

EDITAL DE CONCORRÊNCIA PÚBLICA Nº 001/2026

Concessão Comum do Serviço de Transporte Público Coletivo de
Passageiros por Ônibus no MUNICÍPIO de Curitiba

ANEXO 4.03 – Modelo de Concessão

Sumário

1. Apresentação
2. Estrutura da Concessão
 - 2.1 Modelos de negócios e de contratação
 - 2.2 Critérios para a habilitação técnica
3. Modelo Institucional e Regulatório da Concessão
 - 3.1 Política tarifária
 - 3.2 Política de integração
 - 3.3 Regulação e fiscalização dos serviços
4. Sistema de Equilíbrio Econômico-Financeiro da Concessão
 - 4.1 Estrutura de remuneração
 - 4.2 Subvenção para investimento
 - 4.3 Estrutura de garantia
 - 4.4 Forma de pagamento da outorga
 - 4.5 Reajuste e revisão tarifária
 - 4.6 Repartição de riscos
 - 4.7 Revisão extraordinária
 - 4.8 Tratamento jurídico-contábil dos bens da concessão
5. Sistema de Gestão de Qualidade da Concessão
 - 5.1 Objetivos e composição do SGQ
 - 5.2 Plano de consequências do SGQ
6. Plano de Transição e Operação
 - 6.1 Plano de Transição
 - 6.2 Plano de Operação
7. Instrumentos para a implementação do modelo
 - 7.1 Instrumentos legais
 - 7.2 Instrumentos contratuais

Apêndice I – Lei Municipal nº 16.552/2025

1. Apresentação

Este ANEXO consiste na descrição do modelo de concessão a ser licitado, indicando o arcabouço institucional e regulatório e os principais parâmetros e premissas da CONCESSÃO.

2. Estrutura da Concessão

O presente Capítulo deste ANEXO descreve e justifica a proposta de modelo para a CONCESSÃO. A Seção 2.1 (*Modelos de negócios e de contratação*) consolida a análise comparativa dos modelos de negócios e de contratação considerados para a formulação do Projeto. A Seção 2.2 (*Critérios para a habilitação técnica*) avalia a conveniência de se exigir a qualificação técnica das LICITANTES, com a proposta de critérios objetivos para esse fim.

2.1 Modelos de negócios e de contratação

Os modelos de negócios avaliados para a CONCESSÃO se basearam nas 3 (três) combinações de elementos descritas pela Tabela 1 - Síntese das Combinações a seguir:

Tabela 1 - Síntese das Combinações

Combinação	Composição
Combinação 1 – Solução Integrada	Concentra em uma única concessão a operação, o fornecimento dos veículos elétricos e da INFRAESTRUTURA DE RECARGA. Permite maior controle integrado e possíveis ganhos de eficiência, mas exige alto investimento privado inicial e amplia o risco de crédito dos operadores.
Combinação 2 – Solução Compartilhada	Mantém a operação e o fornecimento dos veículos na concessão, mas transfere ao MUNICÍPIO a responsabilidade pela INFRAESTRUTURA DE RECARGA. Reduz a complexidade da outorga privada e favorece alinhamento com o planejamento urbano, mas impõe encargos orçamentários ao MUNICÍPIO e riscos de integração e coordenação.
Combinação 3 – Solução Especializada	Separa em concessões distintas a operação e o fornecimento dos elementos de eletromobilidade (MATERIAL RODANTE ELÉTRICO e INFRAESTRUTURA DE RECARGA). Aumenta a especialização e a flexibilidade contratual, mas eleva os custos de coordenação pública, os riscos regulatórios e a complexidade da modelagem financeira.

A “Combinação 1” foi recomendada porque oferece a solução mais integrada e eficiente para a CONCESSÃO. A delegação conjunta de operação, fornecimento de veículos, baterias e INFRAESTRUTURA DE RECARGA a um único parceiro privado permite ganhos operacionais, maior controle sobre a execução contratual e menor risco de conflitos e falhas de integração. Esse modelo combina atratividade econômica para o setor privado com segurança operacional e financeira para o PODER CONCEDENTE, sendo, portanto, o mais adequado para garantir a implantação e sustentabilidade

do Sistema de Transporte Público Coletivo Urbano de Passageiros por Ônibus do Município de Curitiba (Sistema Urbano de Curitiba).

A URBS formalizou por meio da Carta P/040/2025, emitida em 14 de fevereiro de 2025, posteriormente complementada pela Carta P/196/2025, emitida em 17 de julho de 2025, a decisão de promover o Projeto (i) conforme versão adaptada da “Combinação 1” e (ii) sob o escopo isolado, de modo a prever outorgas distintas para os dois Subsistemas compreendidos no Sistema Urbano de Curitiba.

No tocante às adaptações da “Combinação 1”, a URBS optou por segregar do elemento de “INFRAESTRUTURA DE RECARGA elétrica” a desapropriação dos imóveis onde serão construídos os eletropostos delegados às CONCESSIONÁRIAS. O uso de tais imóveis seria, então, cedido pelo PODER CONCEDENTE antes do início da operação, para que os operadores pudessem implantar os eletropostos necessários para a etapa inicial da frota de ônibus elétricos. Depois de construídos, as CONCESSIONÁRIAS seriam responsáveis pela operação, manutenção e conservação de todos os eletropostos do Sistema Urbano de Curitiba.

A esse respeito, vale destacar que incumbirá ao PODER CONCEDENTE promover e operacionalizar todos os atos de desapropriação necessários para o empreendimento. Nesse sentido, a URBS será responsável não só pela efetiva desapropriação dos imóveis em questão, mas também pelos riscos e efeitos adversos advindos do processo de desapropriação, incluindo, mas não se limitando a eventuais atrasos ao cronograma de implantação da CONCESSÃO motivados pelo descumprimento dessa obrigação do Poder Público.

Por sua vez, a estruturação do Projeto requer a escolha entre diferentes modelos de outorga – concessão comum, concessão patrocinada e concessão administrativa – cujas características condicionam diretamente a financiabilidade do projeto. O elevado volume de investimentos associados à implantação da eletromobilidade torna essencial selecionar um modelo de contratação que viabilize o aporte privado de recursos com segurança jurídica e capacidade de mitigação de riscos.

Diante disso, a concessão comum e a concessão patrocinada foram avaliadas comparativamente entre si quanto a adequação dos seus atributos para fomentar a segurança e previsibilidade do financiamento privado.¹

A concessão patrocinada apresenta vantagens importantes nesse contexto, ao permitir contraprestação pecuniária pública associada a instrumentos robustos de garantia por parte do Poder Público. Nesse sentido, a previsibilidade da contraprestação e a possibilidade de vinculação de receitas públicas para garantia da obrigação reduziriam o risco de inadimplemento do PODER CONCEDENTE, tendendo a melhorar as condições de financiamento. A par desses elementos característicos, tal modalidade ainda conta com mecanismos jurídicos – como a obrigatoriedade legal de constituição de Sociedade de Propósito Específico (SPE),² como forma de vincular determinado patrimônio e fluxo financeiro à

¹ Embora seja um modelo de contratação passível de ser adotado para a Concessão EletroRIT, a concessão administrativa não foi considerada na avaliação porque não admite a receita da tarifa cobrada pelos usuários do Sistema Urbano de Curitiba – que seriam os usuários diretos dos Serviços Urbanos – como meio de remuneração das concessionárias, como se depreende do artigo 2º, § 2º, da Lei Federal nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004.

² Em conformidade com o artigo 9º, *caput*, da Lei Federal nº 11.079/2004:

Art. 9º Antes da celebração do contrato, deverá ser constituída sociedade de propósito específico, incumbida de implantar e gerir o objeto da parceria.

consecução do respectivo projeto de infraestrutura – e incentivos fiscais relevantes – como a isenção de tributos federais sobre aportes financeiros.

Por outro lado, a concessão comum, embora não disponha originalmente de instrumentos de garantia e transferência pública de recursos isenta de tributação, pode ser adaptada para comportar soluções equivalentes, mediante autorizações legislativas específicas, subvenções orçamentárias para investimento e estruturas complementares de mitigação de risco – como fundos garantidores e mecanismos de subsídio tarifário. Tais adaptações demandariam maior complexidade e articulação institucional prévia, mas poderiam resultar em um modelo com eficácia econômico-financeira similar ao da concessão patrocinada.

Entre aquelas adaptações, recomenda-se exigir que a futura adjudicatária do objeto da Licitação constitua uma SPE, preferencialmente na forma de sociedade anônima. Embora a Lei Federal nº 8.987/1995 não imponha a constituição de SPE para a execução de concessões comuns, tal qual procede a Lei Federal nº 11.079/2004 em relação às PPPs,³ a concessão em análise envolve a realização de investimentos significativos em ativos de infraestrutura de eletromobilitade, em regime de longa duração e com obrigações complexas de desempenho. Nessas circunstâncias, as melhores práticas internacionais de estruturação de projetos de infraestrutura recomendam a adoção de uma estrutura societária dedicada ao projeto como instrumento essencial de governança e segurança contratual, em consideração das obrigações da parte privada perante o Poder Público e financiadores.⁴

Com efeito, a constituição da SPE permite a clara segregação patrimonial e operacional do projeto em relação a outras atividades eventualmente desenvolvidas pelos acionistas da SPE, assegurando maior transparência na gestão dos recursos e na prestação de contas junto ao PODER CONCEDENTE. Essa separação facilita o acompanhamento e a fiscalização do contrato, ao mesmo tempo em que oferece aos financiadores maior segurança quanto à vinculação dos ativos e receitas do projeto exclusivamente ao cumprimento das obrigações da concessão.

Adicionalmente, a escolha da forma de sociedade anônima confere maior robustez institucional à SPE ao subordiná-la ao regime instituído pela Lei Federal nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, com regras de governança mais desenvolvidas, possibilidade de emissão de valores mobiliários e maior flexibilidade para estruturar financiamentos de longo prazo. Essa estrutura também favorece a atração de investidores, a

³ Conforme se depreende do artigo 9º, *caput*, e §§ 2º e 3º, da Lei Federal nº 11.079/2004:

Art. 9º Antes da celebração do contrato, deverá ser constituída sociedade de propósito específico, incumbida de implantar e gerir o objeto da parceria. (...)

§ 2º A sociedade de propósito específico poderá assumir a forma de companhia aberta, com valores mobiliários admitidos a negociação no mercado.

§ 3º A sociedade de propósito específico deverá obedecer a padrões de governança corporativa e adotar contabilidade e demonstrações financeiras padronizadas, conforme regulamento.

⁴ Nesse sentido, vide (i) BANCO MUNDIAL (BIRD). Project finance – key concepts. Washington, D.C.: World Bank, [s.d.]. Disponível em: <https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/financing/project-finance-concepts>; (ii) BANCO MUNDIAL (BIRD). Finance structures for PPP. Washington, D.C.: World Bank, [s.d.]. Disponível em: <https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/applicable-all-sectors/finance-structures-ppp>; e (iii) BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO (IDB). Planning and prioritization in infrastructure development, and the role of public-private partnerships: seeking efficient, sustainable and equitable solutions. Washington, D.C.: Inter-American Development Bank, 2021. Disponível em: <https://publications.iadb.org/en/planning-and-prioritization-infrastructure-development-and-role-public-private-partnerships-seeking>.

entrada de parceiros estratégicos e a adoção de mecanismos de governança corporativa compatíveis com o nível de complexidade do projeto.

Dessa forma, ambos os modelos – concessão patrocinada e concessão comum adaptada – poderiam viabilizar a CONCESSÃO, desde que estruturados com garantias adequadas e instrumentos que assegurassem previsibilidade e atratividade ao investidor privado. Recomendou-se a concessão patrocinada por sua aderência mais direta aos requisitos típicos de financiabilidade de projetos com alto volume de investimentos; contudo, se devidamente ajustada, a concessão comum permanece como alternativa válida e juridicamente segura, sobretudo se for possível organizar previamente os instrumentos legais e regulatórios de suporte público ao equilíbrio econômico-financeiro do contrato, como se vê adiante na Seção 7 (*Instrumentos para a implementação do modelo*) deste ANEXO. Com base nos resultados da avaliação comparativa dos modelos de contratação, a URBS manifestou a decisão pela adoção do modelo de concessão comum, adaptado com os atributos aplicáveis às concessões patrocinadas, conforme comunicação por e-mail datada de 19 de março de 2025. Tal modelo conta com a estrutura de remuneração e os aspectos tradicionais das concessões de serviço público no setor, incluindo a possibilidade de subsídio tarifário, por sua vez associados à oferta de garantia e de subvenção para investimento por parte da Administração Pública.

Desse modo, propõe-se que a CONCESSÃO seja estruturada na forma da “Combinação 1 – Solução integrada” da Tabela 1 - Síntese das Combinações, acima, por meio do modelo de contratação de uma “concessão comum adaptada”, conforme foi exposto na presente Seção. É a partir dessa conjugação de elementos que são definidos a seguir o Modelo Institucional e Regulatório (Capítulo 3), o Sistema de Equilíbrio Econômico-Financeiro (Capítulo 4) e o Sistema de Gestão de Qualidade da Concessão (Capítulo 5).

2.2 Critérios para a habilitação técnica

A Seção 2.1 (*Modelos de negócios e de contratação*) deste ANEXO definiu a estrutura da concessão adequada para assegurar as condições de oferta da solução mais integrada e eficiente para a CONCESSÃO, bem como para viabilizar o aporte privado de recursos com segurança jurídica e capacidade de mitigação de riscos. A presente Seção avalia outra dimensão estruturante do Projeto: a conveniência de se exigir, na licitação para a outorga da concessão, a habilitação técnica das LICITANTES.

A habilitação é a etapa dos processos licitatórios que se presta a verificar o conjunto de informações e documentos necessários e suficientes para demonstrar a capacidade de a LICITANTE realizar o objeto da licitação. Nos termos da Lei Federal nº 14.133, de 1º de abril de 2021,⁵ a habilitação analisa diferentes aspectos da capacidade da LICITANTE, abrangendo a sua qualificação jurídica, técnica, fiscal, social, trabalhista e econômico-financeira.

⁵ Como se depreende do artigo 62 da Lei Federal nº 14.133/2021:

Art. 62. A habilitação é a fase da licitação em que se verifica o conjunto de informações e documentos necessários e suficientes para demonstrar a capacidade do licitante de realizar o objeto da licitação, dividindo-se em:

I - jurídica;

II - técnica;

III - fiscal, social e trabalhista;

IV - econômico-financeira.

No tocante ao aspecto que interessa à presente Seção, os critérios para a habilitação técnica avaliam características inerentes ao LICITANTE, com o objetivo de comprovar a sua qualificação técnico-profissional e técnico-operacional para o provimento do objeto da licitação.⁶ A qualificação técnico-profissional se presta a verificar a existência de vínculo ou de possibilidade de vínculo entre a LICITANTE e profissionais com conhecimento e experiência técnica suficientes para o desempenho do objeto do certame. Já a qualificação técnico-operacional requer a demonstração de que a LICITANTE já tenha executado atividades de qualidade operacional e tecnológica equivalente ou superior às do objeto do certame.

Em consideração da complexidade do objeto da CONCESSÃO, é conveniente e adequado exigir que a habilitação técnica se dê em relação aos principais bens e serviços que serão providos por meio da outorga: o desenvolvimento, implantação, financiamento e operação de ativos de infraestrutura (eletropostos e sistemas de recarga em GARAGENS), além da prestação de serviço público de transporte coletivo, em contrato de longa duração, com investimentos expressivos e operação complexa.⁷

Com isso, nas reuniões realizadas por meio de videoconferência nos dias 18 e 24 de junho de 2025, foram recomendados à URBS requisitos de qualificação técnica que exigiriam a comprovação de experiência na operação de serviços de mobilidade urbana, associada com experiência em operação de serviços sob o regime de concessão. Todavia, os representantes da URBS objetaram a referida proposta, tendo sido apresentada em seu lugar a seguinte redação para os requisitos de qualificação técnica:⁸

Demonstração de experiência prévia mediante apresentação de atestado emitido por pessoa jurídica de direito público ou privado, que comprove a operação de serviços de mobilidade urbana, no modo transporte público coletivo de passageiros sobre pneus, nos termos do art. 4º, inciso VI, da Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, pelo período mínimo de 24 (vinte e quatro) meses contínuos, com frota operante correspondente a 50% (cinquenta por cento) da FROTA OPERACIONAL EQUIVALENTE prevista para o respectivo LOTE.

Demonstração de experiência prévia mediante apresentação de atestado emitido por pessoa jurídica de direito público ou privado, que comprove a realização de investimentos para a aquisição de bens, veículos ou a construção, reforma ou melhoria de ativo de infraestrutura, no importe de 50% (cinquenta por cento) do montante de investimentos exigidos e especificados para o respectivo LOTE.

⁶ Conforme se vê no *caput* do artigo 67 da Lei Federal nº 14.133/2021:

Art. 67. A documentação relativa à qualificação técnico-profissional e técnico-operacional será restrita a: (...).

⁷ A conveniência e adequação em se exigir a habilitação técnica apenas com relação aos bens e serviços mais relevantes da concessão se coaduna com o artigo 67, § 1º, da Lei Federal nº 14.133/2021, que restringe a exigência de atestados para comprovação de experiência prévia das licitantes às parcelas de maior relevância do objeto da licitação, nos seguintes termos:

Art. 67. (...) § 1º. A exigência de atestados será restrita às parcelas de maior relevância ou valor significativo do objeto da licitação, assim consideradas as que tenham valor individual igual ou superior a 4% (quatro por cento) do valor total estimado da contratação.

⁸ A redação para os requisitos de qualificação técnica foi apresentada pela URBS no âmbito da Carta P/185/2025 datada de 3 de julho de 2025.

No tocante ao segundo critério de qualificação técnica, para que fossem atendidas a segurança e expertise necessárias à execução de escopos vinculados a finalidades públicas para além daquelas estritamente empresariais, recomendou-se que o conceito de “ativo de infraestrutura” fosse definido como o empreendimento delegado pelo Poder Público à iniciativa privada para a exploração de serviço público, por sua conta e risco e em contratos de longo prazo, mediante concessão, nas modalidades comum, patrocinada ou administrativa, subconcessão ou arrendamento ou relação jurídica estrangeira equivalente, inserido dentro de um dos seguintes setores: (i) mobilidade urbana; (ii) comunicações; (iii) logística, inclusive rodovias, aeroportos, ferrovias e transportes, tanto de carga quanto de passageiros; (iv) energia; (v) saneamento básico; (vi) infraestrutura social, como escolas, habitação, hospitais e presídios; (vii) outros serviços públicos não mencionados expressamente nesta cláusula, desde que submetidos ao regime de concessão, nas modalidades comum, patrocinada ou administrativa, subconcessão ou arrendamento ou relação jurídica estrangeira equivalente.

Por sua vez, o atendimento a esses critérios se dará mediante a apresentação de certidões ou atestados de aptidão emitidos por entidades públicas ou particulares contratantes do objeto atestado, em nome das LICITANTES.⁹ Tais documentos poderão ser apresentados pela LICITANTE individual ou em consórcio, nos termos delimitados pelo EDITAL.

Vale destacar que a comprovação de experiência naquelas condições poderá se dar por meio do acúmulo de atestados, sem limite máximo. No entanto, em consonância com o artigo 67, § 2º, da Lei Federal nº 14.133/2021,¹⁰ ao menos um dos atestados apresentados deverá conter, pelo menos, 50% (cinquenta por cento) das parcelas exigidas por cada critério. Além disso, as LICITANTES deverão dispor, preferencialmente, de certidões e atestados com informações claras e objetivas sobre o objeto, período, local e demais características da experiência.

Com a finalidade de ampliar a competitividade na licitação, também se propõe admitir que LICITANTES apresentem propostas para mais de um lote e participem em consórcios distintos para disputar lotes distintos. Em ambas as hipóteses, entende-se necessário exigir a soma dos quantitativos de atestação dos lotes para habilitação técnica, tornando imprescindível, portanto, que a LICITANTE detenha certidões e atestados suficientes para comprovar, simultaneamente, a experiência em relação a todos os lotes participados.

Antes da adjudicação do objeto, as LICITANTES classificadas para mais de um lote que não detiverem atestados para comprovar, isoladamente, os quantitativos exigidos para cada lote participado, serão preteridas na forma prevista pelo EDITAL. Nessa esteira, o instrumento convocatório da licitação dará precedência à adjudicação daqueles lotes para os quais tenha sido apresentada uma única proposta econômica. Havendo mais de um lote nessa situação, deverá ser observada a ordem de prioridade

⁹ Os meios de comprovação de experiência se conformam com o previsto na Lei Federal nº 14.133/2021, nos termos do artigo 67, inciso II:

Art. 67. A documentação relativa à qualificação técnico-profissional e técnico-operacional será restrita a: (...) II - certidões ou atestados, regularmente emitidos pelo conselho profissional competente, quando for o caso, que demonstrem capacidade operacional na execução de serviços similares de complexidade tecnológica e operacional equivalente ou superior, bem como documentos comprobatórios emitidos na forma do § 3º do art. 88 desta Lei; (...).

¹⁰ O artigo 67, § 2º, da Lei Federal nº 14.133/2021 estabelece:

Art. 67. A documentação relativa à qualificação técnico-profissional e técnico-operacional será restrita a: (...) § 2º Observado o disposto no caput e no § 1º deste artigo, será admitida a exigência de atestados com quantidades mínimas de até 50% (cinquenta por cento) das parcelas de que trata o referido parágrafo, vedadas limitações de tempo e de locais específicos relativas aos atestados.

também estabelecida pelo EDITAL. Por sua vez, na hipótese de não haver lotes com propostas solitárias, a habilitação técnica da LICITANTE se dará prioritariamente em relação aos lotes em que tiver apresentado os maiores percentuais de desconto tarifário.

Importa ressaltar que os dois critérios de experiência prévia, conforme redigidos na versão final e complementada constante do presente ANEXO, demonstram a aptidão operacional da LICITANTE em assumir o objeto do certame, porém não comprovam, necessariamente, a disponibilidade de ativos para esse fim. Diante disso, e considerando precedentes firmados por órgãos de controle,¹¹ o EDITAL ainda requererá que as LICITANTES declarem e se comprometam formalmente a disponibilizar, como proprietárias, locatárias, arrendatárias ou outra forma legal de posse, as GARAGENS para armazenamento, abastecimento ou carregamento, no caso dos veículos elétricos, e manutenção dos veículos, com instalações e equipamentos de acordo com as especificações editalícias de infraestrutura.¹²

¹¹ O enunciado firmado pelo Plenário do Tribunal de Contas da União (TCU) no âmbito do Acórdão nº 1.256/2009, em sessão de 10 de junho de 2009, sob a relatoria do Conselheiro Benjamin Zymler, representa adequadamente a posição desse e de outros órgãos de controle sobre a matéria:

É irregular a exigência, como condição para participar de processos licitatórios, que os licitantes comprovem a propriedade dos equipamentos a serem utilizados na execução do objeto, bem como das suas localizações prévias, permitindo-se apenas a relação explícita e a declaração formal quanto a sua disponibilidade.

¹² O requisito também se coaduna com o artigo 67, inciso III, da Lei Federal nº 14.133/2021, que dispõe:

Art. 67. A documentação relativa à qualificação técnico-profissional e técnico-operacional será restrita a: (...) III - indicação do pessoal técnico, das instalações e do aparelhamento adequados e disponíveis para a realização do objeto da licitação, bem como da qualificação de cada membro da equipe técnica que se responsabilizará pelos trabalhos.

3. Modelo Institucional e Regulatório da Concessão

O presente Capítulo deste ANEXO define o modelo institucional e regulatório proposto para a concessão. A Seção 3.1 (*Política tarifária*) apresenta a política tarifária sobrejacente à CONCESSÃO, incluindo sua inter-relação com os serviços de transporte público coletivo de passageiros por ônibus na Região Metropolitana de Curitiba (Serviços Metropolitanos). A esse respeito, a Seção 3.2 (*Política de integração*) cuida da qualidade da integração dos SERVIÇOS não só no MUNICÍPIO, como também na Região Metropolitana de Curitiba (RMC).

A Seção 3.3 (*Regulação e fiscalização dos serviços*) define as responsabilidades, atribuições e forma de execução das funções de regulação e fiscalização sobre a CONCESSÃO, em consideração da respectiva estrutura de governança e competências legais das autoridades públicas do MUNICÍPIO de Curitiba.

3.1 Política tarifária

Para a implantação da CONCESSÃO, propõe-se modificar determinados aspectos da política tarifária aplicável ao Sistema Urbano de Curitiba, conservando o restante da estrutura e funcionamento do SIM. Esses aspectos podem ser resumidos pela distinção clara entre os conceitos operacionais de Tarifa Social e Tarifa Técnica, com a especificação de novos parâmetros econômicos para a sua definição.

As receitas do Sistema Urbano de Curitiba derivam da tarifa cobrada dos usuários dos SERVIÇOS pelo uso do SIM e das transferências de recursos orçamentários por parte do Poder Público, na forma de subsídio tarifário, para garantir a modicidade tarifária, nos termos da Lei Municipal nº 12.597, de 17 de janeiro de 2008.¹³⁻¹⁴

¹³ O Marco regulatório do Sistema Urbano de Curitiba, instituído pela Lei Municipal nº 12.597/2008, prevê explicitamente ambas as fontes de receita, conforme se depreende do artigo 25 daquela Lei Municipal:

Art. 25 Os serviços de transporte coletivo devem ter suas receitas compatíveis com o seu equilíbrio econômico-financeiro, necessárias para a manutenção do Sistema e que garantam os padrões de qualidade exigidos pela URBS, bem como pela minoração da tarifa em patamar justo aos usuários.

Parágrafo único. O Sistema, que tem como receita básica a tarifa cobrada, poderá receber aportes financeiros para assegurar sua modicidade.

¹⁴ Ressalva-se que são admitidas outras fontes de receitas do Sistema Urbano de Curitiba. Dentre essas fontes, destacam-se as complementares ou acessórias, derivadas, por expressa autorização legal, da exploração comercial do interior e exterior dos veículos automotores empregados nos Serviços Urbanos e do mobiliário urbano, com fins publicitários e com prazo determinado. Nesse sentido, o artigo 54, *caput*, do Decreto Municipal nº 1.356, de 15 de dezembro de 2008, elenca as possíveis fontes de receitas do Sistema Urbano de Curitiba:

Art. 54. Considera-se receita do sistema de transporte coletivo:

I - a tarifa cobrada dos usuários;

II - recursos repassados pela União, Estado e Município, a título de serviços, desoneração de custos e subsídios;

III - recursos repassados pelos Municípios Metropolitanos integrantes do sistema, a título de serviços, desoneração de custos e subsídios;

IV - recursos provenientes da exploração publicitária;

V - recursos provenientes da cobertura das isenções tarifárias;

VI - recursos decorrentes de convênios e/ou programas de investimentos na RIT (Rede Integrada de Transporte);

VII - outras receitas correlatas ao sistema de transporte coletivo.

A tarifa cobrada do passageiro, denominada como Tarifa Social no MUNICÍPIO, é o preço público estabelecido por ato específico do Chefe do Poder Executivo,¹⁵ em consideração de critérios como custo operacional por passageiro, modicidade tarifária e demais diretrizes da política pública de mobilidade.¹⁶ Por sua vez, a Tarifa Social distingue-se operacionalmente da noção de Tarifa Técnica, correspondente, sob a atual política tarifária, ao valor necessário para cobertura dos custos reais do serviço prestado (incluindo operação, investimentos e remuneração adequada do prestador).¹⁷ Além da distinção clara entre os conceitos mediante a alteração dos dispositivos legais que os instituem, recomenda-se a adoção de novos parâmetros econômicos para a sua definição.

Quanto à Tarifa Social, propõe-se dissociá-la expressamente do valor da Tarifa Técnica, para proporcionar maior flexibilidade e segurança jurídica à Administração Pública na fixação do preço público praticado no Sistema Urbano de Curitiba. Outra recomendação, é a de incluir a integração com outros serviços públicos como critério de precificação. Embora não seja materializada no bojo da CONCESSÃO, a hipótese em comento permitiria à política pública de mobilidade aplicável à RIT incorporar futuramente novos modais de transporte, não limitados ao modo de transporte público coletivo de passageiros.

¹⁵ Em linha com o disposto pelo artigo 26, *caput*, da Lei Municipal nº 12.597/2008:

Art. 26. A Administração Pública fixará a tarifa, com base em planilha de custos e resultados do Sistema, precedida de proposta da URBS.

¹⁶ A Tarifa Social é definida na forma do artigo 26, § 1º, da Lei Municipal nº 12.597/2008, cf. alterada pela Lei Municipal nº 16.552, de 26 de agosto de 2025:

Art. 26. (...). § 1º A tarifa cobrada de passageiros poderá ser única, variável, exclusiva, dinâmica ou temporal, independentemente do valor da tarifa técnica prevista no artigo 28 desta Lei, e será regulamentada por meio de decreto, que disciplinará os critérios para a obtenção dos diferentes preços aplicáveis ao usuário, que poderão considerar as características especiais da linha, o horário ou local de embarque e desembarque, o pagamento pelo serviço mediante o uso de cartão transporte, a quantidade de utilização do serviço de transporte coletivo pelo usuário dentro de uma determinada periodicidade temporal, a integração com outros serviços públicos, dentre outros critérios.

¹⁷ A composição da Tarifa Técnica se encontra definida, parametricamente, no artigo 28 da Lei Municipal nº 12.597/2008, cf. alterada pela Lei Municipal nº 16.552/2025:

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

I - os custos operacionais e administrativos dos serviços;

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

III - a remuneração do capital empregado nos serviços;

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

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

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

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

II - subsídios públicos orçamentários;

III - subvenções do Poder Público;

IV - receitas alternativas;

V - receitas extratarifárias; e

VI - demais fontes de receita previstas na legislação local e nacional.

É na Tarifa Técnica que se concentram as principais mudanças da proposta em relação ao regime vigente. Em lugar dos parâmetros de custos a serem articulados pelos instrumentos de delegação, propõe-se que a remuneração das CONCESSIONÁRIAS também possa ser definida com base em outros critérios, como a disponibilidade, demanda e qualidade dos SERVIÇOS, devidamente representados na forma de uma Tarifa Técnica apurada por lote da concessão. A par disso, recomenda-se a revisão dos parâmetros de custos, com o objetivo de agrupar os custos semelhantes e especificar custos indiretos, otimizando a parametrização da Tarifa Técnica. Tais recomendações são materializadas no Capítulo 7 deste ANEXO, que detalha os instrumentos para a implementação da CONCESSÃO.

No tocante às gratuidades legais e outros benefícios tarifários, o Projeto mantém a situação presente do SIM, com a existência de gratuidades integrais para idosos com 65 (sessenta e cinco) anos ou mais, pessoas com deficiência com renda inferior a 3 (três) salários-mínimos e aposentados por invalidez com renda familiar inferior a 2 (dois) salários-mínimos, incluindo seus acompanhantes. Além disso, continuam isentos do pagamento, mediante apresentação em serviço (fardados ou uniformizados para identificação), oficiais de justiça, policiais, guardas municipais, carteiros, membros da equipe de fiscalização do transporte coletivo e operadores do sistema. No mais, para estudantes com renda familiar de até 5 (cinco) salários-mínimos, é garantido desconto de 50% (cinquenta por cento) sobre o valor da tarifa integral.

3.2 Política de integração

No contexto do Projeto, a integração do Sistema Urbano de Curitiba permanecerá articulada pelos meios físico (terminais de integração ou ESTAÇÕES-TUBO) e temporal (utilização de alguma das formas eletrônicas do cartão-transporte). Por sua vez, a integração do sistema dos Serviços Metropolitanos (Sistema Metropolitano) continuará somente física.

A esse respeito, recorda-se que a RIT foi planejada para concentrar diferentes modos de transporte em uma estrutura central, alimentada por linhas de abrangência municipal e tendência intermunicipal. Além da integração física por meio da infraestrutura de mobilidade urbana do MUNICÍPIO, a integração temporal dos SERVIÇOS é viabilizada pelo uso do cartão-transporte, que estrutura o Sistema de Bilhetagem Eletrônica (SBE). No Projeto, o SBE continuará gerido pela URBS, a quem compete a emissão, comercialização e gestão dos cartões.¹⁸⁻¹⁹

É importante destacar que a eventual instalação e operação de serviço metropolitano de veículo leve sobre trilhos (VLT) através do Eixo Boqueirão, entre a região do Centro Cívico e o Aeroporto Afonso Pena (São José dos Pinhais), produzirá impactos sobre a operação, bem como sobre a receita e despesa do Sistema Urbano de Curitiba. Para equacionar os impactos daquele projeto de infraestrutura na CONCESSÃO, será proposta instância de REVISÃO ORDINÁRIA do contrato, conforme caracterizada na Seção 4.7 (*Revisão extraordinária*) abaixo.

¹⁸ Como prevê o artigo 9º do Decreto Municipal nº 649, de 16 de julho de 2014:

Art. 9º. A emissão, a comercialização, a revalidação, a recarga e o bloqueio do cartão-transporte são atos privativos da URBS.

¹⁹ No que diz respeito aos Serviços Metropolitanos, não há previsão de que o Sistema Urbano de Curitiba e o Sistema Metropolitano voltem a ser integrados do ponto de vista gerencial e financeiro, em virtude da não renovação dos convênios de integração e de delegação que foram descontinuados em janeiro de 2015.

3.3 Regulação e fiscalização dos serviços

A CONCESSÃO foi estruturada de modo a se manter compatível com o sistema de governança e os papéis associados com a regulação e fiscalização já incidentes sobre o Sistema Urbano de Curitiba. Assim, foram preservadas as competências legais das autoridades públicas atuantes na RIT.

Nesse sentido, esclarece-se que a URBS continuará responsável pela gestão, regulação e fiscalização do Sistema Urbano de Curitiba, em consonância com a previsão expressa do artigo 2º, *caput*, da Lei Municipal nº 12.597/2008.²⁰ Incluem-se dentre essas competências a gestão e o controle do processo de bilhetagem eletrônica descrito na Seção 3.2 (*Política de integração*), que compreende a emissão, comercialização e distribuição de créditos eletrônicos gravados em cartões inteligentes.

No tocante à gestão operacional, caberá à sociedade de economia mista, enquanto PODER CONCEDENTE, planejar e programar a operação dos SERVIÇOS pelas CONCESSIONÁRIAS, exercendo as atribuições previstas pela Lei Municipal nº 12.597/2008.²¹ Por outro lado, a URBS também desempenhará a gestão financeira do Sistema Urbano de Curitiba, enquanto administradora dos recursos do Fundo de Urbanização de Curitiba (FUC).²²

Recorda-se que o FUC foi constituído para prover os meios necessários à operação dos SERVIÇOS e ao atendimento dos programas de infraestrutura e equipamentos urbanos do MUNICÍPIO. Dentre os recursos que o constituem, vale destacar as receitas da Tarifa Social (referidas pela Seção 3.1), bem como os valores que serão destinados, a partir da CONCESSÃO, a subvencionar os investimentos mínimos obrigatórios (identificados na Seção 4.2) e subsidiar eventual déficit tarifário do SIM (conforme a Seção 4.1).

Ainda competirá à URBS a regulação dos SERVIÇOS em suas dimensões técnica e econômica. Em relação à primeira, a URBS será responsável por supervisionar a operação dos SERVIÇOS, mediante o emprego de agentes de fiscalização para monitoramento da observância das diretrizes e especificações operacionais previstas pelos CONTRATOS DE CONCESSÃO e regulamentos emitidos pela sociedade de economia mista no cumprimento da sua função normativo-regulatória.

Em relação à regulação econômica, a URBS mantém a competência de apresentar propostas de modificação da Tarifa Social ao Poder Executivo Municipal, a quem compete fixar o preço público pelos SERVIÇOS, como foi visto na Seção 3.1 (*Política tarifária*). Também caberá a ela promover periodicamente o reajuste e a revisão da remuneração devida às CONCESSIONÁRIAS, com base nos índices e parâmetros contratuais representados na Seção 4.5 (*Reajuste e revisão tarifária*).

²⁰ O artigo 2º, *caput*, da Lei Municipal nº 12.597/2008 estabelece:

Art. 2º Compete à URBS - Urbanização de Curitiba S.A, a regulação, o gerenciamento, a operação, o planejamento e a fiscalização do Sistema de Transporte coletivo de passageiros do Município de Curitiba - PR, e em acordo com o regulamentado nesta lei, em especial seu art. 12.

Parágrafo único. Através de instrumento legal próprio, as atribuições da URBS poderão ter abrangência metropolitana.

²¹ Especialmente as elencadas pelo artigo 12, que abrangem, dentre outras atribuições, (i) fixar itinerários e pontos de parada, (ii) fixar horários, frequência, frota e terminais de cada linha, (iii) implantar e extinguir linhas e extensões.

²² O artigo 3º, *caput*, da Lei Municipal nº 4.369, de 25 de setembro de 1972, dispõe que:

Art. 3º. A Companhia de Urbanização de Curitiba-URBS, terá sob sua incumbência a administração do Fundo.

A empresa estatal ainda será responsável por apreciar e promover eventuais processos de REVISÃO EXTRAORDINÁRIA nos termos da Seção 4.7 (*Revisão extraordinária*) deste ANEXO, diante da materialização de eventos de desequilíbrio e desde que atendidas as condições identificadas pela Seção 4.6 (*Repartição de riscos*) abaixo.

Por fim, quanto à fiscalização, a URBS acompanhará a conformidade da CONCESSIONÁRIA às diretrizes contratuais de governança ambiental, social e corporativa, bem como verificará o cumprimento das metas de investimentos mínimos obrigatórios e das metas de nível de serviço.

No que concerne às diretrizes contratuais de governança, propõe-se exigir a estruturação de programas de responsabilidade social e de responsabilidade ambiental pelas CONCESSIONÁRIAS, além de sistema de integridade e compliance que assegure a conformidade destas às melhores práticas no setor. No âmbito da governança corporativa, também caberá à URBS controlar a regularidade das demonstrações financeiras completas apresentadas pelas CONCESSIONÁRIAS, devidamente auditadas por empresa de auditoria independente contratada pelas CONCESSIONÁRIAS.

As metas de investimentos mínimos obrigatórios compreendem o fornecimento dos bens que compõem as despesas de capital da CONCESSÃO, consistindo em obrigações de cumprimento taxativo conforme os projetos, cronogramas e demais informações estabelecidas pelos CONTRATOS DE CONCESSÃO. Abrangem a implantação da INFRAESTRUTURA DE RECARGA nos eletropostos e nas GARAGENS e o fornecimento dos veículos para a frota dos SERVIÇOS, além da execução dos investimentos nas ESTAÇÕES-TUBO e plataformas metálicas elevadas dos terminais de integração.

Como é detalhado pela Seção 4.2 (*Subvenção para investimento*) abaixo, a verificação, por parte do PODER CONCEDENTE, dos marcos de execução de investimentos poderá consubstanciar condição prévia tanto para certificar o cumprimento da respectiva obrigação contratual das CONCESSIONÁRIAS, como para autorizar o desembolso das parcelas de subvenção destinadas a custear tais parcelas.

Por sua vez, as metas de nível de serviço designam o padrão considerado adequado para a prestação dos SERVIÇOS e demais bens e serviços que compõem o objeto da concessão. Tais metas serão acompanhadas por meio dos indicadores de qualidade definidos pelo contrato e detalhados pelo Capítulo 5 (*Sistema de Gestão de Qualidade da Concessão*), abaixo, deste ANEXO.

Como as metas de nível de serviço se referem a aspectos da operação que determinam a adequação, atualidade e eficiência dos SERVIÇOS, o Projeto propõe plano de consequências específico atrelado ao seu não atendimento que poderá resultar em descontos nos valores da remuneração devida às CONCESSIONÁRIAS. Tal plano de consequências é descrito na Seção 5.2 abaixo.

Para o cumprimento das atribuições previstas na presente Seção, as CONCESSIONÁRIAS serão obrigadas a apresentar periodicamente à URBS relatórios detalhados sobre os bens vinculados à concessão, estágio de execução dos investimentos obrigatórios, o histórico da execução financeira no ano-calendário de referência e a programação financeira para o ano-calendário seguinte.

A par dessas informações, as CONCESSIONÁRIAS também deverão disponibilizar ao PODER CONCEDENTE livre acesso aos dados relativos à administração, à contabilidade e aos recursos técnicos, econômicos e financeiros indicados nos CONTRATOS DE CONCESSÃO e produzidos conforme os requisitos e condições da Lei Federal nº 6.404/1976.

As competências da URBS apresentadas na presente Seção são resumidas a seguir, na Tabela 2:

Tabela 2 - Competências da URBS na CONCESSÃO

Área de Atuação	Competência
Gestão e Regulação	Gerir, regular e fiscalizar o Sistema Urbano de Curitiba
Bilhetagem Eletrônica	Gerir e controlar a bilhetagem eletrônica: emissão, comercialização e distribuição de créditos
Planejamento Operacional	Planejar e programar a operação dos SERVIÇOS pelas CONCESSIONÁRIAS, incluindo alteração, inclusão e exclusão de linhas
Gestão Financeira	Administrar o FUC, inclusive dos recursos tarifários e subsídios
Regulação Econômica	Propor alteração da Tarifa Social ao Executivo Reajustar e revisar a remuneração, representada pela Tarifa Técnica
Revisão Extraordinária	Apreciar e promover revisões extraordinárias decorrentes de eventos de desequilíbrio contratual
Governança ESG	Fiscalizar o cumprimento das diretrizes de governança ambiental, social e corporativa, incluindo programas e sistemas de integridade
Governança Corporativa	Controlar a regularidade das demonstrações financeiras auditadas pelas CONCESSIONÁRIAS
Investimentos Obrigatórios	Verificar o cumprimento de metas de investimento e autorizar o desembolso de subvenções vinculadas a esses investimentos
Nível de Serviço	Acompanhar metas de qualidade dos serviços por indicadores, aplicando plano de consequências em caso de descumprimento

Acesso a Dados

Exigir relatórios periódicos e acesso amplo às informações contábeis, financeiras e operacionais das CONCESSIONÁRIAS

Transparência

Promover a publicidade de informações relacionadas à gestão e operação do SIM

4. Sistema de Equilíbrio Econômico-Financeiro da Concessão

O presente Capítulo deste ANEXO apresenta o sistema proposto para assegurar o equilíbrio econômico-financeiro da concessão. A Seção 4.1 (*Estrutura de remuneração*) define as fontes de recursos e as regras de remuneração das CONCESSIONÁRIAS. A Seção 4.2 (*Subvenção para investimento*) esclarece a proposta para a subvenção dos investimentos obrigatórios da CONCESSÃO, com a descrição da forma pela qual esses recursos serão aportados e considerados no fluxo de caixa da concessão.

Por sua vez, na Seção 4.3 (*Estrutura de garantia*), delinea-se o mecanismo formulado para assegurar o adimplemento da remuneração das CONCESSIONÁRIAS e da subvenção dos investimentos, com a indicação da fonte de receitas para a constituição da garantia pelo PODER CONCEDENTE. Já a Seção 4.4 (*Forma de pagamento da outorga*) define a forma e a finalidade de pagamento do valor de outorga pelas adjudicatárias na licitação, conforme será definido no EDITAL.

Por fim, os mecanismos propostos para o reajuste, revisão e reequilíbrio econômico-financeiro são apresentados nas Seções 4.5 (*Reajuste e revisão tarifária*) e 4.7 (*Revisão extraordinária*), em consideração da repartição de riscos detalhada na Seção 4.6 (*Repartição de riscos*). Esses temas serão sucedidos pela indicação do tratamento jurídico-contábil dos bens vinculados à concessão, conforme descrito na Seção 4.8 (*Tratamento jurídico-contábil dos bens da concessão*).

4.1 Estrutura de remuneração

Como se antecipou na Seção 3.1 (*Política tarifária*), as fontes das receitas principais do Sistema Urbano de Curitiba que comporão a remuneração das CONCESSIONÁRIAS consistem na receita da Tarifa Social somada ao subsídio tarifário. A Tarifa Social corresponde ao preço público cobrado do usuário pelo uso dos SERVIÇOS, enquanto o subsídio tarifário corresponde ao valor periodicamente desembolsado pelo PODER CONCEDENTE para compensar o déficit apurado entre a Tarifa Social e a remuneração devida às CONCESSIONÁRIAS.

O atual modelo de remuneração das delegatárias dos SERVIÇOS baseia-se em uma Tarifa Técnica apurada com base em planilha de custos paramétricos. A referida planilha de custo calcula a remuneração devida às CONCESSIONÁRIAS por custos em função de fator denominado Índice de Passageiros Pagantes por Quilômetro Rodado (IPK). O resultado do custo-quilômetro apurado pelo IPK é, então, transformado em um custo total a partir dos dados operacionais projetados para o mês de referência.

Para que se mantenha o equilíbrio entre os encargos e as vantagens dos SERVIÇOS, o modelo atual de remuneração pressupõe uma demanda realizada de passageiros que se aproxime da projeção de passageiros transportados para o cálculo do IPK no mês de referência. Além disso, o modelo também pressupõe certa estabilização dos componentes do custo operacional médio por quilômetro rodado. Tais premissas impõem a assunção do risco de demanda pelo PODER CONCEDENTE, bem como sujeitam a definição do IPK e, por consequência, da Tarifa Técnica à revisão sempre que algum dos componentes daquele custo operacional médio é modificado.

Todavia, a implantação da CONCESSÃO demanda um modelo de remuneração que seja capaz de assegurar, a partir daquelas mesmas fontes de receitas, fluxo certo e justo de recursos para remunerar os custos dos SERVIÇOS e amortizar os investimentos obrigatórios não contemplados pela subvenção,

garantindo previsibilidade e justa repartição dos ônus financeiros do Sistema Urbano de Curitiba entre o PODER CONCEDENTE e as CONCESSIONÁRIAS.

Nesse sentido, o modelo proposto para o Projeto estrutura a remuneração integralmente com base nos recursos movimentados por meio do FUC, a partir de duas fontes de receita: a receita tarifária proveniente do pagamento da Tarifa Social pelos usuários do Sistema Urbano de Curitiba e os subsídios tarifários eventualmente aportados pelo Poder Público. Esses subsídios serão de natureza orçamentária ou cruzada – isto é, derivada de receitas complementares geradas no próprio sistema ou em contratos a ele associados.

A remuneração será baseada em custos, conforme componentes estabelecidos pelo contrato de concessão para fazer frente a cada escopo de obrigações da CONCESSIONÁRIA, na forma da Tabela a seguir:

Tabela 3 - Componentes tarifários

ESCOPO DA CONCESSÃO		COMPONENTE TARIFÁRIO	SUBCOMPONENTE TARIFÁRIO
A	Fornecimento, implantação, operação, manutenção e conservação da INFRAESTRUTURA DE RECARGA necessária para fornecer energia elétrica ao MATERIAL RODANTE elétrico, bem como a execução dos respectivos investimentos obrigatórios	Infraestrutura de recarga	(i) CAPEX de carregadores de GARAGEM
			(ii) CAPEX de eletroposto
			(iii) OPEX de eletroposto
B	Operação, manutenção e conservação da infraestrutura de mobilidade urbana do SIM, bem como a execução dos respectivos investimentos obrigatórios	Infraestrutura de mobilidade urbana	(i) CAPEX de estação-tubo e plataformas
			(ii) OPEX de estação-tubo e plataformas
C	Provimento do MATERIAL RODANTE e de baterias para renovação, para constituir a frota operacional e a frota reserva para os serviços	Custos de capital de MATERIAL RODANTE	(i) CAPEX de MATERIAL RODANTE convencional
			(ii) CAPEX de MATERIAL

ESCOPO DA CONCESSÃO		COMPONENTE TARIFÁRIO	SUBCOMPONENTE TARIFÁRIO
			RODANTE elétrico
D	Operação dos serviços e a manutenção mecânica do MATERIAL RODANTE, bem como a execução dos respectivos investimentos obrigatórios	(i) custos variáveis; (ii) mão de obra de motorista; (iii) custos fixos;	N/A

Desse modo, a remuneração da CONCESSIONÁRIA incorporará em cada componente os custos necessários para a prestação adequada dos diferentes escopos assumidos pelos parceiros privados. Embora as fórmulas completas para cálculo dos componentes estejam definidas no ANEXO de Avaliação Econômico-Financeira, a descrição do modelo já torna evidente que a estrutura tarifária será orientada por custos, com a finalidade de garantir a aderência entre o valor da remuneração e os custos efetivamente incorridos para a execução do objeto da concessão.

Em relação ao modelo atual de remuneração, a fixação de componentes dedicados a custos específicos de operação permite deles excluir a variável de passageiro, de modo a isolar a demanda da remuneração. Por outro lado, a fixação de componente dedicado à remuneração de investimentos e despesas em bens de capital permite assegurar fluxo financeiro certo para a amortização dos ativos, isolando variações de câmbio e outros fatores econômicos exógenos à prestação dos SERVIÇOS do cesto de riscos ao qual o financiamento privado estaria sujeito.

Destaca-se que a proposta não alterará o fluxo financeiro da receita decorrente da Tarifa Social e do subsídio tarifário, em que tais recursos são vertidos ao FUC. Nesse sentido, as receitas arrecadadas serão direcionadas ao FUC e, a partir dele, apuradas e distribuídas proporcionalmente aos valores devidos às CONCESSIONÁRIAS, segundo as regras estabelecidas no contrato. A liberação dos valores será feita de forma automática e periódica, respeitada a programação financeira estabelecida previamente pelo PODER CONCEDENTE.

Além disso, a presente proposta de estrutura de remuneração não prejudica o emprego, pela URBS, da metodologia de planilha de custos como parâmetro para as despesas e custos realizados pelas CONCESSIONÁRIAS. Nesse sentido, o PODER CONCEDENTE poderá estabelecer e revisar os valores paramétricos atribuídos aos componentes, na forma prevista pelo contrato de concessão.

Nessa esteira, a estrutura segmentar da remuneração demandará parâmetros revisionais adequados a cada componente da remuneração, de acordo com a correlação representada a seguir na Tabela 4 - Parâmetros da remuneração:

Tabela 4 - Parâmetros da remuneração

Parâmetro	Custos	
Custo por quilômetro	Consumo de Combustível	Custos de Rodagem
	Consumo de Energia	Outros Custos Variáveis
	Lubrificantes e Arla32	
Custo por hora	Mão de obra	
Custo por frota patrimonial	Remuneração da Frota	Remuneração de outros investimentos em equipamentos embarcados
	Manutenção	
	Aluguel de Garagem	
Custo por infra de referência	Custos com Garagens	Custos de Infraestrutura
	Custos com Eletropostos	
	Custos com Estações Tubo e Prisma e plataforma metálica nos terminais	

Em consideração desses componentes e parâmetros, o PODER CONCEDENTE apurará, em período variável conforme o parâmetro de remuneração, observada a periodicidade, no mínimo, mensal, eventual déficit originado da diferença entre a remuneração das CONCESSIONÁRIAS e o montante de receita tarifária do período, com a consequente fixação de subsídio tarifário para o período subsequente. Na mesma instância também serão considerados os efeitos do monitoramento contínuo dos indicadores de desempenho, cujos resultados poderão impactar negativamente a remuneração, conforme estabelecido no Capítulo 5 (*Sistema de Gestão de Qualidade da Concessão*) do ANEXO.

Outrossim, o conjunto de componentes da remuneração será reajustado e revisto periodicamente, nas instâncias de reajuste e revisão tarifária previstas na Seção 4.5 (*Reajuste e revisão tarifária*) abaixo. Em linha com as diretrizes setoriais estabelecidas pela PNMU,²³ serão estabelecidos parâmetros específicos

²³ Nesse sentido, vê-se que o artigo 9º, § 10, da Lei Federal nº 12.587/2012 prevê a instituição de revisões ordinárias periódicas, elencando, ainda, elementos mínimos a serem por elas considerados:

Art. 9º (...) § 10. As revisões ordinárias das tarifas de remuneração terão periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e deverão:

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

para a revisão tarifária de cada componente e incorporação, à concessão, de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das CONCESSIONÁRIAS. Em tais instâncias, também será atribuído à URBS aprovar revisões de componentes variáveis e reajustes da remuneração com base nas metas de desempenho e indicadores de qualidade previamente aferidos pelo órgão.

A responsabilidade por isenções e gratuidades instituídas sobre a Tarifa Social será exclusivamente do PODER CONCEDENTE. Na hipótese em que a arrecadação tarifária for insuficiente para cobrir o valor da remuneração a que a CONCESSIONÁRIA tem direito, situação caracterizada como “déficit tarifário”, a receita tarifária será complementada mediante subsídio tarifário. Vale destacar que a apuração e compensação do déficit deverão ser procedidos, no mínimo, mensalmente.

A revisão tarifária trienal não prejudicará a possibilidade de REVISÃO EXTRAORDINÁRIA, motivada por evento de desequilíbrio econômico-financeiro. Para tanto, será previsto procedimento administrativo específico para se proceda à revisão, antecedido da instrução de todos os elementos indispensáveis e suficientes para subsidiar a decisão do PODER CONCEDENTE, de acordo com o exposto na Seção 4.7 (*Revisão extraordinária*).

Por fim, em linha com diretriz estabelecida pela URBS para a formulação do Projeto, caberá ao PODER CONCEDENTE avaliar eventual pedido de autorização por parte da CONCESSIONÁRIA para explorar fontes de receitas acessórias, alternativas ou complementares às receitas principais. O PODER CONCEDENTE também será incumbido da definição, com base em plano de negócios específico e na forma de termo aditivo ao contrato de concessão, da forma de tais receitas serem aproveitadas em prol da modicidade das tarifas praticadas no Sistema Urbano de Curitiba.²⁴

4.2 Subvenção para investimento

Como forma de assegurar os meios para os investimentos obrigatórios e garantir o equilíbrio econômico-financeiro da concessão, o MUNICÍPIO de Curitiba, por intermédio da URBS, enquanto administradora do FUC, aportará recursos à concessão na forma de subvenção para investimento, nos termos da Lei Federal nº 14.789, de 29 de dezembro de 2023. Tais recursos corresponderão a montante de valor pré-determinado, fixo para todo o prazo da concessão e autorizado por lei, que será transferido pelo

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

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

²⁴ Em conformidade com o que dispõe o artigo 11 da Lei Federal nº 8.987/1995 e o artigo 10, *caput*, inciso V, da Lei Federal nº 12.587/2012:

Art. 11. No atendimento às peculiaridades de cada serviço público, poderá o poder concedente prever, em favor da concessionária, no edital de licitação, a possibilidade de outras fontes provenientes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, com ou sem exclusividade, com vistas a favorecer a modicidade das tarifas, observado o disposto no art. 17 desta Lei.

Parágrafo único. As fontes de receita previstas neste artigo serão obrigatoriamente consideradas para a aferição do inicial equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Art. 10. A contratação dos serviços de transporte público coletivo será precedida de licitação e deverá observar as seguintes diretrizes:

(...) V - identificação de eventuais fontes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, bem como da parcela destinada à modicidade tarifária.

MUNICÍPIO a conta vinculada de tipo *escrow* constituída em nome do FUC. A autorização legal da subvenção é detalhada na Seção 7.2 (*Instrumentos contratuais*) deste ANEXO.

A URBS, na qualidade de PODER CONCEDENTE e administradora do FUC, manterá a integralidade dos valores recebidos do MUNICÍPIO de Curitiba em conta especial vinculada (*escrow*) de titularidade do Fundo. A movimentação dos recursos da conta vinculada para desembolso em favor da CONCESSIONÁRIA dependerá de prévia comprovação de atendimento aos requisitos estabelecidos pelos instrumentos da concessão, conforme a destinação (como, por exemplo, aquisição de veículos para integrar a frota dos SERVIÇOS ou implantação de INFRAESTRUTURA DE RECARGA, incluindo os eletropostos) e o momento de realização do investimento em relação ao do desembolso da parcela de subvenção.

Em qualquer caso, a CONCESSIONÁRIA deverá adotar processo competitivo de contratação de fornecedores, independentemente do valor de apreçamento do bem ou serviço, ressalvada justificativa técnica ou comercial em contrário, e medidas destinadas a verificar a conformidade e integridade de seus fornecedores. O atendimento àqueles requisitos deverá ser comprovado pelo PODER CONCEDENTE, com base na documentação apresentada pela CONCESSIONÁRIA, para que os respectivos valores sejam liberados ao parceiro privado.

Ressalta-se que o PODER CONCEDENTE assumirá integral responsabilidade pelo ônus econômico envolvido na subvenção, ainda que os valores realizados pela CONCESSIONÁRIA superem os inicialmente estimados para a consecução dos respectivos investimentos. Nesse sentido, em um primeiro momento, a CONCESSIONÁRIA deverá dispor de capacidade financeira suficiente para realizar os custos que excedam àqueles estimados para a composição da subvenção. No entanto, assim que incorrida pela CONCESSIONÁRIA e aprovada pelo PODER CONCEDENTE, tal parcela excedente de capital será ressarcida ao parceiro privado na forma de parcela específica da remuneração atrelada ao respectivo grupo de investimentos (MATERIAL RODANTE ou INFRAESTRUTURA DE RECARGA) – cabendo ao PODER CONCEDENTE, portanto, o ônus econômico da variação positiva dos preços dos bens e serviços contemplados pela subvenção.

Em consideração dessa dinâmica de pagamentos, estabelecer-se-á, também, processo de acompanhamento e aprovação de aquisições que permita ao PODER CONCEDENTE controlar efetivamente a destinação dos recursos subvencionados e a sua efetiva aplicação nos investimentos previstos pela concessão. Assim como a remuneração da CONCESSIONÁRIA, o adimplemento dessa obrigação estará garantido pela estrutura detalhada na Seção 4.3 (*Estrutura de garantia*).

A esse respeito, convém considerar que a Lei Federal nº 14.789/2023 outorgou um novo benefício aos beneficiários de subvenção para investimento. A pessoa jurídica que receber subvenções governamentais para a realização de investimentos em empreendimentos econômicos poderá habilitar-se junto à Receita Federal do Brasil (RFB) para adquirir crédito fiscal outorgado pela União correspondente ao Imposto sobre a Renda das Pessoas Jurídicas (IRPJ) recolhido em função do produto da respectiva subvenção no lucro real tributado. Esse crédito fiscal pode ser aproveitado, em tese, (i) mediante a compensação de débitos tributários perante a União, ou (ii) por meio de ressarcimento em dinheiro, após 24 (vinte e quatro) meses.²⁵

²⁵ Nos termos do artigo 6º da referida Lei Federal:

Art. 6º A pessoa jurídica habilitada poderá apurar crédito fiscal de subvenção para investimento, que corresponderá ao produto das receitas de subvenção e da alíquota de 25% (vinte e cinco por cento) relativa ao IRPJ.

Diz-se “em tese” porque esse crédito fiscal ainda não pôde ser apurado e outorgado pela RFB. Tendo em vista que a Lei Federal nº 14.789/2023 foi promulgada no ano de 2023, passou a ser aplicável apenas a partir do exercício fiscal de 2024 em razão do preceito de anterioridade anual tributária. Por sua vez, dado que a apuração do IRPJ em que se baseia a apuração do crédito fiscal ocorre sob o fato gerador do lucro real apurado em dezembro de cada ano, declarada até abril do ano seguinte, ainda não houve nesta data tempo hábil para a RFB construir precedentes acerca da forma de cálculo dos efeitos da subvenção no lucro real e, por conseguinte, do montante de crédito fiscal a ser outorgado pelas subvenções.

Em razão dessa ausência de precedentes, não é possível afirmar o entendimento que a RFB adotará sobre a existência e a definição a base de cálculo do crédito fiscal a ser apurado pela CONCESSIONÁRIA. De qualquer modo, caberá à CONCESSIONÁRIA empreender os melhores esforços para atender às condições exigidas para esse fim, sendo obrigada a restituir integralmente tal crédito ao PODER CONCEDENTE na hipótese de seu reconhecimento pela RFB.

4.3 Estrutura de garantia

Conforme foi exposto na Seção 2.1 (*Modelos de negócios e de contratação*) acima, o modelo de contratação adotado para a CONCESSÃO pressupõe a implementação de mecanismos típicos de uma PPP, dentre os quais a constituição de garantia ao adimplemento das obrigações pecuniárias contraídas pelo PODER CONCEDENTE. Tal pressuposto é orientado pela busca de previsibilidade e segurança jurídica à concessão, na medida em que os pagamentos garantidos – a remuneração da CONCESSIONÁRIA e a subvenção dos investimentos obrigatórios – constituem contrapartidas essenciais ao equilíbrio econômico-financeiro do contrato e à financiabilidade do empreendimento.

Cumprе destacar que a constituição de garantia às obrigações financeiras do Poder Público em concessões comuns está condicionada à prévia autorização legislativa específica, em vista da ausência de disposição legal genérica tal qual prevista na Lei Federal nº 11.079/2004 para as PPPs.²⁶ Esse aspecto da estrutura da garantia proposta para a CONCESSÃO é detalhado na Seção 7.1 (*Instrumentos legais*), no âmbito do projeto de lei aprovado pela Câmara Municipal de Curitiba para, dentre outras finalidades, autorizar a constituição da garantia.

De acordo com o que foi estabelecido, o PODER CONCEDENTE deverá constituir uma garantia pública em favor da CONCESSIONÁRIA, que terá por objeto o adimplemento pontual e integral dos valores devidos a título de remuneração pelo provimento dos escopos da concessão e de subvenção destinada à realização dos investimentos obrigatórios. Ressalta-se que a constituição da garantia consistirá em condição necessária à emissão da ordem de início dos SERVIÇOS, de modo que a operação só poderá ser iniciada após a formalização da estrutura.

Parágrafo único. O crédito fiscal deverá ser apurado na Escrituração Contábil Fiscal (ECF) relativa ao período de apuração de reconhecimento das receitas de subvenção.

²⁶ Nos termos do artigo 8º, caput, da Lei Federal nº 11.079/2004:

Art. 8º As obrigações pecuniárias contraídas pela Administração Pública em contrato de parceria público-privada poderão ser garantidas mediante: I – vinculação de receitas, observado o disposto no inciso IV do art. 167 da Constituição Federal; II – instituição ou utilização de fundos especiais previstos em lei; III – contratação de seguro-garantia com as companhias seguradoras que não sejam controladas pelo Poder Público; IV - garantia prestada por organismos internacionais ou instituições financeiras; V – garantias prestadas por fundo garantidor ou empresa estatal criada para essa finalidade; VI – outros mecanismos admitidos em lei.

A estrutura proposta para a garantia se baseia na celebração de um contrato de administração de contas com agente depositário independente, por meio do qual os recursos públicos serão vinculados a contas bancárias especiais e escalonadas: uma *conta mestre*, que será responsável por separar o fluxo financeiro dos recursos destinados à garantia; e outra *conta vinculada*, que servirá como trava bancária do referido fluxo na hipótese de inadimplemento do PODER CONCEDENTE em relação às suas obrigações pecuniárias. Ambas as contas são de titularidade do próprio PODER CONCEDENTE,²⁷ mas têm sua movimentação condicionada ao cumprimento de obrigações contratuais, conforme monitoramento técnico e financeiro realizado ao longo do prazo da concessão.

No que tange à remuneração, a garantia será constituída a partir da segregação contábil de parcela dos recursos recebidos pelo MUNICÍPIO a título de sua quota-parte no Fundo de Participação dos Municípios (FPM). O fluxo financeiro de tais valores será automaticamente direcionado à conta mestre, na medida necessária para compor a garantia, conforme especificado nos instrumentos da licitação e nos atos do Poder Executivo Municipal necessários para constitui-la, e serão direcionados à conta vinculada da concessão em caso de eventual inadimplemento do PODER CONCEDENTE com relação aos valores mensais devidos à CONCESSIONÁRIA. Em situação de regular cumprimento dessas obrigações, em vez de o fluxo ser direcionado à conta vinculada, seguirá para a conta única do MUNICÍPIO ou outra que for indicada no contrato de administração de contas.

No que se refere à subvenção para investimento, a garantia será representada por depósitos realizados diretamente pelo PODER CONCEDENTE em conta bancária especial vinculada à liberação dos recursos conforme o cronograma de execução e cumprimento de etapas do projeto de investimento, a ser monitorado de acordo com as exigências contratuais. Esses valores serão transferidos à CONCESSIONÁRIA mediante comprovação do atendimento dos requisitos que condicionam a liberação da subvenção, conforme a destinação da respectiva parcela.

Adicionalmente, o modelo admite a cessão, pela CONCESSIONÁRIA, dos direitos decorrentes da garantia pública em favor dos financiadores do projeto, reforçando a atratividade do Projeto do ponto de vista do crédito privado. Essa cessão está sujeita às condições de validade e eficácia previstas na legislação aplicável, e contribui para estruturar garantias acessórias junto às organizações que eventualmente disponibilizem capital para a viabilização da concessão.

Por fim, observa-se que a proposta de garantia também estabelecerá mecanismos de responsabilização em caso de uso indevido da garantia por parte da CONCESSIONÁRIA. Nessa esteira, caso proceda à execução da garantia sem justa causa, ou requeira a liberação de valores que não lhe sejam efetivamente devidos, a CONCESSIONÁRIA ficará sujeita à aplicação de multa proporcional e à responsabilização civil e criminal, conforme a gravidade do ato.

4.4 Forma de pagamento da outorga

Como condição para a assinatura do contrato de concessão, as CONCESSIONÁRIAS serão obrigadas a recolher ao PODER CONCEDENTE as parcelas do valor de outorga, conforme definidos para cada lote do Sistema Urbano de Curitiba. Tais valores serão destinados ao FUC, administrado pelo PODER CONCEDENTE, que lhe dará a destinação adequada à política pública definida para o setor, inclusive

²⁷ Ressalva-se que a conta bancária que receberá os recursos da subvenção será administrada pelo Poder Concedente em nome do FUC.

para subsidiar, conforme a conveniência e oportunidade da medida para a ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA MUNICIPAL.

4.5 Reajuste e revisão tarifária

Conforme estabelecido pela Lei Federal nº 12.587/2012, compete ao Poder Público outorgante a fixação, reajuste e revisão da tarifa de remuneração do serviço, inclusive para transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade aos usuários. A mesma norma prevê, em caráter excepcional e fundado no interesse público, a possibilidade de REVISÃO EXTRAORDINÁRIA, por iniciativa da Administração Pública ou mediante requerimento devidamente instruído pela CONCESSIONÁRIA.²⁸

Em linha com o regramento aplicável ao setor, e em consideração da estrutura segmentar da remuneração das CONCESSIONÁRIAS prevista pela Seção 4.1 (*Estrutura de remuneração*), propõe-se a adoção de três mecanismos distintos e complementares por meio dos quais será mantido o equilíbrio econômico-financeiro da CONCESSÃO ao longo do tempo, considerando variações nos custos operacionais, ganhos de eficiência, mudanças nas metas de desempenho e a alocação dos riscos pactuada originalmente: (i) o REAJUSTE ANUAL, (ii) a REVISÃO ORDINÁRIA (iii) e a REVISÃO EXTRAORDINÁRIA.

O REAJUSTE ANUAL servirá para preservar o valor real da remuneração da CONCESSIONÁRIA frente à inflação. O mecanismo prevê que os preços que compõem a remuneração e integram a fórmula de revisão serão corrigidos anualmente, com base na data do orçamento estimado, na forma do artigo 25, § 7º, da Lei Federal nº 14.133/2021. Em conformidade com regramento legal aplicável,²⁹ a atualização se dará por simples apostilamento contratual. Trata-se de um mecanismo automático, aplicável mesmo na ausência de alterações estruturais no contrato.

Por sua vez, a REVISÃO ORDINÁRIA trienal permitirá a atualização dos COMPONENTES TARIFÁRIOS da remuneração e a reavaliação dos indicadores de qualidade e das metas de desempenho pactuadas, permitindo reorientar a estrutura contratual para refletir padrões mais exigentes de serviço ao longo do tempo, em linha com a evolução tecnológica, as expectativas dos usuários e os compromissos do Poder Público com a mobilidade urbana.

²⁸ Nos termos do artigo 9º da Lei Federal nº 12.587/2012:

Art. 9 (...) § 7º Competem ao poder público delegante a fixação, o reajuste e a revisão da tarifa de remuneração da prestação do serviço e da tarifa pública a ser cobrada do usuário.

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

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

§ 10. As revisões ordinárias das tarifas de remuneração terão periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e deverão: I - incorporar parcela das receitas alternativas em favor da modicidade da tarifa ao usuário; II - incorporar índice de transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários; e III - aferir o equilíbrio econômico e financeiro da concessão e o da permissão, conforme parâmetro ou indicador definido em contrato.

²⁹ Em conformidade com o artigo 136, incisos I e II, da Lei Federal nº 14.133/2021:

Art. 136. Registros que não caracterizam alteração do contrato podem ser realizados por simples apostila, dispensada a celebração de termo aditivo, como nas seguintes situações:

I - variação do valor contratual para fazer face ao reajuste ou à repactuação de preços previstos no próprio contrato;
II - atualizações, compensações ou penalizações financeiras decorrentes das condições de pagamento previstas no contrato.

É relevante ressaltar que nenhuma instância das revisões ordinárias poderá modificar a matriz original de riscos alocada no contrato, o que confere segurança jurídica às partes e previsibilidade ao fluxo financeiro da concessão. O resultado da REVISÃO ORDINÁRIA deverá ser formalizado por aditamento e, caso resulte em desequilíbrio econômico-financeiro, poderá ensejar recomposição, conforme regras específicas constantes do contrato e apresentadas na Seção 4.7 (*Revisão extraordinária*).

A eficácia dos mecanismos de REAJUSTE ANUAL e REVISÃO ORDINÁRIA trienal depende de um sistema combinado de apuração técnica por parte do PODER CONCEDENTE e posterior manifestação pela CONCESSIONÁRIA. Nessa esteira, o PODER CONCEDENTE calculará o valor revisto ou reajustado da remuneração devida, facultando à CONCESSIONÁRIA validar ou se objetar formalmente aos valores apresentados, no prazo contratual. A ausência de manifestação por parte da Concessionária no prazo contratual é considerada como aceitação tácita, conferindo fluidez aos repasses financeiros.

Tal estrutura se mostra apta a garantir previsibilidade e segurança aos fluxos financeiros do projeto ao mesmo tempo que oferece flexibilidade para adaptação progressiva dos parâmetros contratuais à realidade da prestação dos SERVIÇOS.

4.6 Repartição de riscos

A matriz de riscos em um projeto complexo e de longo prazo determina a responsabilidade das partes sobre as atividades disciplinadas em contrato, bem como sobre os seus respectivos impactos positivos e negativos, de modo a incentivar – ou demover – certos padrões de conduta. Com base em referencial teórico-conceitual especializado sobre o assunto,³⁰ a repartição de riscos é orientada pela diretiva de alocar cada um dos riscos, preferencialmente, àquela parte que:

- (i) é obrigada a cumprir a prestação contratual de que decorre o risco;
- (ii) detém melhores condições técnicas, comerciais, jurídicas, econômicas, financeiras ou fáticas para prevenir, mitigar, gerenciar e solucionar as causas e os efeitos do respectivo risco;
- (iii) tenha, entre as partes, a melhor capacidade de transferir a terceiros os impactos negativos decorrentes da materialização do risco ou os ônus resultantes do evento adverso; e
- (iv) tenha, entre as partes, a melhor capacidade econômica e financeira de suportar os custos e despesas decorrentes por adversidades imprevisíveis e inevitáveis do respectivo risco alocado.

Desses critérios, os dois primeiros são deduzidos da simples constatação do maior controle – de uma das partes em relação a outra – sobre a causa, a atividade ou situação à qual o risco está atrelado. Nesse sentido, as futuras CONCESSIONÁRIAS dos SERVIÇOS teriam maior capacidade do que o PODER CONCEDENTE de gerenciar, por exemplo, os riscos associados à manutenção e substituição das baterias elétricas, considerando que a elas caberiam selecionar não apenas os fornecedores de tais bens, como

³⁰ As seguintes obras foram utilizadas como referência para a formulação das premissas acima: (i) RIBEIRO, Maurício Portugal. *Concessões e PPPs: melhores práticas em licitações e contratos*. São Paulo: Atlas, 2011; (ii) MOREIRA, Egon Bockmann. O contrato administrativo como instrumento de governo; In: MARRARA, Thiago (coord.). *Direito Administrativo: tendências e transformações*. São Paulo: Almedina, 2014; e (iii) GUIMARÃES, Fernando Vernalha. Alocação de riscos na PPP. In JUSTEN FILHO, Marçal Justen; SCHWIND, Rafael Wallbach (coord.). São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2015.

também assegurar o seu funcionamento, integridade e conservação, seja por meio de seus empregados, funcionários ou prepostos, seja por meio de subcontratados.

Em seu turno, o terceiro e o quarto critérios de alocação de riscos são extraídos da influência que a relação de “custo-benefício” impõe sobre a conduta das partes contratuais. Nesse sentido, se a parte responsável pela consecução de determinada atividade pudesse facilmente transferir a terceiros os custos decorrentes de riscos de falhas ou inadequações dos bens ou serviços providos, ou da materialização daqueles riscos, sem redução relevante de suas receitas, é certo que não haveria incentivo – ao menos, não econômico – para que aquela parte adotasse as medidas mitigadoras cabíveis.

Tais premissas orientam a repartição de riscos representada nas minutas de CONTRATO DE CONCESSÃO, contidas nos ANEXOS 2.01-2.05. Tal repartição esquematiza, de maneira exaustiva, as alocações de riscos entre as partes do contrato de concessão e apresenta, para cada alocação, possíveis medidas mitigadoras da ocorrência do evento ao qual o risco se refere, bem como dos efeitos adversos decorrentes da sua materialização.

Vale ressaltar que a ocorrência dos eventos previstos na alocação poderá ensejar a necessidade de recompor o equilíbrio econômico-financeiro da concessão, mediante processo de REVISÃO EXTRAORDINÁRIA que considere, dentre outros parâmetros, os impactos adversos decorrentes do evento, como se vê, adiante, na Seção 4.7 (*Revisão extraordinária*).

4.7 Revisão extraordinária

A par dos mecanismos de reajuste e REVISÃO ORDINÁRIA, o sistema econômico-financeiro da CONCESSÃO será integrado pelo mecanismo de REVISÃO EXTRAORDINÁRIA, que se prestará a recompor o equilíbrio econômico-financeiro da concessão sempre que ele for afetado pela mudança das condições objetivas do contrato, de acordo com os pressupostos, condições e formas previstos no instrumento.

De acordo com o regime jurídico aplicável à modalidade de contratação escolhida,³¹ parte-se do princípio de que o equilíbrio do contrato está presumidamente mantido sempre que observadas as condições previstas, cabendo à CONCESSIONÁRIA comprovar a ocorrência de eventos capazes de afetar significativamente a equação econômico-financeira originalmente estabelecida.

A recomposição contratual poderá ser requerida apenas nas hipóteses expressamente previstas na repartição contratual de riscos, as quais envolvem, entre outros, eventos extraordinários e alheios à atuação da CONCESSIONÁRIA, como caso fortuito, força maior, atos do Poder Público ou omissões do PODER CONCEDENTE.

Também terá disciplina contratual o rito a ser seguido para análise dos pleitos de recomposição. A CONCESSIONÁRIA deverá apresentar o pedido devidamente instruído com laudo técnico ou documento equivalente que caracterize o evento de desequilíbrio e quantifique, fundamentadamente, os impactos sobre as receitas ou despesas, observado que todos os custos relativos à instrução do pedido são de responsabilidade da CONCESSIONÁRIA. Por outro lado, caso o PODER CONCEDENTE inicie o procedimento de ofício, deverá comunicar formalmente a CONCESSIONÁRIA, juntando os documentos

³¹ O artigo 10 da Lei Federal nº 8.987/1995 dispõe:

Art. 10. Sempre que forem atendidas as condições do contrato, considera-se mantido seu equilíbrio econômico-financeiro.

que fundamentam a iniciativa. Em qualquer caso, o processo deverá ser concluído em até 90 (noventa) dias, prazo prorrogável uma única vez por igual período.

Um dos aspectos centrais do mecanismo de REVISÃO EXTRAORDINÁRIA é a adoção do critério de anulação do Valor Presente Líquido (VPL) como parâmetro de reequilíbrio: o contrato será considerado reequilibrado quando os impactos do evento de desequilíbrio forem compensados de forma a restabelecer o VPL da concessão ao ponto de indiferença econômica, ou seja, igual a zero. Para esse fim, deverá ser aplicada uma taxa de desconto correspondente ao *Weighted Average Cost of Capital* (WACC) ou, simplesmente, custo médio ponderado de capital, construída com base na taxa de retorno real da Nota do Tesouro Nacional da série B (NTN-B) com vencimento em prazo predefinido, publicada pelo Tesouro Nacional na data-base da apuração, acrescida de um prêmio fixo anual. Se não houver cotação da NTN-B no prazo exato, deverá ser utilizada a taxa do título com vencimento mais próximo, mediante interpolação linear. Destaca-se que tal taxa de desconto será aplicada exclusivamente para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, não autorizando qualquer revisão da taxa de desconto de referência prevista no modelo econômico-financeiro.

Na hipótese de acolhimento do pleito, a recomposição poderá se ser promovida por diferentes meios, a depender de escolha discricionária do PODER CONCEDENTE. Dentre tais meios, podem ser mencionados a revisão dos COMPONENTES TARIFÁRIOS, a prorrogação do prazo da concessão, o pagamento de indenização por perdas e danos ou a alteração proporcional de obrigações contratuais da CONCESSIONÁRIA.

Quanto aos limites temporais aplicáveis à REVISÃO EXTRAORDINÁRIA, propõe-se vedar qualquer efeito retroativo superior a 90 (noventa) dias a contar da data do requerimento, além de prazo decadencial de 3 (três) anos para apresentação do pleito, por sua vez contados da data de ocorrência ou de conhecimento do evento gerador do desequilíbrio. Tais previsões se prestam a assegurar segurança jurídica e previsibilidade ao processo, ao mesmo tempo em que resguardam a higidez do contrato diante de eventos excepcionais.

Além do regramento geral aplicável à matéria, a proposta programará, desde logo, a REVISÃO EXTRAORDINÁRIA de dois eventos com impactos à concessão, cujos efeitos, embora de consequências ainda imensuráveis, são certos e iminentes: a regulamentação da reforma tributária e a interferência do VLT sobre os SERVIÇOS.

Quanto ao primeiro evento, sabe-se que a Emenda Constitucional nº 132, de 20 de dezembro de 2023, e a Lei Complementar Federal nº 214, de 16 de janeiro de 2025, que a regulamentou, produziram alterações relevantes no regime jurídico aplicável aos tributos brasileiros, inclusive naqueles que têm especial interesse para o Projeto. A modelagem econômico-financeira da CONCESSÃO prevê a anulação das alíquotas do Imposto sobre Bens e Serviços (IBS) e Contribuição Social de Bens e Serviços (CBS) à medida que haja a transição do Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISS) para tais espécies tributárias, haja vista a isenção prevista pelo arcabouço legal da reforma tributária.³² No entanto, a

³² Nos termos do artigo 157 da Lei Complementar Federal nº 214, de 16 de janeiro de 2025:

Art. 157. Fica isento do IBS e da CBS o fornecimento de serviços de transporte público coletivo de passageiros rodoviário e metroviário de caráter urbano, semiurbano e metropolitano, sob regime de autorização, permissão ou concessão pública.

Parágrafo único. Para fins do caput deste artigo, consideram-se:

I - serviço de transporte público coletivo de passageiros o acessível a toda a população mediante cobrança individualizada, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

concretização dessas alterações sobre as diferentes etapas da cadeia de distribuição dos bens e serviços envolvidos na CONCESSÃO ainda depende da regulamentação dos demais aspectos da reforma tributária.

Em virtude desse estado de coisas, será prevista instância específica de REVISÃO EXTRAORDINÁRIA do regime tributário aplicável à concessão, com o reexame das disposições aprovadas e publicadas até a data de apresentação das propostas econômicas na concorrência de acordo com o estado em que se encontrarem na data de revisão. Propõe-se que tal instância ocorra no terceiro ano da concessão, concomitantemente à primeira instância de REVISÃO ORDINÁRIA trienal, após o término do regime de transição previsto pelas referidas normas.

Já quanto ao segundo evento, conforme se antecipou na Seção 3.2 (*Política de integração*), acima, é esperado que a eventual implantação do projeto de VLT no Eixo Boqueirão produza interferências relevantes sobre a CONCESSÃO. Dentre essas interferências, destacam-se a suspensão parcial dos SERVIÇOS durante o período de obras para edificação da infraestrutura de suporte do modal, bem como a posterior interrupção definitiva das linhas que percorrem o Eixo após a substituição do viário por trilhos.

O presente modelo econômico-financeiro já considera os encargos da implantação daquele projeto, de forma que, caso não seja exitosa a implantação de tal projeto em parte concorrente com a CONCESSÃO, esta deverá ser submetida a processo de revisão. Com efeito, a programação operacional das linhas na área de interferência deverá ser revista. Além disso, ao não serem desmobilizados para outras regiões operacionais, os veículos empregados no Eixo Boqueirão eventualmente alcançarão a sua vida útil, devendo ser renovados por outros veículos adequados às especificações técnicas e operacionais previstas pelos instrumentos da concessão.

Em razão disso, evidencia-se que REVISÃO EXTRAORDINÁRIA específica poderá ser necessária a depender da efetiva implantação, ou não, do VLT, a fim de que o trecho sob a área de interferência – e os ativos a ela afetos – sejam reavaliados pelo PODER CONCEDENTE, com eventual reequilíbrio econômico-financeiro da concessão.

Em qualquer caso, ambos os eventos programados seguirão o rito contratual descrito para os casos de reequilíbrio econômico-financeiro por iniciativa do PODER CONCEDENTE. Facultar-se-á à CONCESSIONÁRIA provocar a instauração do processo em caso de omissão do PODER CONCEDENTE, hipótese em que não serão aplicáveis ao referido processo às condições de admissibilidade previstas para os demais casos de reequilíbrio econômico-financeiro.

II - transporte rodoviário o serviço de transporte terrestre realizado sobre vias urbanas e rurais;

III - transporte metroviário o realizado por meio de ferrovias, abrangendo trens urbanos, metrô, veículos leves sobre trilhos e monotrilhos;

IV - transporte de passageiros de caráter urbano o serviço de característica urbana prestado no território do Município;

V - transporte de passageiros de caráter semiurbano o serviço de deslocamento intermunicipal, interestadual ou internacional entre localidades próximas de característica urbana ou metropolitana; e

VI - transporte de passageiros de caráter metropolitano o serviço prestado entre municípios que pertencem a uma mesma região metropolitana.

4.8 Tratamento jurídico-contábil dos bens da concessão

Serão estabelecidas diretrizes gerais para o tratamento jurídico e contábil dos bens vinculados à CONCESSÃO, condizentes com a necessidade de se conciliar a proteção dos ativos imprescindíveis para a continuidade dos SERVIÇOS e a garantia de liquidez para a adequada gestão financeira e patrimonial dos ativos pelo parceiro privado.

Para esse regime, deve-se focar a finalidade específica do instituto da reversão, qual seja, o de assegurar que, ao fim da concessão, o serviço outorgado possa seguir sendo prestado de maneira regular, contínua e adequada pela Administração Pública, direta ou indiretamente.³³ Em consonância com essa finalidade, devem ser considerados reversíveis os bens estritamente necessários à CONCESSÃO, tais como a INFRAESTRUTURA DE RECARGA elétrica e de mobilidade urbana, e os veículos de utilização exclusiva no Sistema Urbano de Curitiba, isto é, veículos com configuração singular, não utilizada em nenhum outro local do país.

Nesse sentido, a proposta de tratamento jurídico dos bens vinculados à concessão compreenderá a afetação, gestão, substituição e reversão dos ativos utilizados na execução contratual, estabelecendo um regime jurídico que diferencie os bens reversíveis daqueles que, embora vinculados à concessão, não serão automaticamente revertidos ao PODER CONCEDENTE. De qualquer forma, ambos os grupos serão tratados como “bens da concessão”, conceito abrangente que inclui os bens e direitos transferidos pelo PODER CONCEDENTE à CONCESSIONÁRIA, os bens reversíveis e demais ativos relacionados no anexo contratual correspondente.

Como se expôs na introdução desta Seção, os bens reversíveis são aqueles indispensáveis à continuidade dos serviços concedidos, sendo individualizados no contrato. São bens afetados à execução da concessão e cuja titularidade se projeta, ao final da concessão, para o PODER CONCEDENTE. Sua manutenção em estado adequado de funcionamento, conservação e segurança até o término da concessão será responsabilidade da CONCESSIONÁRIA, que deve substituí-los por ativos novos e equivalentes sempre que atingirem sua vida útil, ou quando sua adequação funcional for comprometida. Ressalva-se que a substituição poderá ser dispensada, a critério exclusivo do PODER CONCEDENTE, desde que se demonstre que ela não é necessária para a continuidade dos SERVIÇOS nem para o cumprimento dos indicadores de qualidade contratualmente estabelecidos.

Em contraposição, os bens meramente vinculados à concessão – que também integram os bens da concessão, mas não são classificados como reversíveis – serão submetidos a um regime jurídico mais flexível. Embora deva ser informada ao PODER CONCEDENTE, sua disposição é livre por parte da CONCESSIONÁRIA, bastando a comunicação no prazo contratual após a efetivação do negócio. Esses bens podem ser adquiridos, substituídos ou alienados pela CONCESSIONÁRIA sem necessidade de autorização prévia, desde que a disposição não comprometa a execução contratual em nenhum aspecto.

Embora todos os bens da concessão estejam sob posse, guarda e manutenção da CONCESSIONÁRIA, recorda-se que sua propriedade será revertida ou não ao PODER CONCEDENTE conforme sua classificação. No caso de alienação de bens reversíveis, exige-se autorização prévia do PODER

³³ É por essa razão que diversos autores fundamentam o instituto da reversão no princípio da continuidade do serviço público. Nesse sentido, vide: MARQUES NETO, Floriano de Azevedo. Bens públicos: função social e exploração econômica. Belo Horizonte: Fórum, 2009, p. 182-183.

CONCEDENTE, sendo que as receitas obtidas deverão ser revertidas à concessão e registradas em conta contábil específica com a discriminação das entradas e saídas correspondentes.

Por fim, no tocante às diretrizes para a amortização e depreciação dos investimentos feitos pela CONCESSIONÁRIA, observa-se que, em geral, não caberá pleito de reequilíbrio econômico-financeiro por valores de bens da concessão ainda não amortizados ao final do prazo contratual. Excetuam-se a essa regra os investimentos realizados em bens reversíveis nos últimos cinco anos da concessão, desde que previamente autorizados pelo PODER CONCEDENTE, hipótese em que poderá haver indenização.

No tocante ao tratamento contábil dos bens vinculados à concessão, propõe-se que a CONCESSÃO se alinhe com as diretrizes e especificações estabelecidas pelo Comitê de Pronunciamentos Contábeis (CPC) para concessões de serviços públicos, em conformidade com as boas práticas estabelecidas para o setor.

Nesse sentido, em consideração ao regime jurídico proposto, o modelo contábil deve priorizar a essência das transações em comparação com os seus aspectos formais. Com esse objetivo, propõe-se que os bens considerados reversíveis sejam classificados contabilmente de acordo com a Interpretação do CPC (ICPC) 01. De acordo com o esta ICPC,³⁴ as diretrizes contábeis da interpretação se aplicam tanto à infraestrutura construída ou adquirida pela CONCESSIONÁRIA de terceiros como à infraestrutura preexistente que é transferida pelo PODER CONCEDENTE à CONCESSIONÁRIA.

Nessa esteira, a ICPC prevê que a infraestrutura abrangida por essa diretriz não deve ser registrada como ativo imobilizado da outorgada,³⁵ pois o contrato de concessão não transferirá à CONCESSIONÁRIA o direito de controlar integralmente a infraestrutura de serviços públicos. Em vez disso, a CONCESSIONÁRIA terá acesso para operar a infraestrutura em nome do PODER CONCEDENTE, sob condições específicas estipuladas no contrato.

Além disso, tal classificação contábil dos bens reversíveis é especialmente indicada para aqueles casos em que a construção ou aquisição de tais bens é suportada pelo PODER CONCEDENTE mediante a subvenção para investimento, já apresentada na Seção 4.2 (*Subvenção para investimento*) acima. Esses casos, genericamente caracterizados pelo CPC como “subvenções governamentais”, exigem o mesmo tratamento ora detalhado.³⁶

³⁴ Conforme dispõe o Item 7 da ICPC 01:

7. Esta Interpretação aplica-se:

(a) à infraestrutura construída ou adquirida junto a terceiros pelo concessionário para cumprir o contrato de prestação de serviços; e

(b) à infraestrutura já existente, que o concedente repassa durante o prazo contratual ao concessionário para efeitos do contrato de prestação de serviços.

³⁵ Conforme se verifica no Item 11 da ICPC 01:

Consenso. Tratamento dos direitos do concessionário sobre a infraestrutura. 11. A infraestrutura dentro do alcance desta Interpretação não será registrada como ativo imobilizado do concessionário porque o contrato de concessão não transfere ao concessionário o direito de controlar o uso da infraestrutura de serviços públicos. O concessionário tem acesso para operar a infraestrutura para a prestação dos serviços públicos em nome da concedente, nas condições previstas no contrato.

³⁶ Como se depreende do Item 27 da ICPC 01:

De acordo com o item 11, a infraestrutura, a que o concedente dá acesso ao concessionário, para efeitos do contrato de concessão, não pode ser registrada como ativo imobilizado do concessionário. O concedente também pode fornecer outros ativos ao concessionário, que pode retê-los ou negociá-los, se assim o desejar. Se esses outros ativos fizerem parte da remuneração, a ser paga pelo concedente pelos serviços, não constituem subvenções

A esse respeito, as receitas recebidas pelas CONCESSIONÁRIAS a título de subvenção para investimentos devem ser tratadas contabilmente em conformidade com o Pronunciamento CPC 07, que cuida especificamente das “subvenções governamentais”.³⁷ De acordo com o Pronunciamento, a subvenção para investimento relacionada a determinado ativo deve ser reconhecida como receita ao longo do período da vida útil e na mesma proporção de depreciação do ativo. Ademais, em qualquer caso, ela não será creditada diretamente no patrimônio líquido da CONCESSIONÁRIA.³⁸

Desse modo, propõe-se que apenas o direito de uso dos bens imóveis reversíveis seja reconhecido à CONCESSIONÁRIA mediante o título jurídico habilitante.³⁹ Em outras palavras, que o título jurídico atribua à CONCESSIONÁRIA o direito à exploração dos SERVIÇOS e dos demais bens e serviços constitutivos da CONCESSÃO por meio do bem reversível. Com isso, o respectivo direito, e não o bem reversível em si, seria contabilizado pela CONCESSIONÁRIA como ativo intangível.⁴⁰ A contrapartida desse registro de

governamentais, tais como são definidas no CPC 07 – Subvenção e Assistência Governamentais. Em vez disso, eles devem ser contabilizados como parte do preço de transação, conforme definido no CPC 47.

³⁷ De acordo com o Item 3 do CPC 07:

Subvenção governamental é uma assistência governamental geralmente na forma de contribuição de natureza pecuniária, mas não só restrita a ela, concedida a uma entidade normalmente em troca do cumprimento passado ou futuro de certas condições relacionadas às atividades operacionais da entidade. Não são subvenções governamentais aquelas que não podem ser razoavelmente quantificadas em dinheiro e as transações com o governo que não podem ser distinguidas das transações comerciais normais da entidade.

Além disso, o mesmo Item qualifica como espécie de subvenção governamental as “subvenções relacionadas a ativos”:

Subvenções relacionadas a ativos são subvenções governamentais cuja condição principal para que a entidade se qualifique é a de que ela compre, construa ou de outra forma adquira ativos de longo prazo. Também podem ser incluídas condições acessórias que restrinjam o tipo ou a localização dos ativos, ou os períodos durante os quais devem ser adquiridos ou mantidos.

³⁸ A referida interpretação se retira da leitura conjunta dos Itens 12, 17 e 18 do CPC 07:

12. Uma subvenção governamental deve ser reconhecida como receita ao longo do período e confrontada com as despesas que pretende compensar, em base sistemática, desde que atendidas as condições deste Pronunciamento. A subvenção governamental não pode ser creditada diretamente no patrimônio líquido.

(...) 17. Na maioria dos casos essa correlação pode ser feita, e a subvenção deve ser reconhecida em confronto com as despesas correspondentes. Semelhantemente, a subvenção relacionada a ativo depreciable deve ser reconhecida como receita ao longo do período da vida útil do bem e na mesma proporção de sua depreciação.

18. Subvenção relacionada a ativo não depreciable pode requerer o cumprimento de certas obrigações. O reconhecimento como receita deve então acompanhar a apropriação das despesas necessárias ao cumprimento das obrigações. Exemplificando: uma subvenção que transfira a propriedade definitiva de um terreno pode ter como condição a construção de uma planta industrial e deve ser apropriada como receita na mesma proporção da depreciação dessa planta. Poderão existir situações em que essa correlação exija que parcelas da subvenção sejam reconhecidas segundo critérios diferentes.

³⁹ Ressalta-se que tal proposição observará, como premissa, o escopo específico do contrato de concessão em exame. Nessa linha, tais diretrizes não seriam sequer aplicáveis, a princípio, àqueles instrumentos cujo objeto não abrangerá a gestão de infraestrutura da concessão, como os dos lotes relativos às linhas alimentadoras do Sistema Urbano de Curitiba (Subsistema Comum)

⁴⁰ Desse modo, o bem reversível continuaria sendo contabilizado como ativo financeiro do Poder Concedente. Retira-se a referida classificação do Item 26 da ICPC 01:

Ativo intangível. 26. O Pronunciamento Técnico CPC 04 – Ativo Intangível é aplicável ao ativo intangível registrado de acordo com os itens 17 e 18. Os itens 45 a 47 do Pronunciamento Técnico CPC 04 fornecem orientação sobre a mensuração de ativos intangíveis adquiridos em troca de um ativo ou de ativos não monetários ou de uma combinação de ativos monetários e não monetários.

ativo intangível será reconhecida como um passivo, a ser liquidado à medida que a CONCESSIONÁRIA cumprisse suas obrigações contratuais ao longo do tempo.

Por outro lado, para os bens móveis, reversíveis e não reversíveis, a classificação contábil deve considerar o domínio útil efetivo de tais bens pela CONCESSIONÁRIA, como dispõe o Item 36 da Orientação do CPC (OCPC) 05 (Contratos de Concessão).⁴¹

Embora a referida OCPC não disponha, expressamente, sobre a forma de contabilização dos bens móveis que qualifica, em seu item 37, como “*livremente negociáveis*”, mas “*essenciais para a prestação dos serviços da concessão*”, recomenda-se que tais bens sejam contabilizados como ativo intangível da CONCESSIONÁRIA, em caso de serem imprescindíveis para a continuidade dos serviços, ou ativo imobilizado, em caso de não serem imprescindíveis e sua desincorporação e posterior destinação dependerem apenas de comunicação posterior ao PODER CONCEDENTE, em linha com o previsto no início desta Seção.

Isto porque, não obstante a OCPC qualifique tais bens essenciais ao empreendimento como “livremente negociáveis”, tal essencialidade não denota, necessariamente, a imprescindibilidade dos bens para a prestação dos serviços, qualidade última que é sugerida como critério para a avaliação da reversibilidade dos bens vinculados à concessão. Dessa forma, a recomendação acima é fruto do entrecruzamento das propostas de tratamento jurídico e tratamento contábil dos bens vinculados à futura concessão.

⁴¹ O Item 36 da OCPC 05 dispõe sobre os bens móveis recebidos do Poder Concedente, prevendo que:

36. Os bens móveis recebidos do poder concedente devem ser classificados como imobilizado à medida que possam ser retidos ou negociados pelo concessionário, sem ou com pequena interferência do poder concedente. Nesse caso, terá ocorrido a transferência substancial (ou total) dos riscos e benefícios decorrente do controle do ativo para o concessionário, o que enseja o seu registro pelo valor justo no reconhecimento inicial (ICPC 01, item 27), quando esses ativos fazem parte da remuneração a pagar pelo poder concedente pelos serviços do concessionário. O concessionário deve registrar um passivo relativo a obrigações não cumpridas que ele tenha assumido em troca desses outros ativos.

Embora a OCPC 05 e a ICPC 01 não prevejam, expressamente, o tratamento contábil dos bens recebidos do Poder Concedente que não possam ser retidos ou livremente negociados pela concessionária, entende-se que tais bens devam ser contabilizados como ativo intangível, em conformidade com o aludido Item 11 da ICPC 01.

5. Sistema de Gestão de Qualidade da Concessão

O presente Capítulo deste ANEXO apresenta o sistema proposto para a avaliação do cumprimento das metas de nível de serviço estabelecidas para a CONCESSIONÁRIA. A Seção 5.1 (*Objetivos e composição do SGQ*) detalha as finalidades do Sistema de Gestão de Qualidade (SGQ) da Concessão, bem como elenca os diferentes Indicadores de Qualidade que o compõem. Por sua vez, a Seção 5.2 (*Plano de consequências do SGQ*) apresenta as consequências advindas do nível de serviço atingido pela CONCESSIONÁRIA, conforme apurado pelo PODER CONCEDENTE.

5.1 Objetivos e composição do SGQ

O SGQ consiste no instrumento proposto para o acompanhamento, controle e aprimoramento da execução dos SERVIÇOS, assegurando que os serviços prestados pela CONCESSIONÁRIA atendam a padrões rigorosos de eficiência, confiabilidade, segurança e satisfação do usuário. Com essa finalidade, o SGQ estabelece processos de coleta e análise de dados, avaliação periódica de Indicadores de Qualidade e estabelecimento de planos de ação, de forma a induzir a melhoria contínua dos SERVIÇOS.

No tocante aos critérios de verificação da qualidade dos SERVIÇOS, o SGQ estabelece diferentes Indicadores de Qualidade em reflexo das principais dimensões da operação, incluindo a regularidade e a pontualidade dos serviços, a qualidade da frota e da infraestrutura, a segurança operacional, o atendimento às normas regulatórias e a satisfação dos usuários. A Tabela 5 a seguir elenca os Indicadores de Qualidade propostos para a CONCESSÃO.⁴²

Tabela 5 - Indicadores de Qualidade

Sigla	Indicador de Qualidade	Definição
IQ1	Reclamações	Mede a quantidade de reclamações consideradas procedentes sobre o serviço (conduta dos operadores, estado de veículos e equipamentos etc.), proporcionalmente à quilometragem programada
IQ2	Satisfação dos passageiros	Avalia, por meio de pesquisa amostral semestral com passageiros, o nível de satisfação em relação ao transporte coletivo, incluindo aspectos de conforto, segurança, confiabilidade e percepção geral da qualidade
IQ3	Sinistros de Trânsito e na Operação	Mede a ocorrência de acidentes e incidentes envolvendo os ônibus ou usuários, independentemente de culpa do

⁴² A metodologia dos Indicadores de Qualidade será definida no bojo de anexo técnico específico do contrato de concessão, com o estabelecimento dos procedimentos e responsáveis pela apuração de cada componente do SGQ.

		operador. Inclui colisões, quedas e incidentes em estações, terminais ou deslocamentos de GARAGEM
IQ4	Confiabilidade da frota	Avalia a frequência de falhas ou quebras dos ônibus em operação, considerando registros do sistema de bilhetagem e do Centro de Controle Operacional
IQ5	Irregularidades da operação (Autuações)	Mede a quantidade de infrações lavradas pelo PODER CONCEDENTE contra a CONCESSIONÁRIA e confirmadas após processo administrativo, em relação ao período de referência
IQ6	Inspeção da Frota	Verifica o percentual de veículos aprovados nas inspeções periódicas realizadas pelo PODER CONCEDENTE em relação ao total de veículos inspecionados
IQ7	Cumprimento das Viagens	Mede a proporção entre as viagens efetivamente realizadas e as viagens programadas no sistema, com base nos dados do SBE
IQ8	Cumprimento do Perfil da Frota	Avalia se a CONCESSIONÁRIA está operando com o tipo de veículo adequado (ex.: articulado em vez de padron), conforme especificações operacionais do contrato
IQ9	Estado da infraestrutura delegada	Mede as condições de manutenção, limpeza e conservação das ESTAÇÕES-TUBO e terminais de integração, a partir de vistorias em campo realizadas pelo PODER CONCEDENTE

Tais indicadores serão apurados mensalmente e consolidados em ciclos trimestrais, permitindo a construção do Índice de Desempenho Global da Qualidade (IDG), que sintetiza em uma única métrica o desempenho geral da CONCESSIONÁRIA em cada período. A média trimestral do IDG define a classificação da CONCESSIONÁRIA no Plano de Consequências, assegurando que a avaliação seja representativa da performance efetiva.

No tocante à apuração dos indicadores de qualidade, a URBS, por meio das Cartas P/174/2025 e P/185/2025 datadas de 17 de junho e 3 de julho de 2025, respectivamente, determinou que não fosse prevista a contratação de empresa ou consórcio de empresas para figurar como verificador independente. Em vez disso, caberá ao PODER CONCEDENTE apurar periodicamente os indicadores, sendo-lhe facultado, ainda, contratar empresa de auditoria para confirmar a conformidade da apuração com os parâmetros legais e contratuais.

Por sua vez, a implantação do SGQ deverá prever um cronograma estruturado, com um período de até 12 (doze) meses destinado à definição de procedimentos, parametrização de sistemas, preparação de softwares e treinamento de equipes, de modo a garantir que a coleta e o tratamento dos dados sejam confiáveis. Nesse sentido, durante os 3 (três) primeiros meses de operação, será realizado um teste piloto, cujos resultados não afetarão a remuneração da CONCESSIONÁRIA nem a aplicação do Plano de Consequências, permitindo ajustes metodológicos e calibração dos indicadores. Apenas após a conclusão desse período de testes, o SGQ passará a produzir efeitos plenos, tornando-se um mecanismo permanente de gestão, monitoramento e indução de melhoria contínua.

5.2 Plano de consequências do SGQ

Por sua vez, o Plano de Consequências operacionalizará a vinculação entre os resultados obtidos no SGQ e as medidas contratuais a serem adotadas pela CONCESSIONÁRIA.

Nesse sentido, sempre que o desempenho da CONCESSIONÁRIA alcançar o nível de excelência, correspondente a IDG igual ou superior a 9,0 (nove) na média do trimestre de apuração, a CONCESSIONÁRIA não sofrerá qualquer desconto em sua remuneração, reconhecendo formalmente a qualidade superior de sua operação. Caso o desempenho seja classificado como bom na média trimestral, com IDG entre 7,5 (sete inteiros e cinco décimos) e 9,0 (nove), a CONCESSIONÁRIA deverá apresentar, em até 20 (vinte) dias, um plano de ações corretivas para os indicadores que tenham obtido notas regulares ou insuficientes. A execução dessas ações será acompanhada pelo PODER CONCEDENTE em reuniões mensais, garantindo o acompanhamento da efetividade das medidas propostas e a correção tempestiva de eventuais falhas.

Quando o desempenho é classificado como regular, com IDG médio entre 5,0 (cinco) e 7,5 (sete inteiros e cinco décimos), a CONCESSIONÁRIA deve apresentar plano de ações corretivas com detalhamento suficiente para que o PODER CONCEDENTE realize acompanhamento quinzenal, incluindo inspeções de campo e na GARAGEM, se necessário. Essa classificação implica, além do monitoramento mais rigoroso, a aplicação de desconto proporcional na remuneração, conforme definido contratualmente, reforçando o caráter de incentivo à melhoria contínua. Já no caso de desempenho insuficiente, com IDG inferior a 5,0 (cinco), também na média trimestral, a Concessionária deve apresentar plano geral de ações corretivas em um prazo máximo de 20 (vinte) dias a contar da divulgação final do resultado da avaliação da qualidade, abrangendo todos os indicadores, sob acompanhamento permanente do PODER CONCEDENTE. O não cumprimento das ações corretivas ou a constatação de sua ineficácia pode ensejar a aplicação de penalidades contratuais, incluindo descontos fixos na remuneração e outras medidas previstas.

A vinculação do IDG à remuneração garante proporcionalidade entre desempenho e compensação financeira, de modo que os níveis mais elevados de qualidade são reconhecidos, enquanto falhas significativas implicam consequências econômicas e contratuais. Dessa forma, o SGQ é proposto de modo a não apenas medir a qualidade, mas induzir comportamentos e decisões que promovem a eficiência operacional, a satisfação do usuário e a sustentabilidade do sistema de transporte público.

6. Plano de Transição e Operação

O presente Capítulo deste ANEXO apresenta, nos termos da Seção **Erro! Fonte de referência não encontrada. (Erro! Fonte de referência não encontrada.)**, a proposta de instrumentos jurídicos para assegurar a prestação contínua e adequada dos SERVIÇOS durante o período de transição para a futura CONCESSÃO. Além disso, na Seção **Erro! Fonte de referência não encontrada. (Erro! Fonte de referência não encontrada.)**, descreve os mecanismos propostos para mitigar riscos de interrupções e suspensões após a assunção dos SERVIÇOS, como meios de contingência a falhas operacionais e de terceiros.

6.1 Plano de Transição

Para garantir uma transição segura e sem interrupções dos SERVIÇOS, ao mesmo tempo em que se busca mitigar os riscos de falhas operacionais ou de descontinuidade no início da nova delegação, são propostos dois instrumentos jurídicos principais: o PLANO DE TRANSIÇÃO, que embasa a fase preparatória das condições de possibilidade da assunção, e o PLANO DE OPERAÇÃO, destinado a estruturar a prestação dos SERVIÇOS e a execução contratual durante toda a vigência da concessão.

No tocante ao primeiro instrumento, vale mencionar que será fixado prazo para demarcar, temporal e juridicamente, o período de transição. A princípio, em consideração da garantia de continuidade dos SERVIÇOS e das medidas que serão adotadas pelas CONCESSIONÁRIAS, é razoável e suficiente que tal prazo seja de 1 (um) ano, prorrogável mediante autorização do PODER CONCEDENTE, desde que a prestação dos SERVIÇOS se mantenha contínua e adequada nesse íterim. Durante esse intervalo, as atuais concessionárias permanecerão responsáveis pela prestação dos SERVIÇOS, mediante prorrogação dos respectivos contratos pelo prazo adicional correspondente ao período de transição.

No contexto da CONCESSÃO, tal situação se traduz na assunção pelo PODER CONCEDENTE, perante as futuras CONCESSIONÁRIAS, da responsabilidade pela operação, manutenção e conservação do Sistema Urbano de Curitiba, bem como pela prestação dos serviços, até o fim do período de transição, assumindo os custos, riscos e receitas associados – ainda que tais serviços sejam prestados indiretamente por operadores privados durante o período de transição. Por outro lado, as futuras CONCESSIONÁRIAS deverão ter uma posição preparatória e colaborativa para, com o apoio técnico e institucional do PODER CONCEDENTE, iniciar a implantação de investimentos obrigatórios e preparar a estrutura para a futura assunção.

Para o alcance desse objetivo, o PLANO DE TRANSIÇÃO terá posição central. Tal instrumento deverá ser apresentado pelos futuros concessionários em até 3 (três) meses após a data de eficácia do contrato de concessão e dispor,⁴³ em relação a todo o período de transição, sobre as ações necessárias para assegurar (i) a continuidade dos SERVIÇOS durante a transição, incluindo a estruturação dos investimentos obrigatórios dessa fase e do semestre subsequente; (ii) a composição da equipe técnica dedicada à transição, que será coordenada pelo PODER CONCEDENTE; (iii) o treinamento de pessoal próprio e de terceiros; e (iv) as estratégias de comunicação sobre a concessão voltadas aos usuários e à população em geral.

⁴³ Em conformidade com o artigo 94, *caput*, da Lei Federal nº 14.133/2021, corresponde à data de publicação do contrato de concessão no Portal Nacional de Contratações Públicas (PNCP).

A avaliação do PLANO DE TRANSIÇÃO seguirá um rito de iterações sucessivas, com a fixação de prazos para objeções fundamentadas por parte do PODER CONCEDENTE e de correções por parte da CONCESSIONÁRIA. Vale ressaltar que, caso a aprovação expressa não ocorra até o término do período de transição, o plano será considerado tacitamente aprovado. De qualquer modo, a aprovação do PLANO DE TRANSIÇÃO não transferirá ao PODER CONCEDENTE qualquer responsabilidade técnica pelo conteúdo ou pelos resultados do plano, mantendo-se a alocação de riscos prevista pelo contrato de concessão.

6.2 Plano de Operação

O PLANO DE OPERAÇÃO representará, formalmente, a estratégia de operação durante todo o prazo da concessão, devendo ser apresentado pela CONCESSIONÁRIA ainda no período de transição, em até 6 (seis) meses após a data de eficácia. O PLANO DE OPERAÇÃO deve detalhar (i) a estrutura das equipes técnicas responsáveis por cada conjunto de bens e serviços, (ii) os requisitos, marcos temporais de controle e ações mínimas para a execução dos investimentos obrigatórios – incluindo as que envolvam eventuais desapropriações, desocupações e servidões – e, especialmente, (iii) as medidas que serão adotadas para garantir a continuidade e qualidade dos SERVIÇOS durante o período de implantação desses investimentos. Como orientará a execução do contrato ao longo de toda a vigência da concessão, o PLANO DE OPERAÇÃO deverá ser atualizado para garantir a sua atualidade, bem como a sua conformidade com os escopos e indicadores de qualidade previstos para a concessão.

O processo de aprovação é análogo ao do PLANO DE TRANSIÇÃO, com prazos proporcionalmente mais longos em consideração do seu conteúdo. Todavia, em sentido diverso ao previsto para o primeiro instrumento, propõe-se que a falta de aprovação expressa do PLANO DE OPERAÇÃO até o prazo final permita ao PODER CONCEDENTE ensejar a caducidade da concessão, desde que precedida de processo administrativo que assegure o contraditório e a ampla defesa, bem como a apuração de eventuais indenizações devidas conforme os termos do contrato.

O PLANO DE TRANSIÇÃO e o PLANO DE OPERAÇÃO poderão ser atualizados à medida que a execução do contrato exigir, com base em procedimento simplificado e nos mesmos prazos de correção e reanálise previstos para sua primeira versão. Enquanto não forem aprovadas as atualizações necessárias, a CONCESSIONÁRIA estará impedida de executar os respectivos investimentos, reforçando, assim, a função desses instrumentos para o controle da implantação do projeto.

Por fim, é importante ressaltar que a assunção dos SERVIÇOS estará condicionada ao cumprimento de determinados requisitos, dentre os quais se encontram justamente a aprovação de ambos os planos e o cumprimento das condições materiais essenciais por parte da CONCESSIONÁRIA, como a mobilização da frota e a instalação da INFRAESTRUTURA DE RECARGA nas GARAGENS. A data de assunção marcará o início do exercício integral da concessão pela CONCESSIONÁRIA, tornando-se, a partir de então, a única responsável pelos SERVIÇOS e pelos riscos contratuais associados.

7. Instrumentos para a implementação do modelo

O presente Capítulo deste ANEXO apresenta os instrumentos jurídicos necessários para assegurar a implantação da CONCESSÃO. A Seção 7.1 (*Instrumentos legais*) descreve, pormenorizadamente, as inovações legais propostas para proporcionar as condições mínimas para o desenvolvimento do Projeto. Em sequência, a Seção 7.2 (*Instrumentos contratuais*) identifica e articula os instrumentos contratuais sob aquele regime legal.

7.1 Instrumentos legais

Como determinadas disposições da Lei Municipal nº 12.597/2008 restringiam a plena implementação dos elementos formulados para a CONCESSÃO, foi proposto anteprojeto de lei para alterá-las. Durante a elaboração do presente ANEXO, o referido anteprojeto foi alterado pela Coordenadoria Jurídica de Direito Administrativo, Mobilidade e Compliance da URBS. Além disso, após a sua apresentação à Câmara Municipal de Curitiba, então na forma de projeto de lei ordinária, a redação original do anteprojeto foi novamente alterada.⁴⁴ O projeto de lei foi publicado na forma da Lei Municipal nº 16.552, de 26 de agosto de 2025. A seguir, serão apresentados os principais dispositivos da Lei Municipal nº 12.597/2008, conforme alterada, no que se refere à conformação dos elementos estruturantes do Projeto.

Conforme se viu na Seção 3.1 (*Política tarifária*), propôs-se para o Projeto a distinção clara entre os conceitos operacionais de Tarifa Social e Tarifa Técnica, bem como a especificação de novos parâmetros econômicos para a sua definição. Tais recomendações são materializadas na forma dos incisos XVIII e XIX do artigo 1º da Lei Municipal nº 16.552/2025 projeto de lei, propostos para alterar o § 1º do artigo 26 e o artigo 28 da Lei Municipal nº 12.597/2008, respectivamente.

Nesse sentido, a primeira alteração se concentra em caracterizar, adequadamente, a Tarifa Social como o preço público estabelecido pela Administração como contrapartida dos usuários pela prestação dos SERVIÇOS. O mesmo dispositivo também inclui a integração com outros serviços públicos como possível critério de precificação dentre os preexistentes, conforme se coteja na Tabela 6 a seguir:

Tabela 6 - Texto comparado do artigo 26, caput e § 1º, da Lei Municipal nº 12.597/2008

Redação original	Redação alterada
Art. 26. A Administração Pública fixará a tarifa, com base em planilha de custos e resultados do Sistema, precedida de proposta da URBS.	Art. 26. (...).
§ 1º A tarifa poderá ser única, variável, exclusiva ou temporal, independentemente do valor da tarifa técnica calculada e será regulamentada através de decreto, que disciplinará os critérios para a obtenção dos diferentes tarifários aplicáveis ao	§1º A tarifa cobrada de passageiros poderá ser única, variável, exclusiva, dinâmica ou temporal, independentemente do valor da tarifa técnica prevista no artigo 28 desta Lei, e será regulamentada por meio de decreto, que disciplinará os critérios para a obtenção dos diferentes preços aplicáveis ao usuário, que

⁴⁴ Conforme pesquisa pelo código de proposição 005.00492.2025 no Sistema de Proposições Legislativas da Câmara Municipal de Curitiba (SPL), na data de 15 de setembro de 2025.

usuário, que poderão considerar as características especiais da linha, o horário ou local de embarque e desembarque, o pagamento pelo serviço mediante o uso de cartão transporte, a quantidade de utilização do serviço de transporte coletivo pelo usuário dentro de uma determinada periodicidade temporal, dentre outros critérios.

poderão considerar as características especiais da linha, o horário ou local de embarque e desembarque, o pagamento pelo serviço mediante o uso de cartão transporte, a quantidade de utilização do serviço de transporte coletivo pelo usuário dentro de uma determinada periodicidade temporal, a integração com outros serviços públicos, dentre outros critérios.

Por sua vez, quanto ao tratamento reservado à Tarifa Técnica, o artigo 1º, inciso XIX, da Lei Municipal nº 16.552/2025 propõe a inclusão, no artigo 28 da Lei Municipal nº 12.597/2008, de outros critérios para a sua definição, como a disponibilidade, demanda e qualidade dos SERVIÇOS. O mesmo dispositivo do anteprojeto revê os custos paramétricos, agrupando os custos semelhantes para otimizar a parametrização da Tarifa Técnica. Por fim, acresce o parágrafo único ao artigo 28, para especificar as possíveis fontes de receitas que podem ser adotadas para o custeio da Tarifa Técnica, isolada ou combinadamente, conforme se vê na Tabela 7 a seguir reproduzida:

Tabela 7 - Texto comparado do artigo 28 da Lei Municipal nº 12.597/2008

Redação original	Redação alterada
A planilha de custos utilizada para remuneração das contratadas, será estabelecida em edital licitatório, cuja estrutura paramétrica deverá considerar no mínimo os seguintes itens: I - custos dependentes: custos decorrentes da movimentação dos ônibus com combustível, lubrificantes, rodagem, peças, acessórios e serviços de terceiros relativos à manutenção; II - custos de pessoal de operação: motoristas, cobradores, porteiros, vigilantes, controladores de tráfego, pessoal de manutenção, pessoal de limpeza e auxiliares de operação e demais funções pertinentes, bem como encargos sociais, benefícios e uniformes; III - custos de administração: despesas administrativas e o pessoal administrativo; IV - custos de depreciação: ônibus, instalações e equipamentos; V - rentabilidade justa do serviço prestado;	Art. 28. A remuneração das contratadas será estabelecida na forma de uma tarifa técnica, a ser definida e revisada periodicamente de acordo com parâmetros relacionados à disponibilidade, demanda e qualidade dos serviços, conforme definidos no edital e no contrato, devendo a planilha de custos considerar, no mínimo, o seguinte: I – os custos operacionais e administrativos dos serviços; II – a amortização e a depreciação de investimentos realizados para a prestação dos serviços; III – a remuneração do capital empregado nos serviços; IV – os custos tributários relativos aos serviços, excetuados os de natureza direta e personalíssima, tais quais os incidentes sobre renda e lucro; e

VI - custos tributários.

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

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

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

II – subsídios públicos orçamentários;

III – subvenções do Poder Público;

IV – receitas alternativas;

V – receitas extratarifárias; e

VI – demais fontes de receita previstas na legislação local e nacional.

Outro conjunto relevante de inovações diz respeito à subvenção dos investimentos mínimos obrigatórios. Originalmente, a Lei Municipal nº 12.597/2008 previu em seus artigos 6º-A a 6º-C a subvenção da compra de 70 (setenta) ônibus de propulsão exclusivamente elétrica pelas atuais operadoras dos SERVIÇOS. Por sua vez, a redação alterada da Lei Municipal em referência não só ampliou o permissivo legal de subvenções, como também autorizou especificamente a subvenção considerada para a CONCESSÃO, conforme detalhada na Seção 4.2 (*Subvenção para investimento*).

Com efeito, como se depreende do **Erro! Fonte de referência não encontrada.**,⁴⁵ o artigo 1º, inciso VI, da Lei Municipal nº 16.552/2025 acresce o artigo 6º-D à Lei Municipal nº 12.597/2008, para autorizar o MUNICÍPIO a conceder, em favor do Sistema Urbano de Curitiba, subvenções adicionais em relação à preexistente na lei. Ainda, o parágrafo único do referido dispositivo condiciona a subvenção à prévia inclusão da despesa correspondente na lei orçamentária anual ou em créditos adicionais, em observância,

⁴⁵ Reproduz-se, abaixo, o referido dispositivo:

Art. 1º. A Lei nº 12.597, de 17 de janeiro de 2008, passa a vigorar com as seguintes alterações: (...) VI - acrescenta art. 6º-D com a seguinte redação:

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

Parágrafo único. A concessão das subvenções referidas no caput dependerá de prévia inclusão na lei orçamentária anual ou em seus créditos adicionais, conforme o caso.” (NR)

desse modo, da prerrogativa do Poder Legislativo municipal de autorizar e condicionar a concessão do referido benefício governamental.

Além disso, a Lei Municipal nº 16.552/2025 inaugura na Lei Municipal o Capítulo IV-A – Dos Incentivos à Substituição da Matriz Energética, para sistematizar o tratamento legal do apoio financeiro do MUNICÍPIO para a reestruturação da RIT com solução de eletromobilidade, no âmbito da futura CONCESSÃO. Em tal Capítulo, a URBS, enquanto administradora do FUC, é autorizada a subvencionar o fornecimento de ônibus elétricos e a implantação da infraestrutura de recarga elétrica e de mobilidade urbana, conforme descritos pelo novel artigo 14-A, § 3º, no montante a ser definido em EDITAL. O parágrafo quinto do mesmo dispositivo ainda estabelece que os artigos subvencionados deverão ser integralmente revertidos ao patrimônio do MUNICÍPIO quando da extinção da concessão.⁴⁶

Também merece destaque a autorização legal para a constituição da estrutura de garantia proposta nos termos da Seção 4.3 (*Estrutura de garantia*) acima. A esse respeito, o artigo 1º, inciso VIII, da Lei Municipal nº 16.552/2025 propõe a inclusão do artigo 11-A na Lei Municipal nº 12.597/2008, para nela prever autorização genérica à constituição de garantia das obrigações pecuniárias contraídas pela Administração Pública em razão de contratos de concessão.

⁴⁶ O Capítulo IV-A consiste em um único dispositivo, o artigo 14-A, que é transcrito a seguir:

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

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

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

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

I – a aquisição de ônibus de propulsão exclusivamente elétrica;

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

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

§ 4º - A presente autorização se refere exclusivamente à concessão de serviços do Sistema de Transporte Público Coletivo com solução de eletromobilidade que imediatamente suceder às delegações em vigor na data de publicação desta Lei.

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

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

Naquilo que interessa à estrutura proposta, o dispositivo autoriza a constituição de garantia na modalidade recomendada para a CONCESSÃO, além de facultar ao Poder Executivo Municipal a outorga, a instituição financeira pública ou privada, da gestão dos bens e direitos que constituírem a garantia. Nesse sentido, a instituição financeira outorgada poderá ser responsável pela abertura de conta vinculada e de movimentação restrita, bem como pelo controle e repasse dos recursos depositados.⁴⁷ Essa última previsão legal é especialmente relevante para a fundamentação jurídica da Seção 7.2 (*Instrumentos contratuais*), a seguir, que cuidará da constituição dos instrumentos contratuais necessários à estruturação da garantia pública, conforme descrita na Seção 4.3 deste ANEXO.

Por fim, convém destacar o artigo 1º, inciso XXV, da Lei Municipal nº 16.552/2025, que acrescenta o artigo 40-C à Lei Municipal nº 12.597/2008, com a finalidade de autorizar a adoção do método de fluxo de caixa descontado a valor presente, com a medida de fluxo de caixa livre, no planejamento da licitação para a concessão dos SERVIÇOS. O referido dispositivo foi acrescido de modo a autorizar, expressamente, a aplicação daquelas técnicas de cálculo na definição da tarifa técnica que será considerada como referência quantitativa para a concorrência pública, bem como na metodologia de cálculo tarifário, em linha com as melhores práticas de estruturação de projetos de infraestrutura.

7.2 Instrumentos contratuais

Ao nível negocial, a CONCESSÃO será estruturada a partir dos próprios contratos de concessão e terá como instrumentos auxiliares os contratos de administração de contas celebrados para a custódia e movimentação dos recursos afetos à concessão.

A proposta atual para os contratos de concessão está estruturada em dez seções que organizam de forma sistemática as matérias jurídicas, operacionais e econômico-financeiras da CONCESSÃO. A Seção I reúne as disposições iniciais, contendo as definições, regras de interpretação e delimitação da legislação aplicável. A Seção II cuida da estrutura básica da concessão, fixando seu objeto, prazo e valor contratual, bem como disciplinando o regime jurídico dos bens vinculados, com a distinção entre bens reversíveis e bens não reversíveis apresentada na Seção 4.8 (*Tratamento jurídico-contábil dos bens da concessão*) deste ANEXO.

Na Seção III, o contrato estabelece regras para a conformidade e a transferência ou modificação do controle da concessionária, incluindo sua estrutura jurídica, governança ambiental, social e corporativa, e garantias de financiabilidade. A Seção IV define as diretrizes operacionais da concessão, com destaque para os Planos de Transição e Operação, expostos nas Seções 6.1 e 6.2 deste ANEXO, e os quatro conjuntos de bens e serviços que representam os escopos contratuais da CONCESSÃO (infraestrutura de recarga, infraestrutura de mobilidade urbana, material rodante e operação dos serviços), além de normas voltadas à proteção dos direitos dos usuários.

⁴⁷ Nos termos do então proposto artigo 11-A, *caput*, inciso VI, e § 2º, do anteprojeto de lei:

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

VI – garantia prestada mediante cessão fiduciária de direitos creditórios oriundos do Fundo de Participação dos Municípios, do Fundo de Urbanização de Curitiba, ou de outras fontes de receitas detidas pelo Município; ou (...) § 2º. O Poder Executivo Municipal poderá outorgar à instituição financeira pública ou privada a gestão dos bens e direitos referidos nos incisos I a VII do *caput* do presente artigo, a qual será responsável pela abertura de conta vinculada e/ou de movimentação restrita, controle e repasse dos recursos depositados, conforme disciplinado em contrato.

A Seção V disciplina os instrumentos de fiscalização e avaliação da qualidade dos serviços, como os deveres de informação e a sistemática de indicadores de qualidade e metas, conforme apresentados no Capítulo 5 (*Sistema de Gestão de Qualidade da Concessão*). A Seção VI organiza o sistema de equilíbrio econômico-financeiro da concessão, tal qual descrito no Capítulo 4 (*Sistema de Equilíbrio Econômico-Financeiro da Concessão*), abordando a remuneração da concessionária, a subvenção para investimentos, receitas acessórias, garantia pública, mecanismos de reajuste e revisão tarifária, matriz de riscos e procedimentos para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

A Seção VII trata da possibilidade de subconcessão e terceirização de atividades, enquanto a Seção VIII detalha os regimes de penalidades, intervenção e extinção contratual, abrangendo as diversas hipóteses de encerramento antecipado da concessão, inclusive por caducidade, encampação ou anulação. A Seção IX dispõe sobre os meios de resolução de controvérsias, prevendo hipótese de autocomposição entre as partes. Por fim, a Seção X reúne cláusulas gerais, incluindo regras sobre comunicações, idioma, invalidez parcial, declarações das partes e foro residual.

A esse respeito, importa destacar que o contrato de concessão não prevê a arbitragem como meio de resolução de conflitos relacionados a direitos patrimoniais disponíveis, em conformidade com diretriz estabelecida pela URBS para a formulação do Projeto. Desse modo, o instrumento prevê apenas a autocomposição como meio alternativo a submissão de eventual controvérsia decorrente do contrato ao Poder Judiciário, conforme apontado acima ao se aludir à estrutura de Seções do contrato de concessão.

Além da matriz negocial da concessão, a implementação do projeto depende do instrumento contratual que estruture a garantia pública descrita na Seção 4.3 (*Estrutura de garantia*). Com efeito, a estrutura da garantia pública proposta para a concessão pressupõe a contratação de uma instituição financeira que atuará como custodiante e agente fiduciário da garantia e como responsável pela constituição e gestão das contas mestre e vinculada. Recorda-se que a conta mestre se prestará a segregar o fluxo financeiro das receitas que constituem a garantia, enquanto a conta vinculada servirá como trava bancária do fluxo segregado nas hipóteses de inadimplemento, conforme explicado Seção 4.3 deste ANEXO.

Essa contratação se dará por meio de um contrato de administração de contas, que deverá disciplinar detalhadamente todos os aspectos procedimentais aplicáveis à operação e à execução da garantia. A conta vinculada será perpassada pelos recursos destacados, pela conta mestre, da quota-parte do FPM devida ao MUNICÍPIO, agindo, assim, como instrumento de garantia dos valores devidos à concessionária a título de remuneração (subsídio tarifário e tarifa de remuneração) e subvenção para investimentos. Embora não se exija a manutenção de saldo mínimo permanente na conta vinculada, o valor em trânsito deverá ser suficiente para permitir a execução da garantia nos casos de inadimplemento.

Na hipótese de inadimplemento por parte do MUNICÍPIO quanto aos pagamentos devidos à CONCESSIONÁRIA, caberá à instituição financeira, uma vez formalmente notificada, redirecionar os valores disponíveis na conta vinculada para cobrir o montante em aberto. O acionamento da garantia poderá ser requerido diretamente pela CONCESSIONÁRIA, mediante notificação à instituição financeira, que deverá proceder em estrita observância aos termos do contrato de administração de contas. Eventuais valores excedentes ao necessário para a cobertura do inadimplemento seguirão seu curso financeiro regular, devendo ser restituídos à conta única do MUNICÍPIO ou outra indicada em seu lugar, conforme disciplinado contratualmente.

Além desse contrato, também é recomendável, embora não necessário, que se constitua conta vinculada, de movimentação restrita, para recebimento do valor de outorga a ser pago pela CONCESSIONÁRIA para

a adjudicação do objeto da concessão. Como foi detalhado na Seção 4.4 (*Forma de pagamento da outorga*), esta conta reterá os valores transferidos ao Poder Concedente ou ao MUNICÍPIO, conforme definido pelo EDITAL, até que os veículos oriundos das concessões vigentes sejam efetivamente transferidos para as futuras delegações no âmbito da CONCESSÃO.

O referido instrumento poderá ter forma análoga ao contrato de administração de contas, porém com conteúdo relativamente mais simplificado, na medida em que não será necessária a conjugação de contas bancárias para operacionalizar a garantia. De acordo com a disciplina contratual, o agente custodiante e fiduciário poderá ser obrigado a certificar o recebimento dos valores devidos a título de outorga, bem como, por meio de termo de aceitação de bens, por exemplo, liberar os recursos à conta especificada previamente.