

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA REALIZADA PELA URBS – URBANIZAÇÃO DE CURITIBA S.A. COM O OBJETIVO DE APRESENTAR O PROJETO DE LICITAÇÃO DESTINADA À FUTURA CONCESSÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DE PASSAGEIROS POR ÔNIBUS NO MUNICÍPIO DE CURITIBA, ENVOLVENDO A OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO E AMPLIAÇÃO DA REDE INTEGRADA DE TRANSPORTE COLETIVO DE CURITIBA – RIT E PROVIMENTO DE SOLUÇÃO DE ELETROMOBILIDADE PARA ELETRIFICAÇÃO DA FROTA, CONFORME DISPÕE O EDITAL DE CONVOCAÇÃO N.º 001/2025

Às 19 dezenove horas do dia primeiro de outubro de 2025, no Salão de Atos do Centro de Eventos IMAP Barigui, situado na Alameda Ecológica Burle Marx, S/N - Santo Inácio, Curitiba, instalou-se a Audiência Pública convocada para discussão das medidas a serem tomadas em função da Licitação do Sistema Urbano de Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Curitiba, conforme dispõe o Processo Administrativo Eletrônico SUP: 01-227034/2025. Coordenando os trabalhos o Sr. Fábio Mandryk Ferreira, Assessor de Comunicação da URBS – Urbanização de Curitiba S.A., deu início a sessão, agradecendo a presença de todos e apresentando o objetivo principal da Audiência, que é o de dar conhecimento, esclarecer e informar a opinião pública, bem como colher subsídios sobre as condições gerais do Projeto em questão. Inicialmente, orientou aos presentes de como será a condução da audiência, sendo primeiramente sugerido que os presentes façam seu cadastro através do QR CODE para registrar a presença na audiência; em seguida será composta a mesa, na sequência a apresentação técnica sobre a nova concessão; e após será aberto o período de manifestações e perguntas dos interessados que serão respondidas pela equipe que compõe a mesa. Enfatizou que todas as perguntas feitas através do QR CODE serão respondidas, se não no momento da audiência, serão respondidas posteriormente por e-mail. E para os que estão presentes que fizerem as perguntas pessoalmente, será feita na ordem definida (uma pergunta por coluna, da esquerda para a direita da plateia, sucessivamente). E por fim, o encerramento da audiência. Destacou que está aberta no site da URBS a Consulta Pública, disponível desde o dia 19 de setembro e permanece com acesso livre até o dia 17 de outubro para todas as pessoas que quiserem se manifestar, enviar perguntas e sugestões e manter contato com os estudos e documentos relacionados com a nova concessão do transporte coletivo. Lembrou, também, que no dia 15 de outubro próximo, terá outra audiência pública, no mesmo local e formato. O Projeto da nova concessão foi elaborado pela Prefeitura Municipal de Curitiba, URBS – Urbanização de Curitiba S.A., pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba – IPPUC em parceria com o Banco Nacional de Desenvolvimento Social – BNDES, prevendo a modernização do sistema, com novas rotas, investimentos em ônibus zero emissões de gases poluentes, também a implantação de integração temporal ampla como foco na agilidade e qualidade do deslocamento, além da criação de um fundo garantidor público que dará mais segurança financeira ao sistema de transporte coletivo da capital. Após a apresentação inicial, chamou os representantes que comporão a mesa, sendo Sr. Ogeny

Pedro Maia Neto, Presidente da URBS, Sra. Heloisa Ribeiro Lopes, Diretora Jurídica e de Integridade da URBS, Sr. Sergio Luis de Oliveira, Diretor de Mobilidade Urbana da URBS, Sra. Ana Jayme, Presidente do IPPUC, Sr. Tico Kuzma, Presidente da Câmara Municipal de Curitiba, Sra. Paula Fogacci, Chefe do Departamento de Estruturação de Soluções de Mobilidade Urbana do BNDES, Sr. Arian Bechara Ferreira, Chefe do Departamento de Estruturação de Soluções de Mobilidade Urbana do BNDES, Sr. Rafael Chambarelli, Gerente Jurídico do BNDES, Sr. Arlindo Fernandes, Diretor da Oficina Engenheiros Consultores Associados, Sr. Augusto Tedeschi da Rains Esquirato Meireli, Sociedade de Advogados. Sr. Luiz Gustavo Souza Duque, da ADAX Assessoria e Sra. Vanessa Volpi, Procuradora-Geral do Município. Passou a palavra aos componentes da mesa. Com a palavra, Sra. Ana Jayme cumprimentou a todos e falou desse momento importante para a cidade, pois mobilidade é um tema muito sério e de muita relevância em Curitiba. E que por muito tempo se tem trabalhado para trazer esta nova proposta para o debate de todos e este é o primeiro momento para as contribuições e a próxima oportunidade para a discussão será no dia 15 de outubro, oportunizando o espaço para o debate. Agradeceu os componentes da mesa, a parceria da URBS, da equipe do BNDES e aos Consultores que trabalharam em conjunto neste processo, bem como a equipe da Prefeitura e todos os presentes na audiência por colaborar com esse processo. Em seguida, o Sr. Ogeny Pedro Maia Neto cumprimentou a todos, os representantes do BNDES, os consultores da Oficina Consultoria, a Presidente do IPPUC, a Procuradora-Geral do Município, estendendo aos secretários, e ao Presidente da Câmara Municipal, estendendo a todos os vereadores. Relatou que a construção desse processo se iniciou em 2023, com muitas reuniões e levantamento de dados para a construção do edital. Foram feitas simulações e ao final delas, foi apresentado este trabalho à Câmara Municipal de Curitiba. Sendo a primeira apresentação aos Vereadores, tendo em vista que estes são os representantes da população. Agradeceu aos vereadores a aprovação da nova lei que moderniza o sistema, a aprovação dos financiamentos internacionais para a subvenção econômica do BNDES com juros subsidiados, sendo a Câmara o principal parceiro do processo. Também, foi entregue ao Tribunal de Contas do Estado todo o edital e hoje abre a audiência pública à toda população. Salientando que é o momento importante da população participar com suas ideias e sugestões neste processo democrático e aberto. Informou da disponibilização de ônibus gratuito, saindo do Terminal Campina do Siqueira até o Salão de Atos do Parque Barigui, para aqueles usuários que quiserem participar presencialmente da audiência. Ao fim agradeceu a presença de todos. Na sequência, iniciou a apresentação técnica do BNDES, conduzida pela representante do BNDES, Sra. Paula Fogacci e da Oficina Engenheiros Consultores Associados, Sr. Arlindo Fernandes. A Sra. Paula Fogacci cumprimentou a todos e ressaltou a complexidade dos trabalhos ao longo dos dois anos de trabalho e que a apresentação visa demonstrar os principais aspectos da nova concessão para o entendimento da população. Reforçou que as perguntas ou a inscrição para fazer as perguntas no microfone poderão ser feitas pelo QR CODE e que serão respondidas ao final da apresentação e as que não forem respondidas em tempo na audiência, as

respostas serão disponibilizadas no site, no mesmo endereço onde estão dos documentos da consulta pública. Começou a apresentação dizendo do planejamento e estruturação da nova concessão, que se iniciou formalmente em outubro/2023 com a contratação do BNDES pelo Município, através da URBS, para estruturação da modelagem da nova concessão. Após essa contratação, o BNDES contratou um consórcio de consultores especializados para o desenvolvimento de todos os estudos técnicos necessários para a nova concessão. Relatou os estudos e relatórios elaborados até o momento. Os dois primeiros relatórios constituem num diagnóstico do sistema de transporte público municipal de Curitiba, como por exemplo toda a infraestrutura existente, mapeamento de todas as estações tubos, terminais, frotas e linhas para entender o seu funcionamento. Foi elaborado também um estudo de demanda, simulando alguns cenários, dentre eles a ampliação da integração temporal e seus impactos na mobilidade. Em janeiro/2025 iniciou a etapa 2 dos estudos, que embasaram toda elaboração do novo contrato. Os estudos consistiram numa avaliação socioambiental, um relatório jurídico, um estudo de engenharia técnico-operacional, e deste derivou todos os anexos da minuta do contrato, disponível no link da consulta pública, um relatório de avaliação econômico-financeira, um relatório de proposição do modelo concessão e as minutas dos documentos editalícios, por exemplo, proposta de edital, de anexos, de contrato de concessão, todos disponíveis para contribuições na consulta pública e fazer possíveis ajustes em tempo. Após o período de consulta pública e também após as contribuições do Tribunal de contas, serão feitas as avaliações das contribuições recebidas e fazer os ajustes e melhorias da documentação. Demonstrou o cronograma dos trabalhos com as etapas já concluídas e as demais etapas a serem cumpridas, com a previsão de publicação do edital para novembro/2025, com o leilão previsto para janeiro/2026 e assinatura do contrato em junho/2026. Em seguida, apresentou as principais informações sobre a operação e infraestrutura do sistema de transporte existente atualmente, as quais nortearam todas as recomendações e mudanças para a nova concessão. Citando, por exemplo, que Curitiba de 78 quilômetros de BRT e canaletas exclusivas, mencionando que existe um índice chamado RRT que mede o quilômetro de BRT por milhão de habitante e Curitiba apresenta 40 quilômetros de BRT por milhão de habitante, sendo que a média do Brasil é 12 quilômetros, demonstrando a dimensão do sistema estrutural de Curitiba, que é pioneira nesse sistema e continua muito a frente em termos de infraestrutura para o transporte coletivo. Cita que são 22 terminais, 342 estações tubo existentes e 6 eixos de BRT e que o sistema RIT é tronco alimentado, com alto grau de integração. Ainda, mencionou a média mensal de 13,5 milhões de passageiros e que pós pandemia – abril de 2020 – o número de passageiros, que antes era mais alto, diminuiu em todas as capitais e não houve retomada. Pedindo a palavra, o Sr. Arlindo Fernandes abordou sobre a redução da demanda ao longo dos anos em várias capitais do país, demonstrando o gráfico de divisão modal da pesquisa de origem e destino realizada na Região Metropolitana de Curitiba, no ano 2016, em que se tinha a participação das viagens motorizadas em 64% e 36% do modo coletivo, e hoje nos estudos de atualização de demanda o percentual do modo coletivo se apresenta em 30%, confirmando a redução da

demanda, o que pressiona o poder público a buscar o aperfeiçoamento dos serviços, investimentos e ampliar a participação do transporte coletivo da divisão modal. Informou que na nova concessão não será alterada a forma de pagamento pelo usuário, mantendo os cartões transporte hoje oferecidos e as demais formas de pagamento. Pontuou sobre a idade da frota e que, aos olhos do BNDES, parece conservada, e sobre a tarifa, que permanece seis reais desde março de 2023. Retornando a apresentação com a Sra, Paula Fogacci, passou a falar sobre a noma modelagem da concessão. Mencionando que a atual concessão conta com três lotes e três contratos, que recentemente foram prorrogados até dezembro/2026 para que haja tempo de realizar a nova licitação, a assinatura de novos contratos com um período de transição operacional sem prejudicar o serviço ao usuário até a entrada das novas concessionárias. Para os novos contratos será uma concessão comum, com prazo de 15 anos de operação mais o período de transição operacional, para aquisição da frota e realização dos investimentos obrigatórios. A forma da nova concessão será de 5 lotes, sendo 2 lotes estruturais e 3 lotes regionais, com obrigações diferentes para cada tipo de lote. Nos lotes estruturais, as obrigações serão o fornecimento da frota diesel e elétrica, a operação do transporte de acordo com o planejamento operacional feito pela URBS, todo provimento da infraestrutura de recarga, com a implementação de 2 eletropostos públicos, 1 eletroposto para cada lote, com uso compartilhado pelos 5 lotes, implantação da infraestrutura de recarga nas garagens, implantação de 16 novas estações tubos de grande porte. Os 2 lotes ficarão responsáveis ainda pela infraestrutura de TPC, ou seja, a manutenção e conservação de todas as 342 estações tubos e as plataformas elevadas dos terminais que serão utilizadas pelos BRTs. Sobre as responsabilidades dos 3 lotes regionais, tem o fornecimento de frota diesel e elétrica, a operação dos ônibus de acordo com o planejamento operacional da URBS e a infraestrutura de recarga nas garagens. Ainda, serão responsáveis, em conjunto com a URBS, por elaborar estudo de um projeto piloto de transporte coletivo sob demanda, através de um aplicativo. É uma inovação que ainda não está estruturada, mas está incluída no rol das atribuições dos lotes regionais. Quanto ao planejamento operacional, gestão e fiscalização do sistema e bilhetagem eletrônica permanecerá como atribuição da URBS. Demonstrou o quadro de número de frota a diesel e elétrico dos 5 lotes, sendo o lote BRT1, com 120 ônibus elétricos, BRT2 com 92 ônibus elétricos, concentrando a maior parte de ônibus elétricos, priorizando o sistema estrutural que é o que carrega a maior parte da população, sendo 50% da demanda. Demonstrou as regiões que irão abranger os lotes regionais, que são a norte, sul e oeste, com as linhas alimentadoras, as convencionais e os interbairros, operando com frota de menor capacidade como os articulados, comuns e micro. Pontuou as principais mudanças para a população, como a integração temporal e mudanças nas linhas. Os responsáveis pelos 3 lotes regionais, em conjuntos com a URBS, estudarão um projeto piloto sobre o transporte coletivo sob demanda. Os estudos apresentaram uma possibilidade de melhoria na redução dos tempos de viagem e aumento de demanda com a integração temporal em qualquer ponto de embarque da RIT, permitindo ao usuário maior flexibilização na composição de suas rotas não precisando ir até um terminal para embarcar num outro

ônibus, reduzindo o tempo de viagem, o que tende a atrair novos usuários para o sistema. Quanto à novas linhas, o Sr. Arlindo manifestou que a ligação entre regionais mais próximas busca ampliar os atendimentos que hoje não estão suficientemente atendidas. As linhas convencionais e troncais tem hoje uma funcionalidade relativa que atende a população, mas com uma operação não otimização, sem integração, então os estudos feitos resultaram em mudança que permita a integração, dando uma nova funcionalidade a linhas de baixa demanda. Referente à ampliação da frota, foi detectado nos estudos níveis de lotação em algumas rotas, em especial o eixo norte/sul, diante disso está sendo ampliada em 3,5% a frota operacional com ônibus de maior capacidade, incluindo o ligeirão, 15 ônibus biarticulados e 30 ônibus articulados, sendo equivalente ao crescimento em 5,4% na oferta de lugares, bem como reduzindo o tempo de espera com intervalos menores. Retomou a palavra a Sra. Paula Fogacci, para abordar sobre a frota de ônibus elétricos, que está prevista a aquisição de 245 ônibus elétricos nos primeiros 5 anos de concessão – equivalente a um terço de todos os assentos ofertados para a população – para 14 linhas estruturais, sendo 141 biarticulados, 97 articulados e 7 padrons, com investimento obrigatório previsto na ordem de R\$ 1,5 bilhão. Para a recarga dessa frota de 245 ônibus elétricos, houve o estudo de dimensionamento da necessidade de recarga, sendo que a principal recarga está prevista para acontecer na estrutura a ser implementada nas garagens no período da noite, bem como haverá a necessidade de recarga no entre pico, durante o dia, que serão feitos nos eletropostos públicos, a ser construído no bairro Capão da Imbuia e outro no bairro Capão Raso, que serão implementados pelos lotes BRT1 e BRT2 em terrenos a serem desapropriados e fornecidos pelo município. Quanto à frota a diesel, o contrato já prevê a obrigação da renovação com padrão Euro 6, que emite menos gases poluentes e mais sustentável, tendo até o final da concessão uma frota totalmente baixa emissão, totalizando 1233 ônibus ao longo dos 15 anos da concessão. A nova frota elétrica será equipada com ar condicionado, bem como a maior parte da frota a diesel de articulados e padrons. Sobre a gestão da qualidade do contrato, será ampliado o conjunto de itens a serem avaliados para 9 indicadores, sendo eles reclamações, satisfação dos passageiros (com pesquisas semestrais), sinistro de trânsito, confiabilidade da frota, irregularidades operacionais, inspeção da frota, cumprimento de viagem, cumprimento do perfil da frota e manutenção de eletropostos. Após a inspeção destes itens, haverá uma nota que incidirá sobre a remuneração, bem como haverá um plano de melhorias para os indicadores que não atenderem os requisitos. Outro componente é o plano de responsabilidade social, que deverá ser elaborado pelos concessionários e dar ciência anualmente ao poder concedente de sua aplicabilidade. Passando para o item remuneração das concessionárias, começou explicando a diferença entre arrecadação tarifária e remuneração das concessionárias. Explicou que arrecadação tarifária é a arrecadação da tarifa do passageiro direcionada ao FUC – Fundo de Urbanização de Curitiba, gerido pela URBS, que recebe esses valores e, também, os subsídios do município e do estado, para custear o sistema de transporte. Continuou, em seguida, pontuando que é através dos valores contidos no FUC, somado aos subsídios, que é feita a remuneração das

concessionárias, com base na tarifa técnica. Ainda nesse tópico informou que a partir do cálculo da remuneração a ser paga, incidirá o eventual desconto oriundo dos indicadores de qualidade, e também o desconto que será ofertado na licitação pelo proponente sobre a remuneração prevista. Sobre os investimentos obrigatórios pelos concessionários o valor é de R\$ 3,7 bilhões de reais. Parte desse investimento será feito pelo Município, através de subvenção no valor de R\$ 800 milhões, que serão utilizados na infraestrutura do sistema, e R\$ 2,9 bilhões serão aportados pelas concessionárias. Informou que o custo da operação ao longo dos 15 anos totaliza em R\$ 12 bilhões e a previsão de remuneração para os 5 lotes é de R\$ 18 bilhões nos 15 anos de concessão, com a média anual de R\$ 1,2 bilhões para os 5 lotes por ano. Por fim, reforçou sobre a consulta pública e aguarda as contribuições para que se possa aprimorar os documentos e se tenha um modelo de concessão que traga melhorias para a população, para o município e atraente para o concessionário. Finalizando a apresentação técnica, o condutor da audiência Sr. Fábio Mandryk abriu o espaço para as perguntas, definindo a ordem para participação – uma pergunta por coluna e, em caso de haver mais um interessado, começando a rodada de trás para a frente e na próxima o inverso – revezando uma pergunta da plateia com uma pergunta do QR Code. Informou que poderiam ser feitas perguntas pelo YouTube, através do QR Code disponibilizado no vídeo, e que o tempo seria de 2 minutos para perguntar e 3 minutos para responder e as perguntas que não forem respondidas na audiência, serão respondidas posteriormente no site da URBS. Iniciando-se assim, a **primeira pergunta, enviada pelo QR Code:** *“quais são os prazos de retirada de circulação dos ônibus de Curitiba? Temos relatos de ônibus que estão desde 2006 circulando e já deveriam ter sido tirados de circulação. E quais são as projeções de investimentos para regional Tatuquara, como a melhora e o aumento da linha Tatuquara/Centro e a integração de seus alimentadores no Terminal Tatuquara?”*. **Resposta:** a linha Tatuquara/Centro é uma linha nova, com ônibus novos Euro6. Sobre a frota, no início da operação a frota deverá respeitar os critérios de idade máxima do veículo e média máxima contida no edital, para todo o contrato. A idade média máxima do conjunto dos veículos é de 6 anos, que pode ser composto por carros mais novos e mais antigos, desde que esses carros não tenham mais de 12 anos, para os carros a diesel e 15 anos para os carros elétricos. Nos primeiros dois anos do contrato, os ônibus mais antigos, como os biarticulados, terão um tempo para serem renovados pelos ônibus elétricos, para que não se tenha dificuldade de implementação e descontinuidade da operação. **Segunda pergunta, apresentada pela plateia:** Luan, de Almirante Tamandaré, *“Sobre a integração, foi apresentado que vai ter integração de um convencional para expresso, de um expresso para um ligeirinho, entre outras. Qual será o tempo dessa integração? Uma hora, duas, horas, três horas? E terá possibilidade de fazer em todas as rotas? E será metropolitana ou integração só pela capital?”* **Resposta:** a integração temporal já tem as regras definidas hoje, que pode ser customizada e ajustada, permitindo usar os ônibus dentro do município. Sobre a integração metropolitana, o edital não trata desse item, pois depende de uma política articulada entre o município e o estado. Atualmente, essa integração acontece nos terminais, porém, para expandir essa integração através do uso cartão

transporte, depende de outras políticas públicas que vai além desta concessão. Entretanto, a concessão futura não vê óbice nessa sugestão, caso haja alguma alteração nesse sentido. **Terceira pergunta, enviada pelo QR Code:** *“O novo edital exigirá que mais de 50% da frota de ônibus seja composta por veículos elétricos? Para a frota restante, haverá a obrigatoriedade de uso exclusivo de combustíveis sustentáveis, como biodiesel B100 ou fontes de energia alternativas de baixo carbono?”* **Resposta:** o investimento obrigatório não é de 50% de eletrificação da frota. O que está prevista é uma eletrificação de 245 ônibus de grande capacidade, como os biarticulados e articulados, nos primeiros 5 anos da concessão, o que significa um terço dos assentos ofertados. E com relação à renovação da frota a diesel, existe uma previsão de que toda aquisição deverá ser modelo Euro6, que é um modelo sustentável de baixa emissão. E nestes 15 anos, o contrato prevê as atualizações, revisões periódicas e os planos de renovação de frota poderão incorporar as tecnologias biodiesel dentro do plano de pactuação das renovações futuras. E caso isso implique em alterações econômicas e investimentos de outros níveis, serão repactuáveis, pois o contrato permite adaptação às soluções. **Quarta pergunta, apresentada pela plateia:** Bruno, advogado. *“Gostaria de saber, acompanhando o estudo técnico preliminar do BNDES, uma das modelagens adequadas seria o PPP. Eu queria entender por que a opção não foi uma PPP e sim por uma concessão comum? O segundo aspecto, analisando a minuta do contrato, percebe-se que há uma cláusula que prevê uma compra irrecusável de garagem. Isso não seria uma espécie de desapropriação? Ainda, no que se refere à desapropriação, também na minuta do contrato está estabelecido um plano operacional e um plano de desapropriação e um plano de transição que também trata exatamente da palavra desapropriação. Eu queria entender a que se refere essa desapropriação, se é de garagem, se é de veículos, enfim, porque é um termo extremamente genérico, então causa uma certa preocupação nesse sentido. O próprio direito à propriedade privada, enfim, se seria uma tendência dessa concessão a utilização da expropriação?”* **Resposta:** Quanto à desapropriação, existe a possibilidade de haver desapropriação no projeto, sobretudo considerando um escopo menor dentro do contrato, mais a construção dos eletropostos. Haverá a desapropriação, será feita pelo município e, como cláusula geral, as vezes o desenvolvimento do projeto pode demandar a possibilidade de desapropriação na instalação do projeto. Discernindo agora da desapropriação para o outro tópico, que é a opção de compra de garagem, essa possibilidade é inserida como uma possível política, reservando uma discricionariedade para o poder concedente lá na frente, se pensando na perpetuação do sistema for necessárias essas garagens, considerando que tem uma infraestrutura de recarga que vai ser investida nas garagens, por mais que ela seja reversível, se for conveniente, o poder concedente está se reservando a possibilidade de comprar. Não há qualquer forma de expropriação, ou deixar de pagar o valor de mercado, isso não está posto em contrato. A questão é, permite a possibilidade, além da desapropriação que já se poderia, conforme a lei que estiver em vigor no futuro, mas também se permite a possibilidade do poder concedente negociar com as concessionárias uma solução consensual, ao término do contrato, essas garagens serem adquiridas pelo valor de mercado,

dentro da negociação que poderá ter no futuro. O terceiro ponto, por que não uma PPP e sim uma concessão comum, os dois cenários foram avaliados e, pela peculiaridade do setor de mobilidade, porque tem essa figura do subsídio autorizada em lei, as duas figuras se aproximam muito. E foi identificado que a modalidade de concessão comum permitiria incorporar algumas vantagens que a PPP oferece, por exemplo, a possibilidade de prestar garantias, trazendo isso para o contrato. E também existe a questão contábil para auferir esse subsídio que permite a possibilidade de um benefício tributário sobre a subvenção. Na comparação econômico-financeira permitiu uma vantagem para o município e também para o concessionário, ao compartilhar uma redução custos no sistema nesse aspecto contábil que permite um benefício fiscal da União sobre a concessão comum, que na PPP, embora tenha uma isenção específica para figura de aporte com relação de vantajosidade econômico financeira não ganhava. Esse foi o motivo, mas tanto um quanto outro cenário seriam possíveis. **Quinta pergunta, enviada pelo QR Code:** *“Por que os ônibus alimentadores continuarão sem ar-condicionado e caixa automática com mais conforto aos usuários, sendo que nesses ônibus é onde os munícipes mais passam tempo durante as viagens? Por que a priorização de melhor qualidade e conforto será somente nos ônibus elétricos?”* **Resposta:** os ônibus com ar-condicionado são os elétricos, mas também são veículos a diesel, exceto os do tipo comum e midi ônibus. Foram analisados cenários com ar-condicionado em toda a frota e em parte da frota, tendo em vista que reflete na equação econômica com o custo maior do ônibus com ar-condicionado. Essa análise fez parte do processo decisório pelo município para escolha da melhor diretriz quanto a este item. **Sexta pergunta, apresentada pela plateia:** Rogério Campos, vice-presidente do Sindimoc – Sindicato dos Motoristas e Cobradores. *“Uma das principais, queremos saber se tem nesse novo modelo de concessão, e se não tiver, se tem como pôr, a garantia de que se uma nova empresa venha a ser vencedora e começar a operar no lugar de uma empresa que já atua, se nós podemos ter a garantia do emprego dos trabalhadores que já estão em atuação, já conhecem o sistema, já se dedicam, já sabem como funciona? E, como representante da classe trabalhadora, já viu em outros municípios gera um grande desgaste, e isso é para todos, para o poder público, para as empresas, para os trabalhadores, para os usuários. E pensando nesse conjunto todo, a gente põe esse questionamento na mesa, nesse momento, essa pergunta”* **Resposta:** quando se tem uma transição de um modelo para o outro, foi por isso que fizemos essa extensão contratual por 24 meses, essa extensão contratual é para que você consiga fazer essa substituição suave do sistema. Uma delas é a continuidade do serviço, ou seja, este não pode parar. Então, se houver uma substituição de empresa, teremos que trabalhar em conjunto com as empresas para que haja uma transição, inclusive dos funcionários, para que haja essa possibilidade de continuidade do serviço sem que as pessoas que utilizam o transporte coletivo venham ser afetadas. Essa é uma condição plenamente aceitável pelo Ministério Público do Trabalho, que é uma assunção dos funcionários por outra empresa, situação em que a URBS vai atuar como interveniente caso isso venha a acontecer. E, também, a própria municipal do transporte coletivo prevê essa garantia de manutenção dos trabalhadores tanto

quanto possível. **Sétima pergunta, enviada pelo QR Code:** “a minuta do edital prevê uma frota reserva total de 7%. O modelo atual prevê 10%. Como esperar a manutenção da qualidade do serviço com redução de frota reserva? Sabidamente a frota reserva serve para que se façam manutenções preventivas que evitarão falhas na operação por motivos de quebras de ônibus. Redução de frota reserva vai limitar as capacidades de atendimento à população e tendem a precarizar o serviço.” **Resposta:** a frota reserva nos contratos estão, em média, nessa ordem de 7%. Entende-se que esse percentual de frota reserva técnica seja suficiente. Esse percentual é uma definição baseada no histórico de contratos e regulamentos. Esse cálculo é por tipo de veículo, e não pelo total da frota, nesse sentido, a porcentagem acaba sendo em muitos casos um pouco superior a isso. **Oitava pergunta, apresentada pela plateia:** Luan, morador do Tatuquara. “Gostaria de voltar no tema de Tatuquara, porque o que foi apresentado, a única inovação que eu acompanhei na apresentação foi a integração, a nova linha Terminal Tatuquara/Carmo, e nós estamos falando de 124 mil pessoas que moram naquela regional. Quais foram as dificuldades e quais são as obras que precisam ser feitas para que a regional Tatuquara faça parte do eixo de integração? Por exemplo, o BRT que vai até o Terminal Pinheirinho.” **Resposta:** a URBS tem trabalhado com o IPPUC sobre a ampliação do Terminal Tatuquara. A malha viária daquela região é um complicador de todo o trânsito da região, não sendo possível fazer canaletas exclusivas para levar o BRT até lá. Assim, o projeto contempla a duplicação da capacidade do terminal. As linhas de ônibus que atendem a região serão revistas de forma a melhorar a oferta, bem como está prevista a revitalização da malha daquela região, visando melhorar a fluidez no local. **Nona pergunta, enviada pelo QR Code:** “Será que os ônibus elétricos serão suficientes para as pessoas voltarem a usar o transporte público, mesmo sendo tão mais caros?” **Resposta:** a eletrificação de parte da frota não é a única melhoria prevista para esta concessão. Foram estudadas diversas alternativas de melhorias para o sistema e, ao mesmo tempo, pensando na equação econômico-financeira, pois a tarifa do usuário não é suficiente para remunerar os investimentos necessários para a melhoria do sistema. E a frota elétrica é uma dessas alternativas que traz para o usuário conforto diferenciado e a melhora do nível de qualidade da prestação do serviço. Assim como a integração temporal também é uma alternativa de melhoria, entre outras ações pensadas para trazer o usuário novamente ao sistema. Destaca-se ainda que já houve um aumento na demanda das linhas que operam com a frota elétrica, o que se entende que é possível atrair novos usuários, principalmente porque existe uma previsão de subvenção, garantindo a modicidade tarifária. Ainda, falando do custo do ônibus elétrico, os estudos demonstram que estes veículos apresentam custo de manutenção menor, entre outros benefícios como a qualidade do ar, o que impacta na redução de doenças cardiovasculares e respiratórias, a redução de ruído, o que influencia a qualidade de vida das pessoas. Nesse sentido, é preciso não considerar apenas o valor de um ônibus elétrico, mas sim, o somatório dos benefícios desse deslocamento mais sustentável que tem ganhos ambientais, de saúde e econômico. Os ônibus que foram escolhidos para compor a frota de Curitiba na sua grande maioria são biarticulados, que estão

disponíveis no mercado nacional e internacional nos modelos elétricos. Ainda, foi mencionado que os passageiros já estão voltando. A URBS calculou que está com 82 a 85% dos passageiros do período pré-pandêmico. **Décima pergunta, apresentada pela plateia:** Bruno, do Conselho da Cidade. *“Gostaria de enfatizar a importância de transparência. Estudei o material todo que está disponível no site e o conteúdo da apresentação não está no material que está disponível no site. Eu entendo que este conteúdo precisa ser disponibilizado também, e eu peço, pergunto a respeito dessa possibilidade, porque são informações densas, ainda, que veja aqui hoje, nós temos que estudar essas informações. Já na abertura, foi dito mais de uma dezena de relatórios que foram elaborados e não constam no portal a respeito dessa audiência. O segundo aspecto é, em contato da pergunta feita anteriormente da PPP, porque o que está escrito no documento sobre o porquê não feita a PPP é diferente da explicação que foi dada aqui na mesa. Foi dito o seguinte: “a URBS manifestação a decisão pela adoção do modelo de concessão comum adaptados com os atributos aplicáveis às concessões patrocinadas, conforme comunicação por e-mail datada de 19 de março de 2025.” Apenas isso. Foi uma decisão tomada por e-mail. Tem que ser pública, tem que ser motivada, tem que ser divulgada. Se esse são os fundamentos, precisamos conhecer os fundamentos técnicos que motivaram a escolha da concessão comum em vez da patrocinada. Não foram estudados outros modelos de operação. A Constituição prevê que o município pode operar diretamente o sistema e esse modelo não foi discutido. O estudo diz claramente que não se estudou a concessão administrativa, porque ela permite a tarifa zero. Por que não se pode discutir um modelo de tarifa zero? Não foi estudado também este modelo.”* **Resposta:** em relação aos documentos e aos estudos mencionados que não estão no site, esclarece-se que o conteúdo da apresentação feita na audiência está disponível dentro dos anexos dos contratos e anexos operacionais. A apresentação ficará disponível no site a partir de 02 de outubro e ratifica-se que o conteúdo está disperso em todos os documentos dos anexos. Alguns relatórios já foram disponibilizados e alguns estão sendo revisados e serão disponibilizados dentro do prazo da consulta pública. Em relação a decisão sobre PPP ou concessão, a URBS tomou a decisão com base em trazer atributos da PPP para a concessão comum, como a presença de garantias oferecidas pelo poder público e a necessidade de constituição da SPE. Esses foram os atributos trazidos, que por lei são obrigatórios na PPP, mas foi trazido para a concessão comum. Foram discutidas as duas hipóteses, as quais são possíveis e ao final houve a decisão pelo município pela concessão comum, em função, principalmente, do benefício fiscal que foi identificado da concessão comum em relação à PPP. Quanto à tarifa zero, tem-se uma premissa do município, onde tem um recurso livre e disponível para poder fazer o subsídio do transporte público. Nesse sentido, o sistema tem que trabalhar com estes recursos que o município dispõe, os quais são recursos do próprio tesouro municipal e também do recurso do governo do estado, através de convênio. Salienta-se que não há recursos federais, para pagamento, por exemplo, da gratuidade dos idosos e da gratuidade dos portadores de deficiência, que são obrigatórios por lei. Nesse sentido, o governo federal precisaria pagar por esses benefícios, e com isso se pode avançar na modicidade tarifária e fazer estudos

para a tarifa zero. **Décima primeira pergunta, enviada pelo QR Code:** “Os dois lotes BRT terão incremento pesado de frota elétrica. Está sendo considerada recarga nas garagens e recargas de oportunidade no entre pico de operação. Ocorre que o tempo de carregamento é elevado. Com base nisso, foram feitos estudos de recarga de oportunidade versus a disponibilidade operacional exigida para a frota em todos os horários e linhas dos BRT1 e BRT2?” **Resposta:** Sim, foi feito estudo das linhas que estão previstas na frota elétrica, com base na grade de horários, a alocação dos carros e tempo de carregamento. Foi feito estudo de carga da bateria de cada veículo, desde o momento da saída da garagem para a operação até sua parada no entre pico e o seu retorno na operação. E esse estudo definiu a quantidade de carregadores, número de pontos de recarga nos eletropostos e nas garagens e dimensionamento da potência a ser contratada. Neste item, foi solicitado a COPEL a capacidade de fornecimento e a companhia emitiu o laudo frente à demanda que foi dimensionada para essas recargas, com base nos parâmetros de cada veículo.

Décima segunda pergunta, apresentada pela plateia. Geraldo Amaral, engenheiro civil, de Curitiba. “Qual é o valor do Fundo de Urbanização de Curitiba disponível hoje em caixa pela URBS? Por que a passagem no débito é R\$ 6,13? Qual é a arrecadação total do sistema de transporte mensal?” **Resposta:** a arrecadação total do sistema é, aproximadamente, R\$ 80 milhões de reais por mês. O fluxo de caixa do FUC – Fundo de Urbanização de Curitiba é variável. Ao final do mês, por exemplo, quando empresas iniciam a compra de vale transporte aos seus empregados, que é em torno de 70% de toda arrecadação tarifária do sistema, o fluxo se apresenta com um valor maior. Assim, na data de hoje, 01/10, está com, aproximadamente, R\$ 30 a 40 milhões de saldo. Amanhã será outro saldo, pois esse valor depende do pagamento da tarifa e do pagamento das empresas, que é feito diariamente por passageiro que passa na catraca. Em relação a tarifa de R\$ 6,13, ela é em função da taxa bancária. Pois para possibilitar o pagamento em débito e crédito, é feito um convênio com a instituição bancária, que cobra esta taxa de R\$ 0,13 para realizar a operação de compensação. Esclarece-se que esta pauta da tarifa bancária já foi debatida perante ao órgão de defesa do consumidor e esta cobrança é plenamente legal, sendo uma opção do usuário utilizar o cartão de débito ou crédito ou fazer o cartão transporte da URBS, que não tem custo e nem taxa de recarga quando é carregado nos terminais do transporte coletivo.

Décima terceira pergunta, enviada pelo QR Code. “Qual o principal desafio atual e como imagina solucionar para melhorar a experiência?” **Resposta:** o principal desafio atual é financeiro, pois não há recursos suficientes da tarifa do passageiro para custear o sistema. Este desafio não se apresenta apenas em Curitiba, mas em todo país, pois nenhuma cidade tem recurso suficiente para pagar o custeio do seu transporte única e exclusivamente com a tarifa do passageiro. É necessário um sistema tripartite, no qual o governo federal pague pelas suas gratuidades e obrigações, o governo do estado pague pela integração e o município aporte subsídio para modicidade tarifária. O sistema que visa apenas o custeio pelo passageiro não se sustenta, sendo o principal desafio o fator financeiro. Exemplificando o subsídio de algumas cidades cita-se São Paulo que subsidia R\$ 6,5 bilhões, caso não aportasse, a tarifa estaria em

R\$ 12 reais; Minas Gerais subsidia R\$ 1 bilhão de reais, caso não aportasse, a tarifa estaria em R\$ 10 reais; Rio de Janeiro subsidia R\$ 1,9 bilhão, caso não aportasse, a tarifa estaria em R\$ 11 reais; concluindo a inviabilidade de custear o sistema apenas com o passageiro pagando. **Décima quarta pergunta, apresentada pela plateia.** Vereadora Lais Leão. *“Como está prevista a operação do transporte Acesso na nova concessão? Se vai continuar por demanda? E como se pretende executar este processo de conexão da pessoa com deficiência a partir desse mecanismo que já existe hoje?”* **Resposta:** Todos os serviços que não são relativos ao transporte público nessa nova concessão foram retirados. Um deles é o serviço Acesso e o outro é a Linha Turismo, que vão passar por uma nova concessão. Na Linha Turismo, já há tratativas em conjunto com o Instituto Municipal de Turismo para que se possa melhorar o serviço desta linha em Curitiba. O sistema Acesso também foi retirado porque ele carrega um custo para o transporte público e este serviço tem que ter uma rubrica orçamentária própria. Então, no Plano de Governo do Prefeito Paulo Pimentel tem uma previsão de duplicar a frota e criar um mecanismo de roteirização eficiente para o sistema Acesso. **Décima quinta pergunta, enviada pelo QR Code.** *“Curitiba já foi referência mundial em transporte público. O que a nova licitação inclui para corrigir a defasagem dos últimos anos e garantir que a cidade volte a ser um modelo global de mobilidade urbana sustentável e eficiente?”* **Resposta:** a integração temporal ampla é um grande avanço, a eletrificação de frota com todos os corredores de BRT, as intervenções de melhorias na infraestrutura da cidade para a integração do transporte coletivo com a mobilidade ativa, o desenho de novas estações e reconstrução de terminais e o conjunto de intervenções e estratégias complementares para qualificar o sistema. O transporte público de Curitiba continua com uma percepção muito boa tanto no cenário nacional, como no internacional, e modelagem da nova concessão está voltada para melhorar a qualidade do transporte público e, conseqüentemente, recuperar o número de passageiros. O transporte coletivo é o deslocamento mais sustentável na cidade e o custo de congestionamentos devido ao volume de carros custa para todos os cidadãos. Assim, este conjunto de ações e melhorias foram pensados para qualificar e atrair o passageiro para o sistema. Como exemplo, cita-se a obra de requalificação da linha Inter 2, sendo a maior obra urbanística dos últimos 30 anos de Curitiba, atingindo 28 bairros na cidade, com macrodrenagem, microdrenagem, paisagismo, mais de 200km de calçadas novas, implantação de pavimento de concreto, ciclofaixas e iluminação. A integração nessa linha vai economizar 40 minutos no deslocamento total de viagem. O que hoje leva 110 minutos, levará 70 minutos. Outro exemplo, é a obra do eixo leste/oeste, que também é um projeto de requalificação que trará nova experiência urbanística única, com mobilidade ativa com muitos ganhos para toda a população. Assim, quando se fala na qualidade do transporte público é preciso considerar toda a infraestrutura da cidade que está sendo modelada para que o sistema permaneça referência nacional e internacional. Curitiba traz a primeira concessão do Brasil que já nasce com o desafio da eletrificação. **Décima sexta pergunta, apresentada pela plateia.** Ilderaldo, de Curitiba. *“O Governador Ratinho e o Prefeito Eduardo Pimentel anunciaram o VLT. No anúncio do VLT*

tem a extinção de diversas linhas no eixo Boqueirão. Mas essa extinção de linhas faz com que vocês precisem atualizar esse estudo pensando nisso, pelo impacto que as empresas teriam adquirindo veículos novos e que talvez não sejam usados e precisam ser remanejados ou vai se tocar a licitação dessa forma como está e depois ser modificado no futuro?” **Resposta:** o estudo, o planejamento de frota e o estudo econômico já considerou a implantação do VLT, estando modelado com as alterações. Haverá no lote BRT1 as linhas do eixo Boqueirão e que serão afetadas pelo VLT e, devido a isso, serão redimensionadas e consideradas no planejamento, conforme consta no material divulgado. Assim, como, o contrato prevê estratégia caso este projeto não aconteça. O planejamento de renovação da frota do eixo Boqueirão só se dará a partir do quinto ano, pois já prevê essa expectativa futura de linhas que poderão ser suprimidas. **Décima sétima pergunta, enviada pelo QR Code.** “Como ficará a situação dos cobradores de terminais e estações tubo? Haverá uma diminuição ou eliminação dos cobradores?” **Resposta:** no estudo econômico não está estabelecida a redução dos cobradores. **Décima oitava pergunta, enviada pela plateia.** Caio Figueiroa, advogado. “Venho apresentar algumas contribuições, e já consignando em ata que um dos anexos principais dessa modelagem que é da sistemática de remuneração foi subida de forma equivocada. Então, é o 2.07, você clica e vai pro 2.08. A gente não conseguiu entender o principal anexo desse contrato e que tem relevância pra efeitos de avaliação, passando já quase duas semanas desse período de consulta que a gente espera minimamente uma devolução de prazo. Mas eu estou aqui para insistir no ponto da modelagem sobre a perspectiva da parceria público-privada. Eu acho que falar de forma clara para a população, o que é a proposta da concessão subsidiada? É basicamente um reconhecimento do poder público, como vocês ouviram, o presidente já colocou isso em mesa, que a arrecadação tarifária não é suficiente pra custear o serviço. Então, precisa de dinheiro público, esse é primeiro ponto. Quando você olha nessa situação de uma prestação de serviço, você tem duas opções, ou você faz isso via parceria público-privada, que inclusive o novo marco legal de mobilidade indica esse regime contratual como preferencial, e eu acho que uma análise benchmark do BNDES levantou essa questão, ou você considera aportes no meio de subvenção, como está sendo proposto, que, de fato, como o colega Augusto colocou existe uma eficiência tributária do ponto de vista da subvenção econômica, mas não da subvenção para investimento, que em 2023 tivemos uma legislação com impacto fiscal considerável e acabou com a neutralidade que a figura do aporte de recurso tem. Portanto, existe uma vantagem, olhando do ponto de vista de controle orçamentário, impacto fiscal para o regime da parceria público-privada. Um outro aspecto que a PPP tem vantagem em relação a concessão comum diz respeito ao tipo de estudo orçamentário que é colocado. Então, na PPP você tem instrumentos de controle fiscal muito mais rígidos, fixos do que um modelo de concessão subsidiado. Então, acho que a gente precisa também ponderar porque o que foi colocado no ETP, definitivamente, fazer menção a um e-mail como justificativa para a adoção da modelagem não é o melhor caminho.” **Décima nona pergunta, apresentada pela plateia.** Fred Pinheiro, conhecido como zelador do busão, morador do

bairro Osternack. *“A linha de prefixo GC 291 está circulando na linha Ganchinho. Esse ônibus é fabricação 2004, foi entregue na gestão de Cassio Taniguchi, eu queria saber, o contrato desse ônibus era de 10 anos, teria que ter saído em 2014. Em 2024, fez 20 anos esse ônibus. Estamos em 2025, e este ônibus está rodando já há 21 anos. E com a extensão desse contrato para mais dois anos, esse ônibus vai circular mais dois anos, que serão quase 24 anos desse ônibus circulando. Eu queria saber como é que se faz com o contrato, que seja bem amarrado? Eu peço aos vereadores presentes que a gente precisa de um contrato que seja amarrado, que não dê brechas para as empresas entrarem com processo financeiro e pediram a extensão desses ônibus rodando. Eu quero pedir que esse contrato novo não pode dar brecha. Eu queria saber também a informação de quantos ônibus a diesel que vão entrar em circulação que são com piso baixo? Dessa compra de 240 ônibus, quantos vão ser com piso baixo? E quando vai acabar o ônibus com motor frontal com o piso alto? Porque já faz muito tempo que o piso alto tem que sair de linha e virar tudo piso baixo em Curitiba. Quando que nós vamos ter 100% dos ônibus de Curitiba com piso baixo?”* **Resposta:** a característica no transporte coletivo de Curitiba são as linhas expressas, que tem embarques em estações tubo, portanto elas são em nível da estação, portanto piso alto. Nesses modelos, acontece o embarque do passageiro com antecedência com ganho de velocidade quando o ônibus pára na estação. É um sistema de metronização, que fez o sistema de Curitiba ser famoso no mundo todo. Quanto ao ônibus de piso baixo, foi feita uma experiência na frota do Interbairro 1, com 6 ônibus elétricos que funcionou muito bem e todos os ônibus que não farão o embarque em estação tubo serão de piso baixo. Então, será mudada a frota para piso baixo dos carros que não fazem o embarque em estação tubo. O restante permanece piso alto. Como por exemplo, os carros da linha Interbairros 2 serão piso baixo e da linha Inter 2, piso alto. O Interbairros I é piso alto, o Interbairros III é piso baixo. Quanto à renovação da frota, historicamente, contextualizando, em 2015 houve a desintegração do transporte público entre o governo do estado e o município. Isto gerou um problema de fluxo de caixa para o município, o que ocasionou a não renovação da frota. A renovação da frota retomou ao final de 2017 e seguiu até 2020, chegando em 2020, no período pré-pandêmico, com 536 ônibus renovados. Quando ocorreu a pandemia, houve um regime emergencial, momento em que todas as arrecadações cessaram e foi suspensa a renovação da frota durante o período da pandemia até o ano de 2023. A renovação da frota foi retomada em 2024 com 40 ônibus e mais 160 ônibus em 2025, privilegiando a frota de mais capacidade. E, a partir do novo contrato, já existe o cronograma para renovação da frota das demais categorias. Importante destacar que quando se fala na frota de 10 anos, é para efeitos de remuneração, não significando que a frota não tenha manutenção, pois é feita regular e periodicamente a cada 4 meses a inspeção rigorosa da frota. **Vigésima pergunta, enviada pelo QR Code.** *“A frota da nova concessão terá uma ‘repadronização’ de layout, por exemplo, cor, ou permanecerá a atual já presente em nossa cidade?”* **Resposta:** será mantido o modelo de cor atual existente em Curitiba, e está sendo estudada a volta do Ligeirão na cor azul. Pedindo a palavra, a Diretora Jurídica e de Integridade da URBS, Heloisa Lopes, manifestou sobre a indagação do Sr. Caio

Figueiroa, a qual tinha ficado em aberto. Esclareceu que a própria lei que revogou a isenção em relação às subvenções, prevê a possibilidade de crédito fiscal. A empresa que estiver sendo tributada pelo lucro real poderá ter crédito fiscal, o que também foi levado em consideração quando se optou pela concessão comum, a qual é adotada em todo país e se mostrou a mais adequada, pois foram feitas as adaptações necessárias junto à Câmara de Vereadores com atualizações legislativas e não traz prejuízo algum utilizar a modelagem de concessão comum, inclusive traz segurança jurídica. **Vigésima primeira pergunta, apresentada pela plateia.** Celso, de Curitiba. *“No edital, a exigência de capital social mínimo integralizado para cada lote corresponde a 10% da previsão de faturamento em 15 anos, aproximadamente, 150% de um faturamento anual, o que totaliza, se somar os 5 lotes, R\$ 1.8 bilhões em capital mínimo integralizado e, por sua vez, nas SPEs. Considerando essa exigência tende a excluir as atuais empresas operadoras. Em que medida esse critério é proporcional e adequado para aferir a capacidade econômico financeira dos licitantes?”* **Resposta:** foi adotado para este edital o que é feito em concessões de diversos setores em que procura a antecipação da integralização do capital social para dar garantia de que a SPE vai ter o fôlego financeiro necessário para fazer os investimentos. É uma medida de segurança para que o serviço seja prestado com a qualidade adequada e que os investimentos vão ser realizados. Foi julgado, que esse percentual amplamente adotado no mercado é um percentual adequado e equilibrado para conjugar a segurança com a atratividade do certame. Caso esse percentual se mostre excessivo a partir das contribuições que serão recebidas na consulta pública, nada impede que ele seja reavaliado, pois é calibrado de acordo com o porte do serviço e a característica do mercado atuante no setor. **Vigésima segunda pergunta, enviada pelo QR Code.** *“Na nova licitação do transporte coletivo de Curitiba, como vão funcionar os novos formatos de publicidade e as receitas extra tarifárias para ajudar a reduzir custos da tarifa.”* **Resposta:** as receitas acessórias estão previstas para serem negociadas, caso a caso, para a modicidade tarifária, a depender das iniciativas que venham a ser realizadas em conjunto com o município e a sua arrecadação vem para contribuir com a redução da tarifa e a modicidade. **Vigésima terceira pergunta, apresentada pela plateia.** Dante, da Auto Viação São José. *“Eu vejo que a iniciativa da integração temporal é muito bem vinda, isso já ocorre na região metropolitana, em cidades da redondeza. Eu espero que especifique melhor o tempo de integração. Mas a integração temporal demanda uma matriz de integração muito pesada, uma necessidade de processamento muito grande. E a gente vem vendo hoje no sistema de Curitiba falhas sistemáticas no sistema de controle de bilhetagem. Então fica aqui o alerta, se vocês querem ampliar e deixar a cidade mais atualizada, não adianta só falar em bilhetagem eletrônica e integração temporal. É necessário rever a condição operacional do sistema atual para que suporte uma matriz de integração muito grande e que pelo que a gente está percebendo, o sistema atual não suporta. Então, fica o alerta para que a gente realmente dê um passo importante pro futuro da cidade.”* **Vigésima quarta pergunta, enviada pelo QR Code.** *“Integração temporal em qualquer ponto da Rede sem acréscimo tarifário. Como será garantido o controle operacional e financeiro da integração ampla, considerando riscos de evasão, superposição de*

linhas e impactos na arrecadação?” **Resposta:** a integração temporal é uma facilidade para o usuário e também um instrumento de replanejamento, com adequações de rotas de linhas existentes, para racionalizar alguns atendimentos. É uma solução que, em alguns casos, diminui o tempo de deslocamento de viagem. Quanto à evasão, entende-se que está superado este ponto, pois todos os benefícios já mencionados na nova modelagem, tem a intenção de trazer mais usuários para o sistema. Por exemplo, operam na Praça Rui Barbosa 39 linhas e dois eixos. O tempo de integração entre uma linha convencional e o eixo é de 01 hora. Desde o lançamento da integração, no mês de agosto/2025, foram feitas mais de 8.500 integrações temporais, evitando que o usuário pague a segunda passagem, mas que também é um bom atrativo para o sistema, tendo em vista que está se percebendo o crescimento de passageiros no sistema. Terminado o horário da audiência pública, às 22h, o condutor Fábio Mandryk lembrou a todos que as perguntas enviadas pelo QR Code não respondidas até o fim desta audiência serão respondidas posteriormente e disponibilizadas no site da URBS. Lembrou da segunda audiência pública em 15 de outubro próximo, no mesmo local e horário e com transmissão pelo Youtube da Prefeitura de Curitiba. Agradeceu a todos e encerrou a sessão.

Curitiba, data de assinatura digital.

OGENY PEDRO MAIA NETO
Presidente

KAREN GIOVANNE DANTAS SANTOS BOSSARDI
Secretária da Audiência

Notas:

1. *Toda a Audiência Pública foi gravada e o material oriundo desta, permanecerá arquivada na URBS – Urbanização de Curitiba. S.A.*
2. *O público presente foi relacionado em lista de presença, através de QRCode, o qual totalizaram 76 pessoas,*