informação.

A Lei do Plano de Ação e Investimentos através de seu art. 3 estabelece que o Poder Público Municipal deverá considerar as diretrizes, ações e orçamentos do Planmob Araucária na formulação de sua política orçamentária, por meio de instrumentos orçamentários.

Por sua vez, a Lei de Diretrizes e Hierarquias do Sistema Viário Municipal tem como objetivo dar suporte ao desenvolvimento do Município de Araucária, de forma integrada às diretrizes de uso e ocupação do solo estabelecidas no PDA e no Plano Municipal de Mobilidade - Araucária.

A Lei de Diretrizes e Hierarquias do Sistema Viário Municipal também cria a Comissão do Plano de Mobilidade, composta por representantes das Secretarias Municipais de Planejamento, Urbanismo, Meio Ambiente, Procuradoria e Obras Públicas, sendo esses três últimos de caráter consultivo. Cabe à esta comissão a análise e a deliberação dos processos de diretrizes viárias e situações extraordinárias relativas à mobilidade no Município de Araucária. Além disso, é atribuição da

Comissão do Plano de Mobilidade a definição de diretrizes viárias urbanas, bem como a definição de seus perfis e os atingimentos de vias existentes ou projetadas, nos casos não contemplados no Anexo I da Lei Complementar nº20/2020.

A estrutura administrativa responsável pela gestão da mobilidade em Araucária tem como principal objetivo estabelecer uma prática de planejamento e gestão da mobilidade de forma integrada, transparente e participativa. A coordenação do processo de planejamento e gestão da mobilidade em Araucária será conduzida pela Secretaria Municipal de Planejamento, que terá a função de orientar os demais atores envolvidos a partir de uma visão sistêmica e integradora, em conformidade com os artigos 14 e 15 do Planmob Araucária.

O artigo 19 do Planmob Araucária, por sua vez, estabelece que o órgão municipal de planejamento será responsável por organizar e gerir um sistema de informações integradas sobre mobilidade, denominado Infomob, com as seguintes características mínimas: (i) informações próprias e dados repassados pelos demais órgãos envolvidos com as ações de mobilidade, especializadas em mapas temáticos; (ii) plano de ação e investimentos do plano municipal de mobilidade, com seus indicadores de monitoramento e avaliação devidamente atualizados.

O Planmob Araucária dispõe ainda que a implementação do Plano Municipal de Mobilidade – Araucária deverá ser organizada pelos eixos estratégicos da integração regional, da hierarquia do sistema viário e infraestrutura, do transporte público coletivo e do fortalecimento dos órgãos gestores.

O eixo estratégico de integração regional tem como principal objetivo promover a melhoria da fluidez do tráfego regional e ampliar a integração da mobilidade metropolitana, sendo implementado mediante acordos interfederativos entre o Município, a União, o Estado e a entidade metropolitana, conforme define os artigos 25 e 26 do Planmob – Araucária. No que tange o eixo estratégico de hierarquia do sistema viário e infraestrutura, seu principal objetivo é consolidar uma rede integrada de mobilidade garantindo a circulação segura entre os modos de transporte e a prioridade ao transporte público associado ao transporte não motorizado, sendo implementado através de melhorias ao sistema viário, conforme define os artigos 27 e 28 do Planmob Araucária.

De acordo com o artigo 35 do PlanMob Araucária, está prevista a revisão do plano em um prazo máximo de dez anos, podendo ser antecipada a critério do órgão municipal de planejamento, caso surjam fatores novos com impacto significativo sobre o sistema de mobilidade.

3.6.1.6 Fazenda Rio Grande

A Lei Complementar nº 112, de 26 de junho de 2015, institui o Plano de Mobilidade Urbana de Fazenda Rio Grande (“PlanMob FRG”).

Dentre as diretrizes do PlanMob FRG, conforme o art. 5º, destacam-se: (i) integração com a política metropolitana e respectivas políticas setoriais, de forma a assegurar melhores condições de mobilidade, acessibilidade e conectividade em todo o espaço urbano e contribuir para seu aprimoramento em âmbito metropolitano; (ii) priorização dos projetos de transporte público coletivo no território e indutores do desenvolvimento urbano integrado com as políticas urbanas; (iii) desenvolvimento do sistema de transporte coletivo do ponto de vista quantitativo e qualitativo; (iv) integração dos diversos meios de transporte; e (v) priorização do investimento público destinado à melhoria e expansão do sistema viário para a implantação da rede de transporte público coletivo.

Ainda, o PlanMob Fazenda possui como objetivos gerais, nos termos do art. 6º, proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizando os meios de transporte coletivos e não motorizados, de forma inclusiva e sustentável; bem como proporcionar melhoria das condições urbanas no que se refere à acessibilidade e à mobilidade.

Por fim, o art. 34 cria o Fundo de Urbanização do Município de Fazenda Rio Grande, que será gerido pelo Secretário Municipal de Planejamento Urbano e terá receitas oriundas das medidas estabelecidas no PlanMob FRG, inclusive, aquelas decorrentes do recebimento das multas referente ao disposto no PlanMob FRG. Além disso, os recursos do fundo poderão ser usados para a implementação das ações constantes no PlanMob FRG e outros investimentos relacionados à infraestrutura de mobilidade. Entretanto, cabe ressaltar que a efetiva instalação do referido fundo não foi identificada por meio de pesquisas nas bases públicas de informação.

3.6.1.7 Piraquara

A Lei nº 2.419/2023, de 20 de setembro de 2023, institui o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Piraquara (“PlanMob Piraquara”).

Dentre os princípios do PlanMob Piraquara listados no art. 6º, destacam-se: (i) direito à cidade para todos, compreendendo o direito ao transporte eficiente e de qualidade, ao sistema viário qualificado e integrado, à circulação segura e confortável nos diversos modos de transporte e deslocamento e ao acesso aos serviços públicos, equipamentos urbanos, trabalho e lazer, para as presentes e futuras gerações; (ii) eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano; (iii) gestão democrática, controle social do planejamento e avaliação da Política Municipal de Mobilidade Urbana; (iv) ampliação da dinâmica e rede de mobilidade metropolitana.

O art. 7º, por sua vez, determina que são objetivos da política de mobilidade urbana ordenar o pleno desenvolvimento da circulação e da mobilidade urbana, por meio da distribuição socialmente justa do acesso equilibrado e diversificado dos meios de circulação e de transporte em seu território, mediante: (i) a implementação de infraestrutura urbana de circulação, transporte e serviços e equipamento públicos de mobilidade urbana; (ii) a utilização racional dos meios de transporte de modo a garantir uma cidade sustentável, social, econômica e ambientalmente, para as presentes e

futuras gerações, fomentando a utilização de meios de transportes não motorizados e do transporte coletivo; (iii) a cooperação entre os governos, a iniciativa privada e os demais setores da sociedade no processo de mobilidade urbana, em atendimento ao interesse social; (iv) planejamento do desenvolvimento da cidade, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do Município, de modo a evitar e corrigir as distorções de circulação e seus efeitos negativos sobre o ambiente construído e natural; e (v) proporcionar melhorias para a eficácia da mobilidade metropolitana.

Em relação à integração metropolitana e regional, respeitado o princípio da autonomia municipal, o PlanMob Piraquara assegurará o pleno funcionamento da integração regional entre os Municípios da RMC, no que concerne às funções públicas objeto de gestão comum, especialmente transporte público e sistema viário metropolitano e regional, conforme o art. 8º.

O art. 10, a seu turno, enumera os elementos estruturadores da RMC os eixos do arcabouço da região, os quais, com suas características diferenciadas, permitem alcançar, progressivamente, uma maior integração entre os municípios, tecido urbano e o sítio natural, com melhor coesão e fluidez entre suas partes, bem como um maior equilíbrio entre as áreas construídas e os espaços abertos. Integram os elementos estruturadores da RMC: (i) a rede viária estrutural, constituída pelas vias que estabelecem as principais ligações entre as diversas partes do Município e entre os demais municípios; e (ii) a rede estrutural de transporte público coletivo metropolitano, que interliga as diversas regiões do Município com a RMC, atendendo à demanda concentrada e organizando a oferta de transporte. A implantação, de qualquer projeto, público ou privado, deverá, na respectiva área, considerar a implantação dos elementos estruturadores e integradores envolvidos, conforme o art. 11.

O PlanMob Piraquara também cria, nos termos do art. 13, a Estratégia de Mobilidade Urbana, que tem como objetivo qualificar a circulação e o transporte urbano, proporcionando os deslocamentos na cidade e atendendo às distintas necessidades da população, pela capacitação, incremento e melhoria da malha viária, das áreas de circulação de pedestres, dos sistemas transporte coletivo municipal e metropolitano, de uso individual e de cargas, e a implantação de programas de educação no trânsito.

Integra a Estratégia de Mobilidade Urbana a Política de Circulação Viária e de Transportes, cujas diretrizes são listadas no art. 15. Dentre elas, destacam-se a vinculação do planejamento e a implantação da infraestrutura física de circulação e de transporte público às diretrizes de planejamento contidas no PDP, e o aperfeiçoamento da ligação do Município de Piraquara com a RMC, com o estado do Paraná e outras regiões do país.

A Política de Circulação Viária e de Transportes ainda conta com ações estratégicas, que são enumeradas no art. 16, quais sejam: (i) implantar novas vias ou melhorias viárias em áreas em que

o sistema viário estrutural se apresente insuficiente, em função do transporte coletivo; e (ii) induzir uma política para qualificar as paradas de transporte coletivo no território do Município e no Terminal Municipal.

O PlanMob Piraquara define que o transporte público coletivo deve ser organizado, planejado, implementado e gerenciado pela Prefeitura Municipal, respeitando o disposto na legislação em vigor, em especial na legislação relativa à RMC, conforme o art. 29.

Para tornar o transporte público coletivo mais atrativo, frente ao transporte individual, o Poder Executivo priorizará, nos termos do art. 31: (i) a implantação do transporte público coletivo, com integração dos diversos modos de transporte existentes; (ii) a ampliação do transporte público coletivo no sistema viário; (iii) a modernização dos sistemas de informação relacionados ao transporte público coletivo; (iv) a ampliação da integração temporal, operacional e tarifária do transporte público coletivo; (v) a diversificação dos modos de transporte público coletivo; (viii) uma política tarifária voltada a proporcionar maior inclusão social; (ix) a adequação da infraestrutura e da frota de veículos, em conformidade com os requisitos de segurança, conforto e acessibilidade universal; e (x) a cobertura espacial e temporal para atendimento do maior número de usuários possível.

Por fim, é importante mencionar que o PlanMob Piraquara cria atribuições para o Conselho Municipal da Cidade e Urbanismo (“COMCIURB”), órgão colegiado, de natureza consultiva e deliberativa, e criado pela Lei Nº2.500/2024, resultado da unificação do Conselho Municipal da Cidade de Piraquara (ConCidade) e do Conselho Municipal de Urbanismo. Conforme os arts. 46 e 48, o COMCIURB deve acompanhar a execução do desenvolvimento de programas e projetos relacionados com o PlanMob Piraquara, bem como autorizar, juntamente com a Superintendência de Trânsito de Piraquara (“STP”), intervenções no sistema viário, desde que estejam em consonância com os objetivos e diretrizes estabelecidas no PlanMob Piraquara.

A STP terá atribuições de órgão técnico do Sistema Municipal de Mobilidade, sob a coordenação da Secretaria de Desenvolvimento Urbano, ou outra que venha a substituí-la, com o apoio das demais secretarias municipais, nos termos do art. 49.

3.6.1.8 Pinhais

A Política Municipal de Mobilidade Urbana de Pinhais foi instituída pela Lei nº 2.793 de 2023 (“Planmob Pinhais”). O Planmob Pinhais tem como principais premissas a integração com municípios da RMC, a integração entre os diferentes modos de transporte, o aprimoramento do transporte coletivo, e o estímulo à inovação e a gestão democrática. As premissas que norteiam o Planmob Pinhais são previstas pelo art. 3º da referida lei.

Constituem objetivos do Planmob Pinhais, conforme definido pelo art. 7: (i) orientar as políticas públicas, os programas, as ações e os investimentos para o desenvolvimento da mobilidade urbana; (ii) aprimorar a mobilidade urbana no território municipal integrado à região metropolitana; e (iii) consolidar o processo de planejamento e controle participativo nas políticas de mobilidade urbana.

Como forma de estruturar o plano de mobilidade urbana, o art. 8 do Planmob Pinhais criou os seguintes programas: (i) mobilidade em âmbito regional; (ii) mobilidade em âmbito municipal; (iii) hierarquia viária municipal; (iv) transporte coletivo; (v) tratamento de pontos críticos; (vi) educação e segurança no trânsito; e (vii) gestão e governança da mobilidade.

O programa de mobilidade em âmbito regional fortalece a integração e a conexão entre os municípios da RMC, conforme definido pelos artigos 9 e 11. Suas premissas incluem a incorporação das diretrizes metropolitanas no planejamento viário municipal, a integração e compatibilização dos projetos viários com os projetos estaduais, a ampliação dos acessos e intersecções com os municípios vizinhos, a implantação de ciclovias, soluções de segurança e a prioridade nos deslocamentos por transporte coletivo.

No que tange ao programa de mobilidade em âmbito municipal, possui como objetivo consolidar uma rede integrada de mobilidade garantindo a circulação entre os diferentes modos de transporte priorizando o transporte ativo e transporte público coletivo, conforme definido pelo art. 13 do Planmob Pinhais.

De acordo com o art. 56, constituem objetivos do programa de transporte coletivo: (i) aprimorar os serviços de transporte público coletivo; (ii) promover a integração modal; (iii) priorizar os deslocamentos por transporte coletivo sobre transporte individuais; e (iv) promover o desenvolvimento do transporte coletivo alinhado ao planejamento urbano territorial do Município de Pinhais.

O Planmob Pinhais ainda prevê a utilização de ações estratégicas para a execução do programa de transporte coletivo, que devem considerar segundo o art. 57, a ampliação de vias exclusivas e prioritárias de transporte coletivo, o aprimoramento da infraestrutura e equipamentos de apoio ao transporte coletivo, e a articulação entre diferentes modais sobre o transporte público coletivo.

Ademais, o programa de gestão de governança e mobilidade mencionado pelo art. 8, consiste na realização de um conjunto de atividades que têm o objetivo de direcionar permanentemente o processo de desenvolvimento da mobilidade urbana do Município de Pinhais, em conformidade com as determinações contidas nos instrumentos de política urbana, do planejamento municipal e nas decisões emanadas das instâncias legislativa, administrativa e participativa do município, conforme prevê o art. 69.

O Poder Executivo Municipal fica responsável pela elaboração dos seguintes planos estratégicos setoriais, complementares ao Planmob Pinhais: (i) plano estratégico setorial de calçadas e rotas acessíveis; (ii) plano estratégico setorial de ciclomobilidade; (iii) plano estratégico setorial de circulação e operação de cargas; (iv) plano estratégico setorial de estacionamento regulamentado; (v) plano estratégico setorial de sinalização de áreas escolares; (vi) plano estratégico setorial de mobiliário urbano; (vii) plano estratégico setorial de projetos de vias; e (viii) plano estratégico setorial de tratamento de pontos críticos.

Por fim, o Planmob Pinhais através do art.78 cria o Conselho Municipal de Urbanismo (“CMU”), órgão de natureza consultiva, deliberativa e de julgamento, e responsável por propor, analisar e deliberar sobre alterações na política municipal de mobilidade urbana. O CMU é regulamentado pelo Decreto nº 133/2024, e é composto, conforme o art. 2º, por 14 (catorze) membros titulares e 14 (catorze) membros suplentes, garantida a paridade de representantes do poder executivo municipal e representantes da sociedade civil.

3.6.1.9 Almirante Tamandaré

O Plano Municipal de Mobilidade Urbana do Município de Almirante Tamandaré (“PlanMob AT”) foi instituído pela Lei Complementar nº 39 de 2015.

O item 3.2 do PlanMob AT estipula objetivos específicos a serem perseguidos pela municipalidade, como o uso do PDAT como parte essencial da orientação proposta. Além disso, propõe a criação de um órgão municipal para gerenciar a mobilidade urbana, o sistema viário e o controle de trânsito. Outro objetivo é aprimorar e expandir a acessibilidade no Município de Almirante Tamandaré, promovendo a mobilidade urbana em diversos modais, com infraestrutura que permita a circulação de veículos motorizados e não motorizados, pessoas e mercadorias. A organização do funcionamento e gestão dos serviços de transporte público também é caracterizada como uma meta.

A Lei nº 2.370 de 2023 autoriza a Prefeitura de Almirante Tamandaré a contratar operação de crédito com a Caixa Econômica Federal, estabelecendo que o financiamento poderá ser de até R\$ 34.858.000,00, no âmbito do Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana – “Pró-Transporte”. Esse programa, regulamentado pela Instrução Normativa nº 03/2021, tem como objetivo aprimorar a mobilidade urbana, a acessibilidade e a qualidade de vida nas cidades brasileiras, sendo o financiamento das obras realizado por meio do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS)²².

²² Disponível em: <https://www.caixa.gov.br/poder-publico/infraestrutura-saneamento-mobilidade/pro-transporte/Paginas/default.aspx#:~:text=O%20que%20%C3%A9-.O%20que%20%C3%A9,como%20beneficiar%20a%20sua%20reqi%C3%A3o>. Acesso: 13 de novembro de 2024.

3.6.2 Leis de PPPs e Sistemas Garantidores

3.6.2.1 Estado do Paraná

O Estado do Paraná possui a Lei Estadual nº 17.046/2012, que trata das normas para a licitação e contratação de Parcerias Público-Privadas (“PPP”) no estado do Paraná, por meio da criação do Programa de Parcerias Público-Privadas do Paraná (“Paraná Parcerias”).

Ademais, o Programa de Parcerias do Paraná (“PAR”), foi criado pela Lei nº 19.811, de 05 de fevereiro de 2019, destinado a implementar, no âmbito da Administração Pública direta e indireta estadual, medidas de desestatização e de parcerias com a iniciativa privada. O PAR é formado por uma carteira de projetos de desestatização e de contratos de parcerias, implementada e desenvolvida por meio da unidade gestora e de um órgão deliberativo denominado Conselho do Programa de Parcerias do Paraná (“CPAR”), vinculado à Secretaria de Estado do Planejamento.

O Fundo Garantidor das Parcerias Público-Privadas do Paraná (“FGP/PR”), autorizado pelo artigo 25 da Lei Estadual nº 17.046, de 11 de janeiro de 2012, foi regulamentado pelo Decreto nº 12.283/2014. O FGP/PR, o qual será gerido pela Fomento Paraná, e tem por finalidade, conforme o art. 1º, §2º, do Decreto nº 12.283/2014, prestar garantias de pagamento de obrigações pecuniárias assumidas pela administração direta ou indireta do poder executivo estadual, dos fundos especiais a ela ligados e das demais entidades controladas, direta ou indiretamente, pelo Estado do Paraná, em virtude de contratos de parcerias público-privadas celebradas nos termos da Lei Estadual nº 17.046, de 11 de janeiro de 2012.

A título de exemplo²³, o FGP/PR concedeu garantias a Parceria Público-Privada referente à Concessão Patrocinada cujo objeto é a exploração do corredor da PR 323, tendo como beneficiário da garantia a Rota das Fronteira S.A. SPE (Sociedade de Propósito Específico).

É importante ressaltar, no entanto, que conforme o Relatório de Gestão²⁴ do ano de 2024 da Fomento Paraná, publicado em 15 de abril de 2025, por recomendação da Nota Técnica nº 212/202 da 2ª Inspeção de Controle Externo do Tribunal de Contas do Estado do Paraná (“TCE/PR”), o FGP/PR teve suas atividades suspendidas, assim como os gastos com a sua manutenção. Apresenta situação Patrimonial e Financeira sem movimentação e sem patrimônio no exercício de 2024 e, por consequência, teve os seus contratos administrativos rescindidos.

Desse modo, o FGP/PR deve passar por uma reestruturação normativa para que se torne uma opção viável para prestar garantias em contratos que integram o Paraná Parcerias. Além disso, deve ocorrer um planejamento entre os órgãos envolvidos em futuras parcerias públicas privadas,

²³ Informação disponível em: https://www.fomento.pr.gov.br/sites/default/arquivos_restritos/files/documento/2018-12/dem_FGP2015.pdf. Acesso: 22 de maio de 2025.

²⁴ Disponível em: https://www.fomento.pr.gov.br/sites/default/arquivos_restritos/files/documento/2025-05/relatorio_gestao_fgp-2024.pdf. Acesso: 22 de maio de 2025.

a Fomento Paraná como Gestora do FGP/PR, e eventuais instituições estruturadoras de projetos, para verificar a pertinência de novos aportes para a constituição do seu patrimônio. Sem tais medidas, não é possível operacionalizar o FGP/PR, em linha com as recomendações da 2ª Inspeção de Controle Externo do TCE/PR.

3.6.2.2 Curitiba

Curitiba possui a Lei Municipal nº 11.929/2006, que foi criada para instituir o programa municipal de parcerias público-privadas. Essa legislação estabelece diretrizes para a realização de parcerias entre a administração pública e a iniciativa privada, com o objetivo de executar obras e serviços públicos.

Embora a lei não tenha sido regulamentada por um decreto específico, ela prevê, em seu Art. 23, que as garantias para a realização da parceria devem ser aquelas indicadas no respectivo projeto de financiamento e aceitas pelas instituições financeiras participantes do programa. O Artigo 24 detalha que as obrigações pecuniárias assumidas pela Administração Pública em contratos de PPP podem ser garantidas por meio de: (i) vinculação de receitas, conforme o disposto no inciso IV do Art. 167 da Constituição da República; (ii) instituição ou utilização de fundos especiais previstos em lei; (iii) contratação de seguro-garantia com companhias seguradoras que não sejam controladas pelo Poder Público; (iv) garantias prestadas por organismos internacionais ou instituições financeiras que não sejam controladas pelo Poder Público; (v) garantias oferecidas por fundo garantidor ou empresa estatal criada para essa finalidade; (vi) outros meios legais.

Nesse contexto, a Lei Municipal nº 13.912, de 23 de dezembro de 2011, cria o Fundo Garantidor das Parcerias Público-Privadas do Município de Curitiba (“FGPC”), regido pela Secretaria Municipal de Finanças (art. 4º). Conforme o art. 2º da referida lei, podem constituir recursos do FGPC: (i) ativos financeiros de propriedade do Município, excetuados os decorrentes de impostos; (ii) ativos não-financeiros, bens móveis e imóveis, de propriedade do Município, na forma definida em regulamento, observadas as condições previstas em lei; (iii) transferências, doações ou patrocínios de organismos ou entidades nacionais ou estrangeiras, de pessoas físicas ou jurídicas nacionais ou estrangeiras de direito público ou privado; (iv) recursos provenientes de operação de crédito internas e externas, realizadas para este fim; (v) ações ordinárias ou preferenciais de titularidade do Município, no capital de sociedades anônimas, desde que não acarretem a perda do respectivo controle estatal; (vi) recursos provenientes da Dívida Ativa do Município; (vii) recursos orçamentários do Tesouro Municipal; e (viii) outras receitas destinadas ao Fundo, previstas na Lei Federal nº 11.079, de 2004.

3.6.2.3 São José dos Pinhais

São José dos Pinhais possui duas leis que tratam de Parcerias Público-Privadas (PPPs): (i) Lei Ordinária nº 3.196, de 21 de dezembro de 2018 ("Lei nº 3.196/2018"), estabelece o Programa Municipal de PPPs, cria o Conselho Gestor e autoriza a criação de um Fundo Garantidor de PPPs; (ii) Lei Ordinária nº 3604, de 2020, autoriza o Poder Executivo Municipal a celebrar PPPs para a prestação de serviços de iluminação pública.

O art. 5º da Lei nº 3.196/2018 estabelece que podem ser objeto de parceria público-privada (i) a delegação, total ou parcial, da prestação ou da exploração de serviço público, precedida ou não da execução de obra pública; (ii) o desempenho de atividade de competência da Administração Pública, precedido ou não da execução de obra pública; (iii) a construção, a ampliação, a manutenção, a reforma e a gestão de instalações de uso público em geral, bem como de vias públicas e de terminais municipais, incluídas as recebidas em delegação, do Estado ou da União.

O poder público fica autorizado, conforme o art. 20 da Lei nº 3.196/2018, a instituir o Fundo Garantidor de Parceria Público-Privada Municipal ("FGPPP"), abrangendo a administração direta e indireta, que terá por finalidade prestar garantia de pagamento de obrigações pecuniárias assumidas pelos parceiros públicos municipais em virtude das parcerias público-privadas.

A efetiva criação do FGPPP ocorreu por meio da Lei nº 2.576, de 17 de março de 2022 ("Lei nº 2.576/2022"). O FGPPP, segundo o art. 2º da referida Lei nº 2.576/2022, possui natureza contábil, sem personalidade jurídica. Dentre os recursos que poderão constituir o FGPPP estão os ativos financeiros de propriedade do Município de São José dos Pinhais, excetuados os decorrentes de impostos; os ativos não financeiros de propriedade do Município; as transferências, doações ou patrocínios de organismos ou entidades nacionais ou estrangeiras; os recursos provenientes de operação de crédito.

3.6.2.4 Colombo

A Lei Ordinária 1.672/2022 do Município de Colombo, institui o Programa de Parcerias Público-Privadas ("Lei nº 1.672/2022").

O art. 7º da Lei nº 1.672/2022 estabelece que podem ser objeto de parceria público-privada (i) a delegação, total ou parcial, da prestação ou da exploração de serviço público, precedida ou não da execução de obra pública; (ii) o desempenho de atividade de competência da Administração Pública, precedido ou não da execução de obra pública; (iii) a construção, a ampliação, a manutenção, a reforma e a gestão de instalações de uso público em geral, bem como de vias públicas e de terminais municipais, incluídas as recebidas em delegação, do Estado ou da União.

A gestão do Programa Municipal de Parcerias Público-Privadas será realizada, conforme o art. 21 da Lei nº 1.672/2022, pelo Comitê Gestor de Parcerias Público-Privadas ("CGPPP"), vinculado ao

Gabinete do Chefe do Poder Executivo, que definirá as prioridades quanto à implantação, expansão, melhoria, gestão ou exploração de bens, serviços, atividades, infraestruturas, estabelecimentos ou empreendimentos públicos.

O poder público fica autorizado, conforme o art. 27 da Lei nº 1.672/2022, a instituir o Fundo Garantidor de Parceria Público-Privada Municipal (“FGPPP”), abrangendo a administração direta e indireta, que terá por finalidade prestar garantia de pagamento de obrigações pecuniárias assumidas pelos parceiros públicos municipais em virtude das parcerias público-privadas.

No entanto, não foi possível localizar, por meio dos canais públicos de acesso à informação, a efetiva constituição e o funcionamento do FGPPP no Município de Colombo.

3.6.2.5 Araucária

O Decreto nº 39.132 de 2023 regulamenta a aplicação da Lei nº 14.133/2021 no Município de Araucária. A referida lei estabelece normas gerais de licitação e contratação para as Administrações Públicas diretas, autárquicas e fundacionais da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios. Os principais dispositivos do Decreto nº 39.132 de 2023 serão detalhados nos parágrafos seguintes.

Ademais, a Lei nº 2.961 de 2016 institui o Programa de Parcerias Público-Privadas do Município de Araucária - PPP-Araucária, no âmbito do Poder Executivo Municipal, englobando os órgãos da administração direta, as autarquias, as fundações públicas, as empresas públicas, as sociedades de economia mista e demais entidades controladas direta ou indiretamente pelo Município.

Não serão consideradas Parcerias Público-Privadas, conforme definido pelo art.10: (i) a realização de obra pública sem atribuição ao contratado do encargo de mantê-la e explorá-la, ainda que sob o regime de locação ou arrendamento; (ii) a terceirização de mão-de-obra que seja objeto único de contrato; e (iii) a prestação isolada, que não envolva conjunto de atividades.

Como remuneração da concessionária o art.14 prevê as seguintes formas: tarifa cobrada dos usuários; (ii) recursos do Tesouro Municipal ou de entidade da Administração Indireta Municipal; (iii) cessão de créditos não-tributários; (iv) transferência de bens móveis e imóveis na forma da lei; (v) outorga de direitos sobre bens públicos dominicais; (vi) cessão do direito de exploração comercial de bens públicos e outros bens de natureza imaterial, tais como marcas, patentes e bancos de dados; (vii) títulos da dívida pública, emitidos com observância da legislação aplicável; e (viii) outras receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados.

Não obstante, o art.17 estabelece que o comprometimento anual com as despesas decorrentes dos contratos de Parcerias Público-Privadas, que vierem a ser custeados com recursos do Tesouro Municipal, no todo ou em parte, não excederá o limite de até 5% da receita corrente líquida apurada.

Fica criado o fundo garantidor das parcerias público-privadas do Município da Araucária como forma de garantir as obrigações do ente público no âmbito das parcerias público – privadas, conforme define o art.20.

Por fim, o art.22 define que o fundo garantidor é constituído a partir dos seguintes direitos, bens e receitas: (i) recursos orçamentários do tesouro e os créditos adicionais; (ii) os rendimentos provenientes de depósitos bancários e aplicações financeiras do fundo garantidor; (iii) os provenientes de operações de crédito internas e externas; (iv) as doações, os auxílios, as contribuições e os legados destinados ao fundo garantidor; (v) os provenientes do estado e da União; e (vi) outras receitas destinadas ao fundo garantidor.

3.6.2.6 Piraquara

No âmbito do Município de Piraquara, institui-se por meio da Lei nº 2194 de 2021, o Programa Municipal de Parcerias Público-Privadas, que tem como objetivo disciplinar e promover a realização de parcerias público-privadas no âmbito da administração pública, em áreas de atuação pública de interesse social ou econômico.

A lei também estabelece um rol taxativo de atividades objeto de Parceria Público-Privada, mais especificamente, (i) a delegação, total ou parcial, da prestação ou da exploração de serviço público, precedida ou não da execução de obra pública, (ii) o desempenho de atividade de competência da Administração Pública, precedido ou não da execução de obra pública e (iii) a construção, a ampliação, a manutenção, a reforma e a gestão de instalações de uso público em geral, bem como de vias públicas e de terminais municipais, incluídas as recebidas em delegação, do Estado ou da União.

Por fim, cabe destacar o artigo 18, que institui as formas de garantia das obrigações pecuniárias contraídas pela administração pública em contrato de parceria público-privada, por meio de: vinculação de receitas; instituição ou utilização de fundos especiais previstos em lei; contratação de seguro-garantia com companhias seguradoras que não sejam controladas pelo Poder Público; garantia prestada por organismo internacional ou instituição financeira que não seja controlada pelo Poder Público; garantias prestadas por fundo garantidor ou empresa estatal criada para essa finalidade; e outros mecanismos admitidos em lei.

Ademais, o artigo 20 faculta ao Poder Executivo a instituição de Fundo Garantidor de Parcerias Público-Privadas Municipal, englobando tanto a administração direta quanto indireta. O fundo deverá ter como finalidade a prestação de garantia de pagamento de obrigações pecuniárias assumidas pelos parceiros públicos municipais em virtude das parcerias público-privadas. Por oportuno, aponta-se que, após buscas em canais oficiais da municipalidade, não foi possível encontrar confirmação de efetiva instituição de Fundo Garantidos de Parceria Público Privada no Município de Piraquara.

3.6.2.7 Pinhais

A Lei nº 2.576 de 2022 dispõe o sobre o fundo garantidor das parcerias público-privadas do Município de Pinhais. De acordo com seu art.3 o fundo garantidor das parcerias público-privadas oferecerá garantias reais aos contratos de parcerias que lhes assegurem a continuidade do desembolso pelo Município, na forma da legislação vigente.

Por fim, o fundo garantidor é constituído a partir dos seguintes direitos, bens e receitas: (i) ativos financeiros de propriedade do Município, excetuados os decorrentes de impostos; (ii) ativos não financeiros, bens móveis e imóveis, de propriedade do Município, na forma definida em regulamento, observadas as condições previstas em lei; (iii) transferências, doações ou patrocínios de organismos ou entidades nacionais ou estrangeiras, de pessoas físicas ou jurídicas nacionais ou estrangeiras de direito público ou privado; (iv) recursos provenientes de operação de crédito internas e externas, realizadas para este fim; (v) recursos provenientes da Dívida Ativa do Município; (vi) recursos orçamentários do Tesouro Municipal; e (vii) outras receitas destinadas ao Fundo, previstas na Lei Federal nº 11.079, de 2004.

3.6.2.8 Almirante Tamandaré

A Lei nº 1.845 de 2015 é responsável por instituir o programa de parcerias público – privada no Município de Almirante Tamandaré.

Conforme definido pelo art. 2º da referida lei, o Programa de Parcerias Público-Privadas de Almirante Tamandaré orientar-se-á pelas seguintes diretrizes: (i) qualidade e continuidade na prestação dos serviços, obras e atividades; (ii) universalização do acesso a bens e serviços essenciais; (iii) estímulo à competitividade na prestação dos serviços; (iv) responsabilidade social e ambiental; (v) participação popular, mediante consulta pública; e (vi) responsabilidade fiscal na celebração e execução dos contratos.

Ademais, de acordo com o art. 4 não serão consideradas parcerias público-privadas: (i) a realização de obra pública sem atribuição ao contratado do encargo de mantê-la e explorá-la pelo período mínimo de 5 (cinco) anos; (ii) a terceirização de mão-de-obra, o fornecimento e instalação de equipamentos ou a execução de obra pública, que sejam objeto único de contrato; (iii) a prestação isolada, que não envolva conjunto de atividades; e (iv) contrato com valor inferior a R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais).

A remuneração do parceiro privado, segundo o art.12 poderá ser feita mediante a utilização isolada ou combinada dos seguintes meios: (i) tarifas cobradas dos usuários; (ii) pagamento com recursos orçamentários; (iii) cessão de créditos do Município e das entidades da Administração Municipal, observada a legislação vigente; (iv) cessão de direitos relativos à exploração comercial de bens públicos materiais ou imateriais; (v) transferência de bens móveis ou imóveis, observada a

legislação vigente; (vi) títulos da dívida pública, emitidos em conformidade com a legislação pertinente; e (vii) outras receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados.

No que tange as obrigações contraídas pelo parceiro público, nos contratos de parcerias público-privadas, poderão ser garantidas mediante garantias reais, pessoais e fidejussórias e a utilização do fundo garantidor, conforme define o art.15.

A Prefeitura de Almirante Tamandaré para garantir suas obrigações no âmbito dos contratos de concessão instituiu o fundo garantidor das parcerias público-privadas firmadas no âmbito do Município.

Conforme definido pelo art.17, o fundo tem natureza jurídica privada e com a finalidade de prestar garantia das obrigações assumidas pelo parceiro público, tendo sua receita constituída a partir dos seguintes créditos, bens e direitos: (i) ativos de propriedade do Município; (ii) bens móveis e imóveis, inclusive ações ordinárias ou preferenciais de titularidade do Município, ou das entidades da Administração indireta, representativas do capital social de empresas públicas ou sociedades de economia mista, desde que tal destinação ao Fundo não implique a perda do controle estatal; (iii) títulos da dívida pública; (iv) recursos orçamentários destinados ao fundo garantidor; (v) contribuições vinculadas aos serviços prestados; (vi) receitas de contratos de parcerias público-privadas, desde que expressamente destinadas ao fundo garantidor; (vii) rendimentos provenientes de depósitos bancários e outras aplicações financeiras dos recursos do próprio fundo garantidor; e através de (viii) doações, auxílios, contribuições, legados ou quaisquer outras receitas destinadas ao fundo garantidor.

3.6.2.9 Precedente

A título de precedente, vale destacar a licitação de parceria público-privada realizada em 14 de julho de 2023, pela Saneamento do Paraná (“Sanepar”), no setor de saneamento básico. O Saneamento Consultoria, grupo formado pelas empresas Aegea, Perfin e Kinea, foi o vencedor do leilão, e será responsável por realizar investimentos de aproximadamente R\$ 1,2 bilhão em esgotamento sanitário em 16 municípios da RMC e do litoral do Estado do Paraná.

O contrato terá 24 anos e 5 meses de duração e será responsável pela operação, manutenção e execução das obras de coleta, transporte, tratamento e destinação do esgoto. A receita virá integralmente de repasses da Sanepar, e não de tarifas cobradas diretamente dos usuários. O objetivo é viabilizar a universalização dos serviços de esgoto nas 16 cidades. Nesse projeto, a garantia pública consiste em contrato de vinculação de recebíveis futuros, em que a SANEPAR se obriga a constituir e vincular, em favor da concessionária, a receita futura objeto dos recebíveis, limitada ao teto da conta vinculada, e constituir e manter a conta reserva.

3.6.3 Sistema de Bilhetagem

3.6.3.1 Abrangência na RMC e em Curitiba

O Regulamento do Sistema de Bilhetagem Eletrônica da RMC, instituído pela Portaria COMEC nº 26, de 05 de agosto de 2015, conforme alterado pela Portaria COMEC nº 15 de 09 de abril de 2019, estabelece, autoriza o pagamento das tarifas poderá ser realizado através dos créditos ou vale transporte carregados em cartão eletrônico ou similar que vier a substituí-lo, ou em espécie diretamente ao operador.

A bilhetagem eletrônica na RMC opera por meio do cartão transporte denominado “Metrocard”, oferecendo aos usuários do Transporte Coletivo de Passageiros, coordenada pela AMEP diversos pontos de integração temporal, os quais possibilitam o embarque em uma segunda linha do sistema sem a necessidade de pagar uma nova tarifa.

Curitiba mantém a infraestrutura de transporte da RIT à disposição do Sistema de Transporte Coletivo Metropolitano para integrações físicas tarifárias.

3.6.3.2 Curitiba

O sistema de bilhetagem eletrônica do transporte coletivo urbano do Município de Curitiba é gerido pela URBS, conforme previsto na Lei Municipal nº 12.597/2008, que regulamenta o Sistema de Transporte Coletivo.

A implementação e operação do sistema também são disciplinadas pelo Decreto Municipal nº 128/2012, que detalha as normas para a utilização dos cartões eletrônicos e a integração tarifária. A bilhetagem utiliza tecnologia RFID (Identificação por Radiofrequência) aplicada em cartões recarregáveis, denominados Cartões Transporte, que armazenam créditos para acesso ao serviço. Este sistema permite o pagamento automático das tarifas no momento do embarque, eliminando a necessidade do uso de dinheiro em espécie e possibilitando maior controle da arrecadação e do fluxo de usuários.

A regulamentação específica da integração tarifária é realizada por meio dos contratos de concessão celebrados, a exemplo do Contrato de Concessão nº 086/2010, firmado entre a URBS e o Consórcio Pontual, que estabelece os parâmetros para a cobrança e repasse das tarifas, permitindo ao usuário realizar até quatro viagens em diferentes linhas dentro de um intervalo de duas horas, pagando uma única tarifa. A URBS administra os saldos, controla o desbloqueio dos cartões e repassa os valores financeiros aos operadores das linhas, mediante sistema informatizado que assegura transparência e auditoria contínua dos fluxos financeiros.

Além da gestão tarifária, o sistema coleta dados operacionais essenciais para o planejamento e monitoramento do transporte público municipal, subsidiando políticas tarifárias, otimização de rotas

e ajustes na oferta. O atendimento a tarifas sociais está previsto em normativas municipais e federais, incluindo o Estatuto do Idoso (Lei Federal nº 10.741/2003), com a URBS responsável pela concessão e validação dos benefícios para grupos prioritários como idosos, estudantes e pessoas com deficiência.

3.6.3.3 São José dos Pinhais

A Lei nº 1.175, de 28 de março de 2008 ("Lei nº 1.175/2008"), alterada, pela Lei nº 2.739, de 15 de julho de 2016, criou o sistema de bilhetagem eletrônica de transporte coletivo urbano no Município de São José dos Pinhais ("SBE-SJP").

Conforme o art. 2º da Lei nº 1.175/2008, as empresas concessionárias do sistema de transporte coletivo urbano do Município de São José dos Pinhais implantarão e garantirão a gestão do SBE-SJP, podendo para tanto constituir uma pessoa jurídica ou consórcio.

As modalidades de cartões que compõem o SBE-SJP são, de acordo com o art. 4º da Lei nº 1.175/2008:

- (i) Cartão Cidadão: aquele que é cedido a qualquer cidadão que efetue o pagamento da tarifa em dinheiro, desde que a aquisição do crédito corresponda a, no mínimo, dez vezes o valor da tarifa vigente;
- (ii) Cartão Vale Transporte: cartão inteligente cedido às pessoas jurídicas, a título de comodato, para serem distribuídos aos empregados com a finalidade de utilização dos créditos para a locomoção exclusiva da residência para o trabalho e vice-versa;
- (iii) Cartão Estudante: cartão inteligente cedido a qualquer estudante do ensino fundamental, médio e superior (beneficiários do "Passe Escolar", nos termos das Leis Municipais nº [59/97](#) e [584/04](#)) com a finalidade exclusiva de locomoção entre a residência e a instituição de ensino e vice-versa;
- (iv) Cartão Sênior: Cartão inteligente cedido gratuitamente às pessoas com idade superior a 65 anos, que tenham sido cadastradas nas concessionárias ou na Pessoa Jurídica ou consórcio por elas delegado.
- (v) Cartão Especial: Cartão inteligente cedido gratuitamente ao portador de necessidades especiais.
- (vi) Cartão Artes: Cartão inteligente cedido a qualquer aluno matriculado em cursos ou oficinas da Secretaria de Cultura e na Banda Marcial, beneficiários do "Passe para as Artes", nos termos da Lei Municipal nº [472/03](#), com a finalidade exclusiva de locomoção entre a residência e o curso/oficina e vice-versa.

A Lei nº 3.999, de 21 de junho de 2022 ("Lei nº 3.999/2022"), por sua vez, autoriza, no âmbito do Município de São José dos Pinhais, o pagamento da tarifa do serviço de transporte público por meio

de cartão de crédito e débito ou PIX, sem prejuízo das demais modalidades de pagamento previstas na Lei nº 1.175/2008.

A integração temporal entre linhas é automática. Porém, ocorre apenas quando o pagamento é feito com o Cartão Transporte, com integração com a RMC. O usuário tem 2h30m para embarcar na segunda linha sem pagar nova tarifa.

3.6.3.4 Colombo

Pelas vias de acesso a informações públicas, não constam quaisquer normas específicas do município de Colombo para a organização de seu sistema de bilhetagem no âmbito do transporte coletivo de passageiros por ônibus.

3.6.3.5 Araucária

Nos termos da Lei nº 3.926, de 19 de julho de 2022, o Município concedeu isenção ao pagamento de tarifa de passageiros do Transporte Público Coletivo Integrado de Araucária / TRIAR aos agentes censitários e recenseadores.

Não identificamos legislação adicional específica no município de Araucária que discipline e regre a bilhetagem no âmbito do transporte coletivo de passageiros por ônibus.

3.6.3.6 Fazenda Rio Grande

Pelas vias de acesso a informações públicas, não constam quaisquer normas específicas do município de Fazenda Rio Grande para a organização de seu sistema de bilhetagem no âmbito do transporte coletivo de passageiros por ônibus.

3.6.3.7 Piraquara

Pelas vias de acesso a informações públicas, não constam quaisquer normas específicas do município de Piraquara para a organização de seu sistema de bilhetagem no âmbito do transporte coletivo de passageiros por ônibus.

3.6.3.8 Almirante Tamandaré

Pelas vias de acesso a informações públicas, não constam quaisquer normas específicas do município de Almirante Tamandaré para a organização de seu sistema de bilhetagem no âmbito do transporte coletivo de passageiros por ônibus.

3.7 Anexos Jurídicos

3.7.1 Framework Geral da RM

FRAMEWORK INSTITUCIONAL DA RM	
Constituição da RM	A RMC foi instituída pela Lei Complementar Federal nº 14, de 08 de junho de 1973 (“LCF 14/73”), com fundamento no art. 154 da Constituição Federal da República de 1967. Hoje, a RMC é disciplinada pela Lei Complementar Estadual nº 111, de 11 de agosto de 2005 (“LC nº 111/2005”)
Composição da RM e atualização	Curitiba, Adrianópolis, Agudos do Sul, Almirante Tamandaré, Araucária, Balsa Nova, Bocaiúva do Sul, Campina Grande do Sul, Campo do Tenente, Campo Largo, Campo Magro, Cerro Azul, Colombo, Contenda, Doutor Ulysses, Fazenda Rio Grande, Itaperuçu, Lapa, Mandirituba, Piên, Pinhais, Piraquara, Quatro Barras, Rio Branco do Sul, Rio Negro, São José dos Pinhais, Quitandinha, Tijucas do Sul e Tunas do Paraná.
Correspondência da RM com a disciplina jurídica metropolitana	N/A
Estrutura de governança da RM	A estrutura de governança da RM é composta pelos seguintes órgãos: (i) AMEP; (ii) Secretaria de Estado das Cidades; (iii) Conselho Estadual das Cidades do Paraná (iv) Secretaria Municipal Extraordinária para o Desenvolvimento da RMC (v) Programa de Desenvolvimento Produtivo Integrado da RMC - Pró-Metrópole.
Contratos celebrados pela RM	N/A
Existência de Convênios/Consórcios Públicos	A COMEC, que precedeu e foi substituída pela AMEP, celebrou diversos convênios com a URBS relacionados à mobilidade urbana da RMC.
Normas sobre Mobilidade Urbana editadas pela RM	Não foram identificadas normas sobre mobilidade urbana editadas pela RMC. Entretanto, O Concidades Paraná editou resoluções normativas no âmbito da RMC, a exemplo da Resolução Normativa nº 02, de 30 de abril de 2024, que aprovou o regimento da 7ª Conferência Estadual das Cidades, e da Resolução Normativa nº 09, de 24 de julho de 2019, que homologou o regimento interno do Concidades Paraná.

Agente fiscalizador metropolitano	A AMEP é uma autarquia vinculada à Secretaria de Estado do Desenvolvimento Urbano e Obras Públicas – SEDU, e possui a finalidade de promover, implementar e monitorar a política estadual de desenvolvimento urbano, aprimorando a ação executiva do Estado do Paraná nos assuntos metropolitanos, incluindo a fiscalização do cumprimento das normas e diretrizes de planejamento e execução de FPICs nas Regiões Metropolitanas, em especial quanto a normas de parcelamento do solo metropolitano para fins urbanos e área de interesse especial.
-----------------------------------	--

3.7.2 Operações existentes de transporte

<i>CONVÊNIO COMEC - URBS</i>	
Contrato / Tipo de Operação	Convênio firmado entre o Estado do Paraná e a URBS
Partes	Estado do Paraná, por meio da Secretaria de Estado do Desenvolvimento Urbano; COMEC; e URBS – Urbanização de Curitiba S.A.
Autoridade Reguladora	Secretaria de Estado do Desenvolvimento Urbano.
Objeto	<p>Operacionalização das ações referentes ao sistema de transporte coletivo metropolitano de passageiros da RMC, sob a supervisão e gestão da COMEC e auxílio da URBS.</p> <p>O planejamento e o gerenciamento dos serviços de transporte coletivo metropolitano de passageiros na RMC serão exercidos pelo COMEC com o auxílio da URBS.</p> <p>Adoção das medidas necessárias à compatibilização e adequação dos sistemas urbano (Curitiba) e metropolitano de transporte coletivo de passageiros, visando o aprimoramento da integração operacional destes sistemas que compõem a rede integrada de transporte coletivo, especialmente no que toca ao compartilhamento de infraestrutura, expertise e meios humanos e materiais do Sistema Urbano de Curitiba com o Sistema Metropolitano Integrado.</p> <p>Subsidiar o transporte urbano de passageiros do município de Curitiba, para que se mantenha a modicidade tarifária.</p>

Unidades federativas integrantes das linhas de transporte	Estado do Paraná.
Tipo de Outorga	Convênio de delegação.
Valor do contrato	R\$ 75.362.793,44 (setenta e cinco milhões, trezentos e sessenta e dois mil, setecentos e noventa e três reais e quarenta e quatro centavos).
Data de assinatura	05 de julho de 2018.
Vigência	Até 31 de dezembro de 2018, podendo ser aditivado por instrumento adequado e por vontade de ambas as partes.

<p>Atribuições e obrigações</p>	<p>Compete ao Município o recebimento dos valores repassados pelo Estado do Paraná, em conta corrente específica vinculada ao convênio e ao FUC.</p> <p>Compete ao Estado do Paraná o repasse dos recursos financeiros.</p> <p>Compete à URBS, entre outros:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Auxiliar a COMEC, quando solicitada por esta, no planejamento do sistema de transporte coletivo metropolitano de passageiros; • No âmbito da RMC, disponibilizar à COMEC equipe de fiscais para auxílio na atividade fiscalizatória relativamente ao transporte coletivo de passageiros metropolitanos sob gestão da COMEC, quando requisitada; • Responsabilizar-se, de forma exclusiva, pelo gerenciamento administrativo e financeiro dos recursos recebidos. <p>Compete à COMEC, entre outros:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Manter a gestão, supervisão, fiscalização, planejamento e controle da execução da outorga de concessão ou permissão dos serviços de transporte coletivo metropolitano de passageiros na RMC • Repassar ao FUC os recursos previstos na Cláusula Nona; • Fixar as tarifas técnicas e públicas a serem cobradas dos usuários do sistema de transporte coletivo metropolitano de passageiros de todas as linhas de transporte sob sua gestão. <p>São atribuições conjuntas da URBS e da COMEC, entre outras:</p> <ul style="list-style-type: none"> • A participação na execução do planejamento do sistema de transporte coletivo urbano e metropolitano de passageiros, relativamente nas linhas compartilhadas; • Para o cumprimento do objeto do presente convênio, as partes poderão firmar outros convênios, consórcios, contratos ou acordos para integração com os municípios da RMC.
<p>Forma de Remuneração da Contratada</p>	<p>N/A</p>
<p>Reajuste Tarifário</p>	<p>N/A</p>
<p>Requalificação da Tarifa</p>	<p>N/A</p>

Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	N/A
Formas de Reequilíbrio	N/A
Garantias	N/A
Hipóteses de extinção	A rescisão do convênio dar-se-á, de pleno direito, em razão de superveniência de norma legal ou de interesse público relevante que o torne, material ou formalmente inexecutável, bem como no caso do descumprimento de quaisquer das obrigações estabelecidas neste instrumento.
Riscos da Contratada	N/A
Riscos do Poder Concedente	N/A
Transferência / Subcontratação	N/A
Transferência de Controle	N/A
Penalidades	N/A
Aditivos Contratuais	N/A

<i>CONVÊNIO</i>	
Contrato / Tipo de Operação	Convênio firmado entre o Estado do Paraná e a URBS
Partes	Estado do Paraná, por meio da COMEC; e URBS – Urbanização de Curitiba S.A.
Autoridade Reguladora	Secretaria de Estado do Planejamento e Coordenação Geral
Objeto	Delegação pela COMEC à URBS das atividades de planejamento e gerenciamento do Transporte Metropolitano, a implantação das medidas necessárias para a compatibilização e adequação do transporte coletivo :metropolitano com o sistema de transporte coletivo de passageiros de Curitiba, visando a integração operacional destes sistemas que comporão a rede integrada de transporte coletivo da RMC.
Unidades federativas integrantes das linhas de transporte	Estado do Paraná.

Tipo de Outorga	Convênio de delegação.
Valor do contrato	R\$ 97.000,00 (noventa e sete mil reais) mensais referentes a apoio técnico e operacional. A aquisição das ESTAÇÕES TUBO e sua fixação no leito de estrutura básica dos pontos de parada dos ônibus, serão precedidos do obrigatório processo licitatório e ficam a cargo da URBS, cabendo à COMEC o repasse dos recursos necessários que importam no valor total de R\$ 1.900.000,00 (um milhão e novecentos mil reais).
Data de assinatura	31 de janeiro de 1996.
Vigência	40 (quarenta) meses contados da data da sua assinatura e prorrogados automaticamente por igual período, em se não havendo denúncia por qualquer das partes convenientes.
Atribuições e obrigações	<p>Compete à URBS:</p> <p>I - Realizar o planejamento visando a integração do Transporte Coletivo Metropolitano, com observância do Plano de Estruturação da Região Metropolitana de Curitiba;</p> <p>II - Promover e coordenar a implementação, a operação, a administração, a integração e a expansão dos serviços e planos pertinentes;</p> <p>III - Coordenar, supervisionar e fiscalizar os serviços operacionais executados pelas empresas delegatárias do Sistema;</p> <p>IV - Aplicar penalidades por infrações cometidas, relativamente à prestação dos serviços;</p> <p>V - Exercer todas as prerrogativas destinadas a plena execução do objeto do presente termo.</p> <p>O ESTADO, mediante proposta formulada pela URBS, fixará, a tarifa a ser cobrada dos usuários do Serviço de Transporte Coletivo Metropolitano.</p> <p>Compete à COMEC:</p> <p>I - Manter o controle e liberação da execução da outorga de concessões e/ou permissões para o serviço de Transporte Coletivo Metropolitano, na Região Metropolitana de Curitiba;</p> <p>II - Homologar toda a parte contratual contraída entre a URBS e as empresas prestadoras de serviço de Transporte Coletivo Metropolitano, na Região Metropolitana de Curitiba;</p> <p>III - Repassar à URBS os recursos previstos neste instrumento, na forma e condições estabelecidas;</p> <p>IV - Repassar à URBS os recursos eventuais necessários para reforma ou ampliação dos Terminais;</p>

	V - Prover os recursos para as demais etapas de modernização e racionalização do sistema metropolitano referente à infra-estrutura e construção de novos terminais.
Forma de Remuneração da Contratada	N/A
Reajuste Tarifário	N/A
Requalificação da Tarifa	N/A
Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	N/A
Formas de Reequilíbrio	N/A
Garantias	N/A
Hipóteses de extinção	N/A
Riscos da Contratada	N/A
Riscos do Poder Concedente	N/A
Transferência / Subcontratação	N/A
Transferência de Controle	N/A
Penalidades	N/A
Aditivos Contratuais	N/A

<i>TERMO DE ENCERRAMENTO DE CONVÊNIO</i>	
Contrato / Tipo de Operação	Termo de Encerramento de Convênio firmado entre o Estado do Paraná e a URBS
Partes	Estado do Paraná, através da Secretaria de Estado do Desenvolvimento Urbano – SEDU; COMEC; e Município de Curitiba, juntamente com a URBS.
Autoridade Reguladora	Estado do Paraná
Objeto	Termo de Encerramento Parcial, referente ao Convênio e seu Termo Aditivo n°. 01/2014 celebrado, cujo objeto era a operacionalização das ações referentes ao SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO METROPOLITANO DE PASSAGEIROS da Região Metropolitana de Curitiba sob a supervisão e gestão da COMEC e auxílio da URBS.
Unidades federativas integrantes das linhas de transporte	Região Metropolitana de Curitiba.

Tipo de Outorga	Termo de encerramento.
Valor do contrato	<p>O Estado do Paraná, através da COMEC, se compromete a efetuar o pagamento da dívida, remanescente do Convênio, no valor original de R\$ 16.454.433,04, ao Fundo de Urbanização de Curitiba (valores referentes às operações realizadas até 31 de dezembro de 2014).</p> <p>Como forma de pagamento parcial do débito acima descrito, o Estado do Paraná, através da COMEC, se compromete a depositar até o dia 28 de janeiro de 2015 a importância de R\$3.807.442,29 (três milhões, oitocentos e sete mil, quatrocentos e quarenta e dois reais e vinte e nove centavos), remanescendo como débito do Estado do Paraná e da COMEC ao FUC a importância de R\$12.646.990,75 (doze milhões seiscentos e quarenta e seis mil, novecentos e noventa reais e setenta e cinco centavos).</p> <p>O Estado do Paraná, através da COMEC, efetuará, também, um depósito no valor de R\$1.192.432,76 (um milhão cento e noventa e dois mil, quatrocentos e trinta e dois reais e setenta e seis centavos), na conta do Fundo de Urbanização de Curitiba, até a data de 28 de janeiro de 2015, valor este que é referente a débitos relativos às operações do mês de Janeiro das empresas metropolitanas, autorizando a URSS a efetuar o repasse deste valor às empresas metropolitanas.</p>
Data de assinatura	28 de janeiro de 2015.
Vigência	N/A
Atribuições e obrigações	<p>OS partícipes indicam como gestores para o acompanhamento e fiscalização do Termo de Encerramento Parcial, bem como dos recursos repassados: Pela COMEC, o Diretor de Transporte Metropolitano. O gestor do Termo de Encerramento Parcial será responsável pelo acompanhamento e fiscalização da transferência e da execução do respectivo objeto, sendo responsável pela emissão, no que couber, dos seguintes documentos destinados a atestar a adequada utilização dos recursos: a) Termo de Acompanhamento e Fiscalização, emitido sempre que houver alguma verificação ou intervenção do fiscal responsável, onde deverá documentar a atividade ocorrida, bem como a condição em que se encontra a execução do objeto naquele momento, destacando inclusive, a omissão do tomador dos recursos quando não houver a execução do objeto ou divergências deste em relação ao pactuado; b) Certificado de Cumprimento dos Objetivos: documento que certifica o cumprimento integral do objeto do termo de encerramento. O gestor de termo de encerramento deverá ser profissional detentor de qualificação técnica compatível para a análise da execução do objeto a ser aferido, devendo constar dos termos ou certificados por ele emitidos, quando for o caso, o seu nome, assinatura, número da carteira de identidade e número ~ do ato da autoridade que o designou para a</p>

	fiscalização e acompanhamento da aplicação dos recursos, com a respectiva data de emissão. Pela URSS, os representantes efetivos na supervisão do Termo de Encerramento Parcial serão, em conjunto, o Gestor da Área de Operação do Transporte Coletivo e o Gestor da Área Financeira.
Forma de Remuneração da Contratada	N/A
Reajuste Tarifário	N/A
Requalificação da Tarifa	N/A
Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	N/A
Formas de Reequilíbrio	N/A
Garantias	N/A
Hipóteses de extinção	N/A
Riscos da Contratada	N/A
Riscos do Poder Concedente	N/A
Transferência / Subcontratação	N/A
Transferência de Controle	N/A
Penalidades	N/A
Aditivos Contratuais	N/A

<i>CONTRATO DE CONCESSÃO – CONSÓRCIO PIONEIRO</i>	
Contrato / Tipo de Operação	Contrato nº 084/2010
Partes	URBS – Urbanização de Curitiba S.A., na qualidade de poder concedente; e Viação Tamandaré LTDA, Viação Cidade Sorriso LTDA., Auto Viação São José dos Pinhais LTDA., CCD Transporte Coletivo S.A., todos integrantes do Consórcio Pioneiro, na qualidade de Concessionária.
Autoridade Reguladora	URBS – Urbanização de Curitiba S.A
Objeto	Delegação dos serviços de transporte coletivo de passageiros, por ônibus, nas linhas e itinerários descritos no lote nº 03 do Edital de Concorrência Pública nº 005/2009.
Unidades federativas integrantes das linhas de transporte	Município de Curitiba

Tipo de Outorga	Concessão.
Valor do contrato	R\$ 3.280.000.000,00 (três bilhões, duzentos e oitenta milhões de reais).
Data de assinatura	1º de setembro de 2010.
Vigência	Cláusula 2 15 (quinze) anos, contados a partir da assinatura do contrato, prorrogáveis
Atribuições e obrigações	Cláusula 9 Constituem atribuições da Concedente: <ul style="list-style-type: none"> • Fixar itinerários e pontos de parada; • Fixar horários, frequência e frota de cada linha; • Determinar terminais de integração e sua operação; • Organizar, programar, controlar e fiscalizar o sistema; • Orçar e gerir receitas e despesas do sistema; • Implantar e extinguir linhas e extensões; • Contratar as empresas que executarão o serviço de transporte; • Gerenciar e controlar o processo da bilhetagem eletrônica, inclusive o vale transporte, o cartão transporte ou equivalente; • Definir, gerenciar e controlar sistemas de monitoramento eletrônico do transporte coletivo; • Estabelecer intercâmbio com entidades técnicas e acadêmicas; • Firmar convênios, consórcios, contratos ou acordos para integração com a Região Metropolitana de Curitiba, com o Estado ou individualmente com cada Município; • Firmar, quando necessário, convênios com órgãos de segurança pública, com o objetivo de promover condições de segurança aos usuários, funcionários e à operação dos serviços; • Estabelecer a metodologia de cálculo que define o custo quilômetro do sistema e a tarifa; • Elaborar e fiscalizar a aplicação dos cálculos tarifários; • Determinar local e procedimentos para inspeções veiculares, testes de fumaça, e captação de coordenadas do GPS dos veículos; • Vistoriar os veículos, garagens, instalações e demais veículos da CONCESSIONÁRIA; • Fixar e aplicar penalidades; • Estabelecer as normas de operação; • Implementar medidas efetivas no controle e atualização da metodologia tarifária, a partir da verificação dos custos, investimentos e outras despesas da CONCESSIONÁRIA;

- Proceder ao cadastramento do pessoal da CONCESSIONÁRIA, usuários e veículos do transporte coletivo, necessários para atender este Contrato ou outras legislações pertinentes;
- Definir a vida útil e padronizar as características dos veículos.
- Estimular o aumento da qualidade e da produtividade dos serviços e da preservação do meio ambiente;
- Implantar mecanismos permanentes de informação sobre os serviços prestados para facilitar o seu acesso aos usuários.
- Regular e fiscalizar, permanentemente, a execução do contrato.
- Fornecer à CONCESSIONÁRIA as normas e os padrões técnicos a serem utilizados na execução do contrato.
- Zelar pela boa qualidade do serviço, bem como estimular sua eficiência, receber e apurar reclamações dos munícipes.

Cabe à CONCESSIONÁRIA:

- Manter a Continuidade do serviço;
- Receber justa remuneração pelos serviços prestados, na forma estabelecida na CLÁUSULA OITAVA, mantida a equação econômico-financeira do Contrato, na forma da lei;
- Prestar o serviço delegado de forma adequada à plena satisfação dos usuários, conforme disposições estabelecidas em lei, nos regulamentos, editais, contratos e determinações, e em especial:
- Dar condições de pleno funcionamento aos serviços sob sua responsabilidade;
- Prestar todas as informações que forem solicitadas pela CONCEDENTE;
- Efetuar e manter atualizada sua escrituração contábil, elaborando demonstrativos mensais, semestrais e anuais, de acordo com o plano de contas, modelos e padrões que lhe forem determinados, de modo a possibilitar a fiscalização pública;
- Cumprir as normas e determinações de operação e arrecadação, inclusive as atinentes à cobrança de tarifa;
- Informar os valores originários dos usuários que não utilizam cartão transporte;
- Operar somente com pessoal devidamente capacitado e habilitado, cadastrado junto à CONCEDENTE, mediante contratações regidas pelo direito privado e legislação trabalhista, assumindo todas as obrigações delas decorrentes, obrigando-se a saldá-los na época própria, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros e a CONCEDENTE;
- Assumir todos os encargos de possível demanda trabalhista, civil ou penal, relacionadas à execução do objeto, originariamente ou vinculada por prevenção, conexão ou contingência;
- Assumir, ainda, a responsabilidade pelos encargos fiscais e comerciais resultantes da execução deste contrato de concessão.

	<ul style="list-style-type: none"> • Utilizar somente veículos que preencham os requisitos de operação, conforme previsto nas normas regulamentares ou gerais pertinentes; • Promover a atualização e o desenvolvimento tecnológico das instalações, equipamentos e sistemas, com vistas a assegurar a melhoria da qualidade do serviço e a preservação do meio ambiente, nos termos da legislação pertinente; • Garantir, dentro das suas possibilidades, a segurança e a integridade física dos usuários e trabalhadores do Sistema de Transporte Público de Curitiba, instituindo mecanismos de monitoramento, controle, cumprimento das determinações da CONCEDENTE, vigilância, logística, tecnologia e cobertura de acidentes pessoais adequados aos custos tarifários; • Executar os serviços com rigoroso cumprimento de viagens e horários programados, características da frota, tarifa, itinerário, pontos de paradas, iniciais, intermediários e finais, estações tubo ou terminais de integração, definidos pela CONCEDENTE; • Submeter-se à fiscalização da CONCEDENTE, facilitando-lhe a ação e cumprindo as suas determinações; • Zelar pela preservação da originalidade dos veículos e equipamentos urbanos sob sua responsabilidade; • Apresentar periodicamente, os seus veículos para inspeção técnica programada, em local na garagem com infra-estrutura adequada para realização dos serviços, limpos e com seus sistemas funcionais, elétricos, pneumáticos, mecânicos e outros equipamentos ou acessórios, em perfeitas condições de uso, sanando imediatamente as irregularidades que possam comprometer o conforto e a segurança do transporte de passageiros, para a obtenção do certificado de vistoria e cadastro; • Apresentar, sempre que solicitado, os seus veículos para inspeções técnicas eventuais, sanando as irregularidades que possam comprometer o conforto e a segurança do transporte de passageiros, em 72 (setenta e duas) horas, sujeitando-se ao afastamento de tráfego dos veículos, os quais deverão ser substituídos por outros, com as mesmas características, de forma que o atendimento dos serviços de nenhum modo possa ser prejudicado; • Apresentar, sempre que solicitado, os veículos para inspeções veiculares, testes de fumaça e outros testes mecânicos, ambientais e operacionais necessários para manutenção da qualidade do sistema; • Preservar o funcionamento e a inviolabilidade dos equipamentos e/ou instrumentos obrigatórios, tais como: contador de passageiros, validador de cartão transporte, tacógrafo, sistema GPS, sistema de mensagens, sistema de segurança de porta e outros; • Proceder à manutenção de validador ou instrumento contador de passageiros em estação tubo ou terminal, somente com a presença de agente de fiscalização da CONCEDENTE; • Manter diariamente os veículos, terminais e estações tubo sob sua responsabilidade, para início de operação, em adequado estado de conservação e limpeza;
--	---

	<ul style="list-style-type: none"> • Promover, sempre que necessário, a desinsetização nos veículos, terminais e estações tubo sob sua responsabilidade; • Manter em serviço apenas empregados cadastrados junto a CONCEDENTE, salvo empregados de atividades passíveis de terceirização; • Comunicar a CONCEDENTE, na data em que tiver ciência, a ocorrência de acidentes, informando também, as providências adotadas e a assistência que for devida aos usuários e prepostos; • Preencher guias e formulários referentes a dados de operação e de custos, cumprindo prazos e normas fixadas pela CONCEDENTE; • Tomar imediatas providências no caso de interrupção de viagem, para não prejudicar o usuário; • Reabastecer e fazer manutenção dos veículos em local apropriado, sem passageiros a bordo; • Não operar com veículos que estejam derramando combustível ou óleos lubrificantes na via pública; • Afixar cartazes de utilidade pública na frota de veículos, estações tubo e terminais, conforme solicitado pela CONCEDENTE; • Disponibilizar nos veículos, estações tubo e terminais de integração, os adesivos, legendas, placas ou dispositivos informativos, internos e/ou externos, determinados pela CONCEDENTE, em adequado estado de conservação e funcionamento; • Disponibilizar os veículos e colaborar com a instalação de material e equipamentos para exploração de publicidade comercial, institucional ou de informações aos usuários; • Desenvolver ações que visem ao bem estar de seus funcionários durante o período de trabalho; • Desenvolver ações que visem a coibir invasões de usuários sem o pagamento da tarifa e vandalismo nos veículos, estações tubo e terminais de integração; • Desenvolver, executar e participar em conjunto com a CONCEDENTE, de campanhas educativas aos usuários do transporte coletivo; • Manter garagem fechada com área de estacionamento, abastecimento, manutenção, inspeção e administração suficiente para toda sua frota e equipamentos adequados às exigências técnicas da CONCEDENTE, bem como às legislações legais pertinentes, inclusive de uso do solo e meio ambiente; • Garantir à CONCEDENTE o livre acesso às suas instalações operacionais e veículos, para o exercício de suas atividades de gerenciamento do serviço de transporte coletivo; • Apresentar à CONCEDENTE, anualmente, balanço demonstrativo de resultados; • Orientar adequadamente os operadores sobre determinações operacionais definidas pela CONCEDENTE; • Recuperar ou pagar os danos que der causa por ato culposo ou doloso causados na infraestrutura do sistema conforme estabelecido pela CONCEDENTE;
Forma de Remuneração da Contratada	Cláusula 8

	A remuneração da CONCESSIONÁRIA será feita de acordo com o número efetivo de passageiros pagantes equivalentes (Ppe) multiplicado pela Tarifa Técnica (Tt) para todo o sistema, inclusive o Sistema Metropolitano Integrado.
Reajuste Tarifário	<p>Cláusula 8.2</p> <p>Os preços pactuados poderão ser alterados depois de decorridos 12 (doze) meses, por reajuste, repactuação ou revisão a fim de assegurar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato nos termos da Lei 10.192/2001 e art. 65 da Lei 8.666/1993. A repactuação de preços será feita mediante a correção do valor do curso/km médio final de cada lote, respeitada a periodicidade mínima de 1 (um) ano, aplicando-se a seguinte fórmula:</p> $VR = \text{Custo} / \text{KMmédioFinal} (1 + VT)$ <p>Onde: VR= valor do custo/km médio final repactuado; Custo/Km médio final = valor do custo/km médio final vigente; VT= Índice de Variação Total dos fatores de correção (em percentual).</p>
Requalificação da Tarifa	N/A
Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	<p>Cláusula 8.5.2</p> <p>Respeitado o disposto no § 5º do art. 65 da Lei Federal nº 8.666/93 e alterações, são pré-requisitos essenciais para fundamentar o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato fatos ou causas que sejam: a) imprevisíveis; b) estranhos à vontade da CONCEDENTE ou das CONCESSIONÁRIA; c) inevitáveis; d) causadores de significativo e irreversível desequilíbrio econômico-financeiro do contrato.</p> <p>No caso de iniciativa da CONCESSIONÁRIA, o pleito deverá ser protocolado por meio de requerimento fundamentado, arrolando os dados e argumentos qualitativos e quantitativos justificadores de desequilíbrio.</p>
Formas de Reequilíbrio	<p>Cláusula 8.5</p> <p>Eventual reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, tanto por iniciativa da CONCEDENTE como da CONCESSIONÁRIA, se processará na forma prevista na alínea “d” do inciso II, §5º e §6º, do art. 65 da Lei Federal nº 8.666/93 e alterações posteriores.</p> <p>Caracterizam o equilíbrio econômico-financeiro inicial do contrato, as condições objeto da proposta do licitante, incluindo os pressupostos contidos no edital que regeu a licitação respectiva, e a planilha de composição de custos dos preços propostos, entregue pela licitante em cumprimento ao mesmo instrumento.</p>
Garantias	Cláusula 19

	<p>A CONCESSIONÁRIA, depositou a garantia exigida para a execução do presente Contrato, no valor de R\$ 10.000.000,00 (Dez milhões de reais). 19.1.1 Ao término do contrato a garantia será restituída mediante requerimento da CONCESSIONÁRIA, obedecidas às normas aplicáveis à espécie. 19.2 Sempre que o valor contratual for aumentado, a CONCESSIONÁRIA será convocada a reforçar a garantia, no prazo máximo de 30 (trinta) dias úteis, de forma que corresponda sempre à mesma porcentagem estabelecida no item 15.1 do Edital. 19.2.1 O não cumprimento da exigência enunciada no item anterior ensejará a aplicação da penalidade prevista no item 13.16.4 deste contrato. 19.2.2 A CONCESSIONÁRIA perderá a garantia de execução em caso de rescisão unilateral do Contrato por culpa exclusiva sua, hipótese em que a importância correspondente à garantia será apropriada pela CONCEDENTE a título de indenização. 19.2.3 A CONCEDENTE também poderá executar a garantia, ou descontar dos pagamentos devidos à CONCESSIONÁRIA, valores correspondentes às multas aplicadas durante a execução do contrato. 19.3 A CONCESSIONÁRIA deverá comprovar a renovação do prazo da garantia em até 5 (cinco) dias contados do vencimento, sob pena de pagamento de multa prevista no item 13.16.4 do contrato.</p>
Hipóteses de extinção	<p>Cláusula 14 14.1 Extinguir-se-á a concessão, por: a) Advento do termo contratual; b) Encampação; c) Caducidade; d) Rescisão; e) Anulação; f) Falência ou extinção da CONCESSIONÁRIA. 14.2 Extinta a concessão, retornam à CONCEDENTE todos os bens reversíveis, direitos e privilégios transferidos à CONCESSIONÁRIA.</p>
Riscos da Contratada	N/A
Riscos do Poder Concedente	N/A
Transferência / Subcontratação	<p>Cláusula 20.1 20.1 É vedada a subconcessão dos serviços.</p>
Transferência de Controle	<p>Cláusula 20.2 20.2 Somente com a anuência prévia da CONCEDENTE, sob pena de caducidade do contrato, a CONCESSIONÁRIA poderá transferir seu controle societário, realizar fusões, incorporações e cisões, bem como transferir o contrato.</p>
Penalidades	<p>Cláusula 13 a) advertência escrita; b) multa; c) apreensão do veículo; d) intervenção; e) extinção do contrato.</p>
Aditivos Contratuais	Termo Aditivo nº 1 e Termo Aditivo nº 2, celebrado em 21 de setembro de 2012.

Contrato / Tipo de Operação	Edital de Concorrência Pública nº 008 de 2021. Contrato de Concessão nº 001 de 2022.
Partes	Prefeitura de Araucária. Silva & Santos Serviços de Transporte de Passageiros e Turismo Ltda.
Autoridade Reguladora	N/A
Objeto	Através do Contrato de Concessão nº 001 de 2022 a Prefeitura de Araucária concede à Silva & Santos Serviços de Transporte de Passageiros e Turismo Ltda, a exploração do Lote Norte do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, a ser executado no Município de Araucária, para os quais poderão ser utilizados veículos do tipo ônibus urbano convencional, devidamente autorizados ao transporte de passageiros de forma coletiva, em uso atualmente, ou que venha a ser utilizado no futuro. A execução do objeto ainda envolverá: (i) Serviço de Operação de Transporte Coletivo Público de Passageiros; (ii) Serviço de Operação dos Equipamentos de validação (bilhetagem eletrônica embarcada nos veículos), correspondente ao número integral de veículos da frota e as catracas disponíveis nos terminais de integração, devendo a Concessionária iniciar seus serviços com a Bilhetagem Eletrônica implantada; (iii) Disponibilização de internet aos usuários em todos os veículos por meio de rede wifi; (iv) Serviço de comercialização de bilhetagem, compreendendo a venda de passagens por meio de mão de obra exclusiva das Concessionárias e por meio da internet.
Unidades federativas integrantes das linhas de transporte	Município de Araucária
Tipo de Outorga	Concessão
Valor do contrato	R\$ 181.642.103,14
Data de assinatura	27 de abril de 2022
Vigência	10 anos, contados da data do início da operação, podendo ser prorrogado por até 20 anos.
Atribuições e obrigações	De acordo com a cláusula 15 são deveres da Concessionária:

	<p>(i) A Concessionária se obriga a manter, durante todo prazo de vigência da concessão, uma frota reserva composta por 10% (dez por cento) da frota operante. Em caso de número fracionado, será arredondado para o número inteiro imediatamente superior.</p> <p>(ii) Providenciar e selecionar, a seu exclusivo critério, contratar em seu nome a mão de obra necessária à execução dos serviços, seja ela especializada ou não, técnica ou administrativa, respondendo por todos os encargos trabalhistas, previdenciários e sociais, não se estabelecendo nenhuma relação com o Poder Concedente.</p> <p>(iii) Nos termos do Contrato, a idade média da frota, após o primeiro ano de operação, não poderá ultrapassar a 05 (cinco) anos, com veículos com no máximo 10 (dez) anos, devendo a substituição ocorrer, exatamente, nos meses de fevereiro ou agosto.</p> <p>(iv) Os veículos cuja vida útil expire entre os meses definidos para substituição poderão permanecer em operação somente até o próximo mês de substituição.</p> <p>(v) O incremento ou decréscimo da frota poderá ocorrer a qualquer tempo, a critério do poder concedente.</p> <p>(vi) Para os veículos com vencimento da vida útil que ocorra no último ano de contrato fica dispensada a sua substituição, exceto se houver renovação contratual.</p> <p>(vii) Arcar com todas as despesas referentes à manutenção, transporte e pessoal, bem como todas aquelas de escritório.</p> <p>(viii) Manter em serviço somente trabalhador com situação profissional regular e diretamente vinculado aos serviços em questão.</p> <p>(ix) Cumprir rigorosamente todas as disposições legais referentes à segurança, higiene e medicina do trabalho, fornecendo por sua conta, todos os materiais necessários à segurança do pessoal que trabalha nos serviços.</p> <p>(x) Responder pela operação, manutenção e reparos dos veículos e equipamentos utilizados na execução dos serviços, bem como pela eventual reposição de peças.</p> <p>(xi) Manter em dia o inventário e o registro dos bens vinculados à concessão.</p> <p>(xii) Franquear ao Poder Concedente a verificação e o registro dos veículos empregados, de equipamentos e serviços em execução, encaminhando toda a documentação pertinente;</p> <p>(xiii) Assumir integral responsabilidade pelos serviços, inclusive responsabilidade civil e criminal pela execução dos mesmos, dotando-os de orientação técnica e arcando com todas as despesas de equipe administrativa alocada direta ou indiretamente;</p>
--	---

	<p>(xiv) Regularizar toda e qualquer falha na execução, em que os serviços estejam em desacordo com as normas e especificações técnicas, sob pena de rescisão da concessão, sem prejuízo de outras penalidades;</p> <p>(xv) Recolher pontualmente os impostos e taxas, federais, estaduais e municipais, a que der causa com a exploração dos serviços;</p> <p>(xvi) Garantir aos encarregados da fiscalização da STC livre acesso, em qualquer época, aos equipamentos e instalações integrantes do serviço;</p> <p>(xvii) Apresentar mensalmente a STC prova de recolhimento das contribuições ao INSS e FGTS, sob pena de multa e, na reincidência, intervenção ou rescisão da concessão, conforme o caso.</p> <p>(xviii) Encaminhar ao Poder Concedente toda a documentação necessária à apuração do custo do sistema de transporte coletivo, nos meios e prazos estipulados.</p> <p>(xix) Os ônibus e o pessoal necessários à execução dos serviços deverão estar em conformidade com as exigências do Código de Trânsito Brasileiro – CTB.</p> <p>(xx) Fornecer acesso irrestrito à STC por meio de login e senha ao sistema/ mecanismo de gerenciamento de frota (“dedo-duro”).</p>
<p>Forma de Remuneração da Contratada</p>	<p>De acordo com a cláusula 11 a remuneração da Concessionária será o resultado da multiplicação do valor do quilômetro pela quilometragem produtiva percorrida acrescida da quilometragem ociosa de até 5%. Ademais, o valor do quilômetro será obtido conforme Método de Cálculo do custo tarifário.</p>
<p>Reajuste Tarifário</p>	<p>A cláusula 13 trata dos reajustes e das revisões ordinárias e extraordinárias, disciplinando o tema da seguinte forma:</p> <p>(i) A planilha tarifária sofrerá reajuste mensal, que compreende a atualização automática dos preços dos insumos conforme a variação destes no mercado, sempre mediante a apresentação de notas fiscais de compras e serviços.</p> <p>(ii) As revisões ordinárias da planilha de custo tarifário ocorrerão de forma anual, a partir de 12 meses após o início da operação ou da homologação da última revisão, visando estabelecer o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.</p> <p>(iii) As revisões ordinárias consistirão em atualização do custo por quilômetro rodado, com base na operação efetivamente realizada, tomando por base pelo menos 12 meses anteriores à revisão.</p> <p>(iv) Para a revisão ordinária considerar-se-á a variação de:</p> <p>a. Índices de consumo de Combustível, Lubrificantes, Rodagem, Peças e Acessórios.</p>

	<p>b. Salários e Encargos adotados em Acordos, Convenções Coletivas, Leis e atos normativos respectivos;</p> <p>c. Índice de pessoal, ou seja, quantitativo de um determinado grupo de funcionários em relação a frota operante.</p>
Requalificação da Tarifa	N/A
Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	<p>Conforme a cláusula 12.2., constitui o equilíbrio econômico-financeiro inicial do contrato, nos termos do artigo 10 da Lei nº 8.987/95, as condições objeto da proposta da licitante, incluindo as suas modificações, informações e pressupostos contidos na planilha tarifária e seu método de cálculo.</p> <p>A cláusula 12.3. estabelece ainda que respeitado o disposto nos §§ 3º e 4º do artigo 9º da Lei nº 8.987/95 e alterações, são pré-requisitos essenciais para fundamentar o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão fatos ou causas, supervenientes à apresentação da proposta, que sejam:</p> <p>I. Imprevisíveis;</p> <p>II. Estranhos à vontade do Poder Concedente ou da Concessionária;</p> <p>III. Inevitáveis; e</p> <p>IV. Causadores de significativo e irreversível desequilíbrio econômico-financeiro do contrato.</p> <p>Por fim, a cláusula 12.4 menciona que no caso de iniciativa da concessionária, o pleito deverá ser protocolado por meio de requerimento fundamentado, arrolando os dados e argumentos qualitativos e quantitativos justificadores do desequilíbrio.</p>
Formas de Reequilíbrio	N/A
Garantias	Garantia de execução do objeto do contrato correspondente a 3% do valor total estimado.
Hipóteses de extinção	<p>Hipóteses de extinção identificadas no decorrer do contrato de concessão:</p> <p>(i) de acordo com a cláusula 15.1.14. a Concessionária deverá regularizar toda e qualquer falha na execução, em que os serviços estejam em desacordo com as normas e especificações técnicas, sob pena de rescisão da concessão, sem prejuízo de outras penalidades;</p> <p>(ii) a cláusula 15.1.17. estabelece que a Concessionária deverá apresentar mensalmente a STC prova de recolhimento das contribuições ao INSS e FGTS, sob pena de multa e, na reincidência, intervenção ou rescisão da concessão, conforme o caso</p> <p>(iii) de acordo com a cláusula 16.7 e 16.8, no caso de descumprimento do compromisso previsto no item 5.4.1.1 do Edital, multa diária de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) por ônibus não entregue, até o limite de 05 (cinco) dias.</p>

	<p>Ultrapassados os 05 (cinco) dias previstos, além da perda da garantia contratual, acarretará a rescisão do contrato, nos termos do art. 78, IV, da Lei Federal nº 8.666/1993, sendo chamadas as licitantes remanescentes, na ordem de classificação, para fazê-lo nos prazos constantes neste edital, a contar da data de sua convocação, e nas condições propostas pelo primeiro classificado.</p> <p>(iv) De acordo com a cláusula 16.10, no caso de não cumprimento do prazo para início da operação dos serviços, além da perda da garantia contratual, acarretará a rescisão do contrato nos termos do art. 78, IV, da Lei Federal nº 8.666/1993, sendo chamadas as licitantes remanescentes, na ordem de classificação, para fazê-lo nos prazos constantes neste edital, a contar da data de sua convocação, e nas condições propostas pelo primeiro classificado.</p>
Riscos da Contratada	De acordo com a cláusula 15.1.13 a Concessionária deverá assumir integral responsabilidade pelos serviços, inclusive responsabilidade civil e criminal pela execução dos mesmos, dotando-os de orientação técnica e arcando com todas as despesas de equipe administrativa alocada direta ou indiretamente;
Riscos do Poder Concedente	De acordo com a cláusula 15.3. são direitos e deveres do Poder Concedente: (i) Direitos básicos do Poder Concedente são todos aqueles previstos em Lei e contrato, destacando especialmente os referentes à regulamentação, planejamento, fiscalização e aplicação de multas, bem como de assegurar a modicidade tarifária e o equilíbrio econômico-financeiro dos custos dos serviços durante a vigência da concessão, através de adequações na planilha tarifária, reajustes ou revisão periódica de tarifas. (ii) Aplicar as multas previstas no Decreto Municipal nº 33.420/2019– Regulamento do Transporte de Passageiros do Município de Araucária.
Transferência / Subcontratação	De acordo com a cláusula 18.1. não será admitida a cessão ou a subcontratação, quer seja total ou parcial, do objeto deste certame.
Transferência de Controle	Conforme estabelecido pela cláusula 18.2, a Concessionária. não poderá, sem prévia anuência da concedente, transferir, total ou parcialmente, a concessão, ou seu controle societário.
Penalidades	De acordo com a cláusula 16, constituem sanções para o caso de inadimplemento: (i) O não cumprimento das obrigações decorrentes do certame, pela licitante/concessionária, dará ensejo à aplicação das sanções previstas na lei 8.666/93 e demais legislações vigentes; (ii) Na hipótese de descumprimento, por parte da contratada, das obrigações assumidas ou a infringência de preceitos legais pertinentes, poderão ser aplicadas, segundo a gravidade da falta cometida, as penalidades

	<p>previstas no Decreto Municipal nº 33.420/2019 Anexo 1 do Edital, bem como das previstas pela legislação vigente.</p> <p>(iii) As penalidades previstas têm caráter de sanção administrativa, conseqüentemente a sua aplicação não exime a Concessionária de reparar os prejuízos que seu ato venha a acarretar a Concedente ou a terceiros.</p> <p>(iv) A aplicação de qualquer penalidade prevista no Edital e no Contrato não exclui a possibilidade de aplicação das demais, bem como das penalidades previstas na Lei nº. 8.666/93, no que couber.</p> <p>(v) O descumprimento parcial ou total, por uma das partes, das obrigações que lhes correspondam, não será considerado como inadimplemento contratual se tiver ocorrido por motivo de caso fortuito ou de força maior, devidamente justificado e comprovado.</p> <p>(vi) A inexecução contratual decorrente do descumprimento das obrigações assumidas neste Edital sem justificativa aceita por parte da Concedente acarretará a Concessionária as seguintes penalidades:</p> <p>(vii) No caso de descumprimento do compromisso previsto no item 5.4.1.1 do Edital, multa diária de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) por ônibus não entregue, até o limite de 05 (cinco) dias;</p> <p>(viii) Ultrapassados os 05 (cinco) dias previstos no item anterior, além da perda da garantia contratual, acarretará a rescisão, nos termos do art. 78, IV, da Lei Federal nº 8.666/1993, sendo chamadas as licitantes remanescentes, na ordem de classificação, para fazê-lo nos prazos constantes neste edital, a contar da data de sua convocação, e nas condições propostas pelo primeiro classificado.</p> <p>(ix) No caso de descumprimento do compromisso previsto no item 5.4.1.2 do Edital, multa diária de R\$ 2.000,00 (dois mil reais) por ônibus não entregue, até o adimplemento da obrigação;</p> <p>(x) No caso de não cumprimento do prazo para início da operação dos serviços, além da perda da garantia contratual, acarretará a rescisão do contrato nos termos do art. 78, IV, da Lei Federal nº 8.666/1993, sendo chamadas as licitantes remanescentes, na ordem de classificação, para fazê-lo nos prazos constantes neste edital, a contar da data de sua convocação, e nas condições propostas pelo primeiro classificado.</p>
Aditivos Contratuais	N/A

Contrato / Tipo de Operação	Edital de Concorrência Pública nº 008 de 2021. Contrato de Concessão nº 002 de 2021.

Partes	Prefeitura de Araucária. Francovig Transportes Coletivos Ltda.
Autoridade Reguladora	N/A
Objeto	<p>Através do Contrato de Concessão nº 002 de 2021 a Prefeitura de Araucária concede à Francovig Transportes Coletivos Ltda, a exploração do Lote Sul do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, a ser executado no Município de Araucária, para os quais poderão ser utilizados veículos do tipo ônibus urbano convencional, devidamente autorizados ao transporte de passageiros de forma coletiva, em uso atualmente, ou que venha a ser utilizado no futuro.</p> <p>A execução do objeto ainda envolverá: (i) Serviço de Operação de Transporte Coletivo Público de Passageiros; (ii) Serviço de Operação dos Equipamentos de validação (bilhetagem eletrônica embarcada nos veículos), correspondente ao número integral de veículos da frota e as catracas disponíveis nos terminais de integração, devendo a Concessionária iniciar seus serviços com a Bilhetagem Eletrônica implantada; (iii) Disponibilização de internet aos usuários em todos os veículos por meio de rede wifi; (iv) Serviço de comercialização de bilhetagem, compreendendo a venda de passagens por meio de mão de obra exclusiva das Concessionárias e por meio da internet.</p>
Unidades federativas integrantes das linhas de transporte	Município de Araucária
Tipo de Outorga	Concessão
Valor do contrato	R\$ 153.392.751,0720
Data de assinatura	18 de junho de 2021
Vigência	10 anos, contados da data do início da operação, podendo ser prorrogado por até 20 anos.

Atribuições e obrigações	<p>De acordo com a cláusula 15 são deveres da Concessionária:</p> <ul style="list-style-type: none">(i) A Concessionária se obriga a manter, durante todo prazo de vigência da concessão, uma frota reserva composta por 10% (dez por cento) da frota operante. Em caso de número fracionado, será arredondado para o número inteiro imediatamente superior.(ii) Providenciar e selecionar, a seu exclusivo critério, contratar em seu nome a mão de obra necessária à execução dos serviços, seja ela especializada ou não, técnica ou administrativa, respondendo por todos os encargos trabalhistas, previdenciários e sociais, não se estabelecendo nenhuma relação com o Poder Concedente.(iii) Nos termos do Contrato, a idade média da frota, após o primeiro ano de operação, não poderá ultrapassar a 05 (cinco) anos, com veículos com no máximo 10 (dez) anos, devendo a substituição ocorrer, exatamente, nos meses de fevereiro ou agosto.(iv) Os veículos cuja vida útil expire entre os meses definidos para substituição poderão permanecer em operação somente até o próximo mês de substituição.(v) O incremento ou decréto da frota poderá ocorrer a qualquer tempo, a critério do poder concedente.(vi) Para os veículos com vencimento da vida útil que ocorra no último ano de contrato fica dispensada a sua substituição, exceto se houver renovação contratual.(vii) Arcar com todas as despesas referentes à manutenção, transporte e pessoal, bem como todas aquelas de escritório.(viii) Manter em serviço somente trabalhador com situação profissional regular e diretamente vinculado aos serviços em questão.(ix) Cumprir rigorosamente todas as disposições legais referentes à segurança, higiene e medicina do trabalho, fornecendo por sua conta, todos os materiais necessários à segurança do pessoal que trabalha nos serviços.(x) Responder pela operação, manutenção e reparos dos veículos e equipamentos utilizados na execução dos serviços, bem como pela eventual reposição de peças.(xi) Manter em dia o inventário e o registro dos bens vinculados à concessão.(xii) Franquear ao Poder Concedente a verificação e o registro dos veículos empregados, de equipamentos e serviços em execução, encaminhando toda a documentação pertinente;
---------------------------------	---

	<p>(xiii) Assumir integral responsabilidade pelos serviços, inclusive responsabilidade civil e criminal pela execução dos mesmos, dotando-os de orientação técnica e arcando com todas as despesas de equipe administrativa alocada direta ou indiretamente;</p> <p>(xiv) Regularizar toda e qualquer falha na execução, em que os serviços estejam em desacordo com as normas e especificações técnicas, sob pena de rescisão da concessão, sem prejuízo de outras penalidades;</p> <p>(xv) Recolher pontualmente os impostos e taxas, federais, estaduais e municipais, a que der causa com a exploração dos serviços;</p> <p>(xvi) Garantir aos encarregados da fiscalização da STC livre acesso, em qualquer época, aos equipamentos e instalações integrantes do serviço;</p> <p>(xvii) Apresentar mensalmente a STC prova de recolhimento das contribuições ao INSS e FGTS, sob pena de multa e, na reincidência, intervenção ou rescisão da concessão, conforme o caso.</p> <p>(xviii) Encaminhar ao Poder Concedente toda a documentação necessária à apuração do custo do sistema de transporte coletivo, nos meios e prazos estipulados.</p> <p>(xix) Os ônibus e o pessoal necessários à execução dos serviços deverão estar em conformidade com as exigências do Código de Trânsito Brasileiro – CTB.</p> <p>(xx) Fornecer acesso irrestrito à STC por meio de login e senha ao sistema/ mecanismo de gerenciamento de frota (“dedo-duro”).</p>
Forma de Remuneração da Contratada	De acordo com a cláusula 11 a remuneração da Concessionária será o resultado da multiplicação do valor do quilômetro pela quilometragem produtiva percorrida acrescida da quilometragem ociosa de até 5%. Ademais, o valor do quilômetro será obtido conforme Método de Cálculo do custo tarifário.

<p>Reajuste Tarifário</p>	<p>A cláusula 13 trata dos reajustes e das revisões ordinárias e extraordinárias, disciplinando o tema da seguinte forma:</p> <p>(i) A planilha tarifária sofrerá reajuste mensal, que compreende a atualização automática dos preços dos insumos conforme a variação destes no mercado, sempre mediante a apresentação de notas fiscais de compras e serviços.</p> <p>(ii) As revisões ordinárias da planilha de custo tarifário ocorrerão de forma anual, a partir de 12 meses após o início da operação ou da homologação da última revisão, visando estabelecer o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.</p> <p>(iii) As revisões ordinárias consistirão em atualização do custo por quilômetro rodado, com base na operação efetivamente realizada, tomando por base pelo menos 12 meses anteriores à revisão.</p> <p>(iv) Para a revisão ordinária considerar-se-á a variação de:</p> <p>a. Índices de consumo de Combustível, Lubrificantes, Rodagem, Peças e Acessórios.</p> <p>b. Salários e Encargos adotados em Acordos, Convenções Coletivas, Leis e atos normativos respectivos;</p> <p>c. Índice de pessoal, ou seja, quantitativo de um determinado grupo de funcionários em relação a frota operante.</p>
<p>Requalificação da Tarifa</p>	<p>N/A</p>
<p>Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro</p>	<p>Conforme a cláusula 12.2., constitui o equilíbrio econômico-financeiro inicial do contrato, nos termos do artigo 10 da Lei nº 8.987/95, as condições objeto da proposta da licitante, incluindo as suas modificações, informações e pressupostos contidos na planilha tarifária e seu método de cálculo.</p> <p>A cláusula 12.3. estabelece ainda que respeitado o disposto nos §§ 3º e 4º do artigo 9º da Lei nº 8.987/95 e alterações, são pré-requisitos essenciais para fundamentar o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão fatos ou causas, supervenientes à apresentação da proposta, que sejam:</p> <p>I. Imprevisíveis;</p> <p>II. Estranhos à vontade do Poder Concedente ou da Concessionária;</p> <p>III. Inevitáveis; e</p> <p>IV. Causadores de significativo e irreversível desequilíbrio econômico-financeiro do contrato.</p> <p>Por fim, a cláusula 12.4 menciona que no caso de iniciativa da concessionária, o pleito deverá ser protocolado por meio de requerimento fundamentado, arrolando os dados e argumentos qualitativos e quantitativos justificadores do desequilíbrio.</p>

Formas de Reequilíbrio	N/A
Garantias	Garantia de execução do objeto do contrato correspondente a 3% do valor total estimado.
Hipóteses de extinção	<p>Hipóteses de extinção identificadas no decorrer do contrato de concessão:</p> <p>(i) de acordo com a cláusula 15.1.14. a Concessionária deverá regularizar toda e qualquer falha na execução, em que os serviços estejam em desacordo com as normas e especificações técnicas, sob pena de rescisão da concessão, sem prejuízo de outras penalidades;</p> <p>(ii) a cláusula 15.1.17. estabelece que a Concessionária deverá apresentar mensalmente a STC prova de recolhimento das contribuições ao INSS e FGTS, sob pena de multa e, na reincidência, intervenção ou rescisão da concessão, conforme o caso</p> <p>(iii) de acordo com a cláusula 16.7 e 16.8, no caso de descumprimento do compromisso previsto no item 5.4.1.1 do Edital, multa diária de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) por ônibus não entregue, até o limite de 05 (cinco) dias. Ultrapassados os 05 (cinco) dias previstos, além da perda da garantia contratual, acarretará a rescisão do contrato, nos termos do art. 78, IV, da Lei Federal nº 8.666/1993, sendo chamadas as licitantes remanescentes, na ordem de classificação, para fazê-lo nos prazos constantes neste edital, a contar da data de sua convocação, e nas condições propostas pelo primeiro classificado.</p> <p>(iv) De acordo com a cláusula 16.10, no caso de não cumprimento do prazo para início da operação dos serviços, além da perda da garantia contratual, acarretará a rescisão do contrato nos termos do art. 78, IV, da Lei Federal nº 8.666/1993, sendo chamadas as licitantes remanescentes, na ordem de classificação, para fazê-lo nos prazos constantes neste edital, a contar da data de sua convocação, e nas condições propostas pelo primeiro classificado.</p>
Riscos da Contratada	De acordo com a cláusula 15.1.13 a Concessionária deverá assumir integral responsabilidade pelos serviços, inclusive responsabilidade civil e criminal pela execução dos mesmos, dotando-os de orientação técnica e arcando com todas as despesas de equipe administrativa alocada direta ou indiretamente;

Riscos do Poder Concedente	De acordo com a cláusula 15.3. são direitos e deveres do Poder Concedente: (i) Direitos básicos do Poder Concedente são todos aqueles previstos em Lei e contrato, destacando especialmente os referentes à regulamentação, planejamento, fiscalização e aplicação de multas, bem como de assegurar a modicidade tarifária e o equilíbrio econômico-financeiro dos custos dos serviços durante a vigência da concessão, através de adequações na planilha tarifária, reajustes ou revisão periódica de tarifas. (ii) Aplicar as multas previstas no Decreto Municipal nº 33.420/2019– Regulamento do Transporte de Passageiros do Município de Araucária.
Transferência / Subcontratação	De acordo com a cláusula 18.1. não será admitida a cessão ou a subcontratação, quer seja total ou parcial, do objeto deste certame.
Transferência de Controle	Conforme estabelecido pela cláusula 18.2, a Concessionária. não poderá, sem prévia anuência da concedente, transferir, total ou parcialmente, a concessão, ou seu controle societário.

<p>Penalidades</p>	<p>De acordo com a cláusula 16, constituem sanções para o caso de inadimplemento:</p> <p>(i) O não cumprimento das obrigações decorrentes do certame, pela licitante/concessionária, dará ensejo à aplicação das sanções previstas na lei 8.666/93 e demais legislações vigentes;</p> <p>(ii) Na hipótese de descumprimento, por parte da contratada, das obrigações assumidas ou a infringência de preceitos legais pertinentes, poderão ser aplicadas, segundo a gravidade da falta cometida, as penalidades previstas no Decreto Municipal nº 33.420/2019 Anexo 1 do Edital, bem como das previstas pela legislação vigente.</p> <p>(iii) As penalidades previstas têm caráter de sanção administrativa, conseqüentemente a sua aplicação não exime a Concessionária de reparar os prejuízos que seu ato venha a acarretar a Concedente ou a terceiros.</p> <p>(iv) A aplicação de qualquer penalidade prevista no Edital e no Contrato não exclui a possibilidade de aplicação das demais, bem como das penalidades previstas na Lei nº. 8.666/93, no que couber.</p> <p>(v) O descumprimento parcial ou total, por uma das partes, das obrigações que lhes correspondam, não será considerado como inadimplemento contratual se tiver ocorrido por motivo de caso fortuito ou de força maior, devidamente justificado e comprovado.</p> <p>(vi) A inexecução contratual decorrente do descumprimento das obrigações assumidas neste Edital sem justificativa aceita por parte da Concedente acarretará a Concessionária as seguintes penalidades:</p> <p>(vii) No caso de descumprimento do compromisso previsto no item 5.4.1.1 do Edital, multa diária de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) por ônibus não entregue, até o limite de 05 (cinco) dias;</p> <p>(viii) Ultrapassados os 05 (cinco) dias previstos no item anterior, além da perda da garantia contratual, acarretará a rescisão, nos termos do art. 78, IV, da Lei Federal nº 8.666/1993, sendo chamadas as licitantes remanescentes, na ordem de classificação, para fazê-lo nos prazos constantes neste edital, a contar da data de sua convocação, e nas condições propostas pelo primeiro classificado.</p> <p>(ix) No caso de descumprimento do compromisso previsto no item 5.4.1.2 do Edital, multa diária de R\$ 2.000,00 (dois mil reais) por ônibus não entregue, até o adimplemento da obrigação;</p> <p>(x) No caso de não cumprimento do prazo para início da operação dos serviços, além da perda da garantia contratual, acarretará a rescisão do contrato nos termos do art. 78, IV, da Lei Federal nº 8.666/1993, sendo chamadas as licitantes remanescentes, na ordem de classificação, para fazê-lo nos prazos constantes neste edital, a contar da data de sua convocação, e nas condições propostas pelo primeiro classificado.</p>
---------------------------	---

Aditivos Contratuais	N/A
-----------------------------	-----

Contrato / Tipo de Operação	Edital de Concorrência Pública nº 008 de 2021. Contrato de Concessão nº 003 de 2021.
Partes	Prefeitura de Araucária. Imperial Locação e Transporte Ltda
Autoridade Reguladora	N/A
Objeto	Através do Contrato de Concessão nº 003 de 2021 a Prefeitura de Araucária concede à Imperial Locação e Transporte Ltda, a exploração do Lote Norte-Sul do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, a ser executado no Município de Araucária, para os quais poderão ser utilizados veículos do tipo ônibus urbano convencional, devidamente autorizados ao transporte de passageiros de forma coletiva, em uso atualmente, ou que venha a ser utilizado no futuro. A execução do objeto ainda envolverá: (i) Serviço de Operação de Transporte Coletivo Público de Passageiros; (ii) Serviço de Operação dos Equipamentos de validação (bilhetagem eletrônica embarcada nos veículos), correspondente ao número integral de veículos da frota e as catracas disponíveis nos terminais de integração, devendo a Concessionária iniciar seus serviços com a Bilhetagem Eletrônica implantada; (iii) Disponibilização de internet aos usuários em todos os veículos por meio de rede wifi; (iv) Serviço de comercialização de bilhetagem, compreendendo a venda de passagens por meio de mão de obra exclusiva das Concessionárias e por meio da internet.
Unidades federativas integrantes das linhas de transporte	Município de Araucária
Tipo de Outorga	Concessão
Valor do contrato	R\$ 126.627.844,9320
Data de assinatura	17 de junho de 2021
Vigência	10 anos, contados da data do início da operação, podendo ser prorrogado por até 20 anos.

Atribuições e obrigações	<p>De acordo com a cláusula 15 são deveres da Concessionária:</p> <ul style="list-style-type: none">(i) A Concessionária se obriga a manter, durante todo prazo de vigência da concessão, uma frota reserva composta por 10% (dez por cento) da frota operante. Em caso de número fracionado, será arredondado para o número inteiro imediatamente superior.(ii) Providenciar e selecionar, a seu exclusivo critério, contratar em seu nome a mão de obra necessária à execução dos serviços, seja ela especializada ou não, técnica ou administrativa, respondendo por todos os encargos trabalhistas, previdenciários e sociais, não se estabelecendo nenhuma relação com o Poder Concedente.(iii) Nos termos do Contrato, a idade média da frota, após o primeiro ano de operação, não poderá ultrapassar a 05 (cinco) anos, com veículos com no máximo 10 (dez) anos, devendo a substituição ocorrer, exatamente, nos meses de fevereiro ou agosto.(iv) Os veículos cuja vida útil expire entre os meses definidos para substituição poderão permanecer em operação somente até o próximo mês de substituição.(v) O incremento ou decréto da frota poderá ocorrer a qualquer tempo, a critério do poder concedente.(vi) Para os veículos com vencimento da vida útil que ocorra no último ano de contrato fica dispensada a sua substituição, exceto se houver renovação contratual.(vii) Arcar com todas as despesas referentes à manutenção, transporte e pessoal, bem como todas aquelas de escritório.(viii) Manter em serviço somente trabalhador com situação profissional regular e diretamente vinculado aos serviços em questão.(ix) Cumprir rigorosamente todas as disposições legais referentes à segurança, higiene e medicina do trabalho, fornecendo por sua conta, todos os materiais necessários à segurança do pessoal que trabalha nos serviços.(x) Responder pela operação, manutenção e reparos dos veículos e equipamentos utilizados na execução dos serviços, bem como pela eventual reposição de peças.(xi) Manter em dia o inventário e o registro dos bens vinculados à concessão.(xii) Franquear ao Poder Concedente a verificação e o registro dos veículos empregados, de equipamentos e serviços em execução, encaminhando toda a documentação pertinente;
---------------------------------	---

	<p>(xiii) Assumir integral responsabilidade pelos serviços, inclusive responsabilidade civil e criminal pela execução dos mesmos, dotando-os de orientação técnica e arcando com todas as despesas de equipe administrativa alocada direta ou indiretamente;</p> <p>(xiv) Regularizar toda e qualquer falha na execução, em que os serviços estejam em desacordo com as normas e especificações técnicas, sob pena de rescisão da concessão, sem prejuízo de outras penalidades;</p> <p>(xv) Recolher pontualmente os impostos e taxas, federais, estaduais e municipais, a que der causa com a exploração dos serviços;</p> <p>(xvi) Garantir aos encarregados da fiscalização da STC livre acesso, em qualquer época, aos equipamentos e instalações integrantes do serviço;</p> <p>(xvii) Apresentar mensalmente a STC prova de recolhimento das contribuições ao INSS e FGTS, sob pena de multa e, na reincidência, intervenção ou rescisão da concessão, conforme o caso.</p> <p>(xviii) Encaminhar ao Poder Concedente toda a documentação necessária à apuração do custo do sistema de transporte coletivo, nos meios e prazos estipulados.</p> <p>(xix) Os ônibus e o pessoal necessários à execução dos serviços deverão estar em conformidade com as exigências do Código de Trânsito Brasileiro – CTB.</p> <p>(xx) Fornecer acesso irrestrito à STC por meio de login e senha ao sistema/ mecanismo de gerenciamento de frota (“dedo-duro”).</p>
Forma de Remuneração da Contratada	De acordo com a cláusula 11 a remuneração da Concessionária será o resultado da multiplicação do valor do quilômetro pela quilometragem produtiva percorrida acrescida da quilometragem ociosa de até 5%. Ademais, o valor do quilômetro será obtido conforme Método de Cálculo do custo tarifário.

Reajuste Tarifário	<p>A cláusula 13 trata dos reajustes e das revisões ordinárias e extraordinárias, disciplinando o tema da seguinte forma:</p> <p>(i) A planilha tarifária sofrerá reajuste mensal, que compreende a atualização automática dos preços dos insumos conforme a variação destes no mercado, sempre mediante a apresentação de notas fiscais de compras e serviços.</p> <p>(ii) As revisões ordinárias da planilha de custo tarifário ocorrerão de forma anual, a partir de 12 meses após o início da operação ou da homologação da última revisão, visando estabelecer o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.</p> <p>(iii) As revisões ordinárias consistirão em atualização do custo por quilômetro rodado, com base na operação efetivamente realizada, tomando por base pelo menos 12 meses anteriores à revisão.</p> <p>(iv) Para a revisão ordinária considerar-se-á a variação de:</p> <p>a. Índices de consumo de Combustível, Lubrificantes, Rodagem, Peças e Acessórios.</p> <p>b. Salários e Encargos adotados em Acordos, Convenções Coletivas, Leis e atos normativos respectivos;</p> <p>c. Índice de pessoal, ou seja, quantitativo de um determinado grupo de funcionários em relação a frota operante.</p>
Requalificação da Tarifa	N/A
Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	<p>Conforme a cláusula 12.2., constitui o equilíbrio econômico-financeiro inicial do contrato, nos termos do artigo 10 da Lei nº 8.987/95, as condições objeto da proposta da licitante, incluindo as suas modificações, informações e pressupostos contidos na planilha tarifária e seu método de cálculo.</p> <p>A cláusula 12.3. estabelece ainda que respeitado o disposto nos §§ 3º e 4º do artigo 9º da Lei nº 8.987/95 e alterações, são pré-requisitos essenciais para fundamentar o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão fatos ou causas, supervenientes à apresentação da proposta, que sejam:</p> <p>I. Imprevisíveis;</p> <p>II. Estranhos à vontade do Poder Concedente ou da Concessionária;</p> <p>III. Inevitáveis; e</p> <p>IV. Causadores de significativo e irreversível desequilíbrio econômico-financeiro do contrato.</p> <p>Por fim, a cláusula 12.4 menciona que no caso de iniciativa da concessionária, o pleito deverá ser protocolado por meio de requerimento fundamentado, arrolando os dados e argumentos qualitativos e quantitativos justificadores do desequilíbrio.</p>
Formas de Reequilíbrio	N/A

Garantias	Garantia de execução do objeto do contrato correspondente a 3% do valor total estimado.
Hipóteses de extinção	<p>Hipóteses de extinção identificadas no decorrer do contrato de concessão:</p> <p>(i) de acordo com a cláusula 15.1.14. a Concessionária deverá regularizar toda e qualquer falha na execução, em que os serviços estejam em desacordo com as normas e especificações técnicas, sob pena de rescisão da concessão, sem prejuízo de outras penalidades;</p> <p>(ii) a cláusula 15.1.17. estabelece que a Concessionária deverá apresentar mensalmente a STC prova de recolhimento das contribuições ao INSS e FGTS, sob pena de multa e, na reincidência, intervenção ou rescisão da concessão, conforme o caso</p> <p>(iii) de acordo com a cláusula 16.7 e 16.8, no caso de descumprimento do compromisso previsto no item 5.4.1.1 do Edital, multa diária de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) por ônibus não entregue, até o limite de 05 (cinco) dias. Ultrapassados os 05 (cinco) dias previstos, além da perda da garantia contratual, acarretará a rescisão do contrato, nos termos do art. 78, IV, da Lei Federal nº 8.666/1993, sendo chamadas as licitantes remanescentes, na ordem de classificação, para fazê-lo nos prazos constantes neste edital, a contar da data de sua convocação, e nas condições propostas pelo primeiro classificado.</p> <p>(iv) De acordo com a cláusula 16.10, no caso de não cumprimento do prazo para início da operação dos serviços, além da perda da garantia contratual, acarretará a rescisão do contrato nos termos do art. 78, IV, da Lei Federal nº 8.666/1993, sendo chamadas as licitantes remanescentes, na ordem de classificação, para fazê-lo nos prazos constantes neste edital, a contar da data de sua convocação, e nas condições propostas pelo primeiro classificado.</p>
Riscos da Contratada	De acordo com a cláusula 15.1.13 a Concessionária deverá assumir integral responsabilidade pelos serviços, inclusive responsabilidade civil e criminal pela execução dos mesmos, dotando-os de orientação técnica e arcando com todas as despesas de equipe administrativa alocada direta ou indiretamente;

Riscos do Poder Concedente	De acordo com a cláusula 15.3. são direitos e deveres do Poder Concedente: (i) Direitos básicos do Poder Concedente são todos aqueles previstos em Lei e contrato, destacando especialmente os referentes à regulamentação, planejamento, fiscalização e aplicação de multas, bem como de assegurar a modicidade tarifária e o equilíbrio econômico-financeiro dos custos dos serviços durante a vigência da concessão, através de adequações na planilha tarifária, reajustes ou revisão periódica de tarifas. (ii) Aplicar as multas previstas no Decreto Municipal nº 33.420/2019– Regulamento do Transporte de Passageiros do Município de Araucária.
Transferência / Subcontratação	De acordo com a cláusula 18.1. não será admitida a cessão ou a subcontratação, quer seja total ou parcial, do objeto deste certame.
Transferência de Controle	Conforme estabelecido pela cláusula 18.2, a Concessionária. não poderá, sem prévia anuência da concedente, transferir, total ou parcialmente, a concessão, ou seu controle societário.

<p>Penalidades</p>	<p>De acordo com a cláusula 16, constituem sanções para o caso de inadimplemento:</p> <p>(i) O não cumprimento das obrigações decorrentes do certame, pela licitante/concessionária, dará ensejo à aplicação das sanções previstas na lei 8.666/93 e demais legislações vigentes;</p> <p>(ii) Na hipótese de descumprimento, por parte da contratada, das obrigações assumidas ou a infringência de preceitos legais pertinentes, poderão ser aplicadas, segundo a gravidade da falta cometida, as penalidades previstas no Decreto Municipal nº 33.420/2019 Anexo 1 do Edital, bem como das previstas pela legislação vigente.</p> <p>(iii) As penalidades previstas têm caráter de sanção administrativa, conseqüentemente a sua aplicação não exime a Concessionária de reparar os prejuízos que seu ato venha a acarretar a Concedente ou a terceiros.</p> <p>(iv) A aplicação de qualquer penalidade prevista no Edital e no Contrato não exclui a possibilidade de aplicação das demais, bem como das penalidades previstas na Lei nº. 8.666/93, no que couber.</p> <p>(v) O descumprimento parcial ou total, por uma das partes, das obrigações que lhes correspondam, não será considerado como inadimplemento contratual se tiver ocorrido por motivo de caso fortuito ou de força maior, devidamente justificado e comprovado.</p> <p>(vi) A inexecução contratual decorrente do descumprimento das obrigações assumidas neste Edital sem justificativa aceita por parte da Concedente acarretará a Concessionária as seguintes penalidades:</p> <p>(vii) No caso de descumprimento do compromisso previsto no item 5.4.1.1 do Edital, multa diária de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) por ônibus não entregue, até o limite de 05 (cinco) dias;</p> <p>(viii) Ultrapassados os 05 (cinco) dias previstos no item anterior, além da perda da garantia contratual, acarretará a rescisão, nos termos do art. 78, IV, da Lei Federal nº 8.666/1993, sendo chamadas as licitantes remanescentes, na ordem de classificação, para fazê-lo nos prazos constantes neste edital, a contar da data de sua convocação, e nas condições propostas pelo primeiro classificado.</p> <p>(ix) No caso de descumprimento do compromisso previsto no item 5.4.1.2 do Edital, multa diária de R\$ 2.000,00 (dois mil reais) por ônibus não entregue, até o adimplemento da obrigação;</p> <p>(x) No caso de não cumprimento do prazo para início da operação dos serviços, além da perda da garantia contratual, acarretará a rescisão do contrato nos termos do art. 78, IV, da Lei Federal nº 8.666/1993, sendo chamadas as licitantes remanescentes, na ordem de classificação, para fazê-lo nos prazos constantes neste edital, a contar da data de sua convocação, e nas condições propostas pelo primeiro classificado.</p>
<p>Aditivos Contratuais</p>	<p>N/A</p>

