

**AO EXCELENTÍSSIMO SENHOR DOUTOR PRESIDENTE DO TRIBUNAL DE  
CONTAS DOS MUNICÍPIOS DO ESTADO DO PARANÁ.**

**ANDERSON TEIXEIRA**, brasileiro, casado, motorista, residente e domiciliado em Curitiba Estado do Paraná, sito à Rua Mandirituba, nº. 182, Bairro Sítio Cercado, CEP 81.900-040, portador da Cédula de Identidade Civil R.G. nº. 5.585.517-0 / SESP-PR e do CPF nº. 02429743922, juntamente com seu procurador **JADSON LOPES BONFIM**, brasileiro, maior, casado, portador da OAB/PR 59584, vem respeitosamente, com fulcro na Lei Orgânica e Regimento interno deste Egrégio Tribunal, promover a presente:

**DENUNCIA COM PEDIDO CAUTELAR**

Em face da **PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA**, pessoa jurídica de direito público, inscrito no CNPJ 76.417.005/0001-86, referente a aquisição ilegal de 70 ônibus elétricos, tendo em vista as irregularidades abaixo aduzidas.

## **I. ILUSTRE PRESIDENTE**

A representação em apreço versa sobre os atos irregulares praticados pelo Prefeito Rafael Valdomiro Greca de Macedo que cercam que vem desde o início do ano informando sobre a aquisição dos ônibus elétricos pela Prefeitura Municipal de Curitiba.

No entanto, o ato praticado com envio de projeto levanta questionamentos não especificados como:

- Porque não há licitação? Não é irregular isso?
- Porque essa forma de pagamento?
- Tem espaço para recarregar tanto ônibus?
- Qual o custo de implantação?
- Vale a pena o custo?
- Não esta muito caro?
- Não tem outras tecnologias mais em conta?
- Qual o projeto ambiental?
- Onde esta o estudo de viabilidade econômica?
- Há técnicos treinados para fazer a manutenção?
- Qual a autonomia dos ônibus? Qual a durabilidade deste veiculo?
- A tarifa técnica irá aumentar e a passagem não? Só por ser ano eleitoral?

Ou seja, Excelência há diversas questões a serem respondidas pela Prefeitura Municipal de Curitiba, antes de realizar este ato imaturo do prefeito de Curitiba que, notoriamente, busca tal questão para fins eleitorais.

## **II. DOS FATOS E FUNDAMENTOS**

### **II. I. LICITAÇÃO**

A forma iniciada pela Prefeitura Municipal de Curitiba afronta a Constituição Federal no que tange o Princípio da Isonomia, que possui a seguinte redação:

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

Ainda, no que diz respeito à lei de licitações Lei nº 8666/93, que discorre:

Art. 3º A licitação destina-se a garantir a observância do princípio constitucional da isonomia, a seleção da proposta mais vantajosa para a administração e a promoção do desenvolvimento nacional sustentável e será processada e julgada em estrita conformidade com os princípios básicos da **legalidade, da impessoalidade, da moralidade, da igualdade, da publicidade, da probidade administrativa, da vinculação ao instrumento convocatório, do julgamento objetivo e dos que lhes são correlatos.**

No novo dispositivo legal correspondente a licitação Lei nº 14133/21, também é afetada pelas atitudes tomadas pela Prefeitura Municipal de Curitiba, para tanto ressalta-se o artigo 5º, que diz:

Art. 5º Na aplicação desta Lei, serão observados os **princípios da legalidade, da impessoalidade, da moralidade, da publicidade, da eficiência, do interesse público, da probidade administrativa, da igualdade, do planejamento, da transparência, da eficácia, da segregação de funções, da motivação, da vinculação ao edital, do julgamento objetivo, da segurança jurídica, da razoabilidade, da competitividade, da proporcionalidade, da celeridade, da economicidade e do desenvolvimento nacional sustentável**, assim como as disposições do Decreto-Lei nº 4.657, de 4 de setembro de 1942 (Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro).

Com isso, se verifica que o **projeto de lei encaminhado pelo Prefeito Municipal que está na proposição de nº 005.00219.2023 está ilegal desde a sua proposta de aquisição inicial sem a devida licitação**, sendo que a forma de compras pelo ente administrativo deve:

Art. 40. O planejamento de compras deverá considerar a expectativa de consumo anual e observar o seguinte:

I - condições de aquisição e pagamento semelhantes às do setor privado;

II - processamento por meio de sistema de registro de preços, quando pertinente;

III - determinação de unidades e quantidades a serem adquiridas em função de consumo e utilização prováveis, cuja estimativa será obtida, sempre que possível, mediante adequadas técnicas quantitativas, admitido o fornecimento contínuo;

IV - condições de guarda e armazenamento que não permitam a deterioração do material;

V - atendimento aos princípios:

a) da padronização, considerada a compatibilidade de especificações estéticas, técnicas ou de desempenho;

- b) do parcelamento, quando for tecnicamente viável e economicamente vantajoso;
  - c) da responsabilidade fiscal, mediante a comparação da despesa estimada com a prevista no orçamento.
- Artigo 40 da Lei 14133/2021

Desta forma, diante da ilegalidade presente no ato de aquisição de ônibus elétricos na cidade de Curitiba, não resta dúvida sobre esta denúncia junto a este Egrégio Tribunal para evitar maiores danos ao erário.

## II. II. PAGAMENTO

Na mensagem 072 de 08 de dezembro de 2023, a Prefeitura Municipal de Curitiba por meio de seu prefeito discorre uma história que enche os olhos. No entanto, a proposição apresentada se torna uma tragédia shakespeariana.

Na proposição apresentada de nº 005.00219.2023, possui a seguinte redação:

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

I - acrescenta art. 6º-A, com a seguinte redação:

"Art. 6º-A. Fica a URBS - Urbanização de Curitiba S.A., na qualidade de administradora do FUC - Fundo de Urbanização de Curitiba, autorizada a subvencionar o serviço de transporte coletivo para a aquisição, pelas empresas operadoras do transporte coletivo, de até 70 (setenta) ônibus de propulsão exclusivamente elétrica para incorporação imediata ao Sistema e futura reversão ao FUC - Fundo de Urbanização de Curitiba.

§ 1º A subvenção a que se refere este artigo correrá por conta de dotação orçamentária do FUC - Fundo de Urbanização de Curitiba, limitada à importância de R\$ 317.000.000,00 (trezentos e dezessete milhões de reais).

§ 2º Deverá a URBS - Urbanização de Curitiba S.A. efetuar o pagamento dos veículos elétricos diretamente à instituição financeira em conta vinculada às empresas operadoras dos ônibus, mediante incorporação dos ônibus ao Sistema de transporte coletivo da cidade.

Com isso, a Prefeitura Municipal de Curitiba, por meio da URBS – Urbanização de Curitiba S.A., que administra o FUC – Fundo de Urbanização de Curitiba, autoriza a aquisição de 70 (setenta) ônibus elétricos, no valor de R\$ 317.000.000,00 (trezentos e dezessete milhões de reais) a serem depositados de maneira imediata quando os ônibus forem incorporados ao Sistema de Transporte Coletivo da Cidade.

Ou seja, conforme o parágrafo segundo que tem como redação: “Deverá a URBS - Urbanização de Curitiba S.A. efetuar o pagamento dos veículos elétricos diretamente à instituição financeira em conta vinculada às empresas operadoras dos ônibus, mediante incorporação dos ônibus ao Sistema de

transporte coletivo da cidade.” **A empresa operadora adquire os ônibus que podem ser parcelados em dezenas de anos, mas a Prefeitura, por meio da URBS que administra o FUC pagará a vista.**

Desta forma, não resta dúvida, mais uma vez, da ilegalidade existente e com o descaso com o Erário.

## **II. III. RECARREGAMENTO NAS GARAGENS**

Os ônibus deverão ser recarregados nas garagens, mas estas não possuem a infraestrutura para tal procedimento, menos ainda para que se tenha 70 (setenta) ônibus sendo recarregados ao mesmo tempo nas garagens.

Desta forma, demonstra que não há qualquer estudo realizado para a efetivação dos ônibus em questão e que esta operação se torna prejuízo grave para os cofres públicos.

No normativo em discussão, há a seguinte disposição:

Art. 6º-B. A remuneração das concessionárias será estabelecida em termo aditivo, que deverá seguir as seguintes diretrizes mínimas:

...

II - A URBS não remunerará os custos de implantação da infraestrutura de recarga não reutilizável, sendo estas as que não puderem ser retiradas das garagens e revertidas ao FUC - Fundo de Urbanização de Curitiba para a reutilização no sistema, não sendo cabível, em qualquer hipótese, direito a indenização ao Concessionário.

Se torna isento de falhas verificar este dispositivo isoladamente, mas URBS, FUC ou a Prefeitura não irão pagar as despesas existentes para a infraestrutura e, sim, o povo, conforme a seguinte redação:

Art. 6º-B. A remuneração das concessionárias será estabelecida em termo aditivo, que deverá seguir as seguintes diretrizes mínimas:

...

**§ 4º Comporão a tarifa técnica devida à concessionária:**

...

**II - Taxa de Utilização da Área de Garagem, cujo valor será tecnicamente definido em termo aditivo;**

Portanto, a conta para a infraestrutura será acrescida na tarifa técnica que refleti o valor da passagem de ônibus.

## **II. IV. CUSTO DE INSTALAÇÃO E FONTES ENERGÉTICAS**

Este item se repete ao anterior mudando apenas as ordens dos dispositivos propostas, mas continuando com o mesmo descaso com o cidadão e com o Erário.

Porque,

Art. 6º-B. A remuneração das concessionárias será estabelecida em termo aditivo, que deverá seguir as seguintes diretrizes mínimas:

...

II - A URBS não remunerará os custos de implantação da infraestrutura de recarga não reutilizável, sendo estas as que não puderem ser retiradas das garagens e revertidas ao FUC - Fundo de Urbanização de Curitiba para a reutilização no sistema, não sendo cabível, em qualquer hipótese, direito a indenização ao Concessionário.

Mas,

Art. 6º-B. A remuneração das concessionárias será estabelecida em termo aditivo, que deverá seguir as seguintes diretrizes mínimas:

...

**§ 4º Comporão a tarifa técnica devida à concessionária:**

...

III - Remuneração da infraestrutura de recarga reutilizável instalada nas garagens das concessionárias, da forma que segue:

...

**b) eventual direito à indenização exclusivamente em relação a infraestrutura de recarga reutilizável.**

**IV - a URBS poderá prever em termo aditivo outros parâmetros de remuneração, a saber, manutenção dos componentes elétricos e consumíveis, custos de energia elétrica, recursos humanos, dentre outros;**

Portanto, a conta da instalação, os custos energéticos e demais questões para a aquisição será refletida na passagem de ônibus.

## **II. V. PREÇO**

O valor de cada ônibus elétrico a ser adquirido corresponde a R\$ 4.528.571,43 (quatro milhões quinhentos e vinte e oito mil e quinhentos e setenta e um reais e quarenta e três centavos) sem acrescentarmos os custos de instalação, infraestrutura, custos energéticos, dentro outros.

Em uma pesquisa simples no google, podemos encontrar ônibus novos com preço mais viável, como por exemplo,



quanto custa um onibus urbano 2023



Quanto custa um ônibus público Mercedes? ^

O Mercedes-Benz OF 1721 tem preço sugerido **a partir de R\$ 342.171**, no caso da versão de entrada, com suspensão metálica. O sistema pneumático é opcional e, embora aumente o preço do modelo, responde por 76% das vendas de ônibus urbanos.



estadao.com.br

<https://mobilidade.estadao.com.br> > mobilidade-para-que

**Ônibus Mercedes-Benz OF 1721 é líder de vendas há sete anos**

Ou seja, acreditando que um modelo superior possa ser mais caro ou o utilizado no Município de Curitiba seja mais caro em torno de R\$ 450.000,00 (quatrocentos e cinquenta mil reais), o que não é o caso. Mas, **no lugar de adquirir 70 (setenta) ônibus elétricos, neste exemplo simples, é possível adquirir com o mesmo valor, a quantidade de 700 (setecentos) ônibus novos, ocasionando maior conforto e qualidade no transporte público.**

## II. VI. CUSTO DO ONIBUS

Diante do custo de cada ônibus elétrico em comparação ao tradicional (ao que se possui) pode-se afirmar que os custos dos modelos atuais são mais vantajosos.

Ressalto ainda que, há o sucateamento da frota existente, ou seja, a frota que esta rodando em Curitiba é uma frota velha, que necessita de renovação. No entanto, convenhamos que é melhor 700 (setecentos) ônibus novos do que 70 (setenta) ônibus elétricos.

## II. VII. PROJETO AMBIENTAL

Para a implantação do modelo de ônibus elétrico é necessário estudo ambientais para verificar não só o momento de utilização dos ônibus, mas o consumo de energia e a forma de manuseio e descarte.

Cabe informar que, em nenhum momento a Prefeitura de Curitiba demonstrou um plano ambiental sobre o ônibus elétrico e, principalmente, sobre a durabilidade e como proceder com o descarte da bateria, quando a mesma não houver mais utilidade.

## II. VIII. QUAL O MOTIVO DA ELETROMOTRICIDADE DEVIDO A EURO 6 EMITIR MENOS POLUENTES

Como exposto acima, a eletromotricidade que o leviano Prefeito de Curitiba busca implantar com a aquisição ilegal destes veículos demonstra inconsistência devido aos fatores já expostos. Ainda, não foi demonstrado pela Prefeitura de Curitiba porque o sistema da eletromotricidade e não as adequações da EURO 6.

A diminuição de poluentes é de extrema importância, mas as mudanças já veem ocorrendo com as normas devidas. No entanto, se torna vital entender como funciona, por isso,

O que é o sistema EURO 6?

O sistema EURO 6 é um conjunto de normas regulamentadoras sobre emissão de poluentes para motores diesel. O CONAMA (Conselho Nacional do Meio Ambiente), órgão responsável por esse tipo de regulamentação no Brasil, ainda baseia suas normas no sistema anterior, o EURO 5.

A Europa é pioneira na implementação de novas políticas nessa área, o que faz com que elas sejam conhecidas por aqui pelo nome de EURO. No velho continente, o sistema EURO 6 está vigente desde 2014.

Quais as mudanças trazidas pelo sistema EURO 6?

Em comparação com a norma vigente no Brasil, o sistema EURO 5, o EURO 6 prevê uma redução ainda maior no nível de emissão de poluentes.

No caso da emissão de hidrocarbonetos, o sistema EURO 6 estabelece um limite de 0,09 gramas para cada cavalo de potência do motor por hora de funcionamento. Isso representa uma redução de 72% no limite da norma anterior, que permite a liberação de até 0,34 gramas.

Também há significativas reduções na emissão de óxido de nitrogênio (NOx), que passa a ter um limite 80% menor, com emissão máxima de 0,29 g/cv, e de enxofre, passando de 0,02 ppm para 0,01 ppm (partes por milhão)

Quais as tecnologias utilizadas pelo sistema EURO 6?

O sistema EURO 6 utiliza as mesmas tecnologias que foram desenvolvidas para atender ao sistema EURO 5: a Redução Catalítica Seletiva (SCR) e a Recirculação de Gases da Exaustão (EGR).



A diferença é que a nova regulamentação exige o uso das duas tecnologias ao mesmo tempo. Vamos lembrar como cada uma delas funciona.

#### Redução Catalítica Seletiva (SCR)

O sistema SCR converte os gases poluentes que saíam pelo escapamento em nitrogênio e vapor de água, que são inofensivos ao meio ambiente. Para que isso ocorra, é necessário o uso do reagente ARLA 32.

O ARLA 32 é composto por água e ureia e é obrigatório para os motores diesel que utilizam o sistema SCR.

#### Recirculação de Gases da Exaustão (EGR)

No sistema EGR, a redução da emissão de poluentes se dá por meio recirculação dos gases e da diminuição da temperatura interna da câmara de combustão. Desse modo, é possível diminuir a formação e liberação dos gases poluentes.

Esse sistema dispensa o uso do reagente ARLA 32.

Buscando tecnologia para reduzir de poluentes, ressalte-se, conforme exposto, que já há tecnologia e normas para a diminuição de poluentes, basta a implantação.

A nova tecnologia não traz elementos distintos dos já utilizados pelo sistema de transporte, tornando assim o mesmo valor de manutenção existente, chegando até mesmo a baratear.

## **II. IX. QUEM FARÁ A MANUTENÇÃO**

Diante da busca pela tecnologia, verifica-se que há a necessidade de treinamento para o pessoal da manutenção destes ônibus elétricos, porque se ocorrer algum incidente/quebra/acidente será necessário consertar.

Buscando verificar as condições dos ônibus, em contato com o Sindicato dos Empregados em Escritório e Manutenção nas Empresas de Transportes de Passageiros de Curitiba e Região Metropolitana – SINDEESMAT foi obtida a informação de que não há qualquer curso ou treinamento de manutenção para os funcionários existentes.

O dano ao Erário se torna claro, tanto que o dispositivo enviado pelo Prefeito ao Poder Legislativo discorre que:

Art. 6º-B. A remuneração das concessionárias será estabelecida em termo aditivo, que deverá seguir as seguintes diretrizes mínimas:

...

**§ 4º Comporão a tarifa técnica devida à concessionária:**

...

III - Remuneração da infraestrutura de recarga reutilizável instalada nas garagens das concessionárias, da forma que segue:

a) os custos efetivos do contrato de fornecimento e manutenção;

**Com isso, havendo qualquer problema com o ônibus elétrico, o mesmo ficará em um canto jogado da garagem da empresa, ou seja, mais danos ao Erário e ainda prejudicando todo o transporte coletivo.**

## **II. X. AUTONOMIA DOS ONIBUS**

A eletromotricidade a cada vem se desenvolvendo, mas para o sistema de transporte é necessário verificar, por meio de estudos não apresentados, a autonomia dos ônibus elétricos, porque não adianta o ônibus rodar meio dia e ficar um dia inteiro na tomada.

A praticidade e autonomia devem ser questões a serem tratadas por meio de diversos estudos que não foram implantados e não convém realizar tais estudos com os ônibus rodando, sem a devida manutenção e ocasionando diversos gastos.

## **II. XI. QUAL O IMPACTO NA TARIFA PUBLICA**

Com a aquisição do ônibus elétrico, a Prefeitura de Curitiba em seu site oficial **informa que não haverá aumento de tarifa em 2024.**

✓ A aquisição **NÃO** tem impacto na tarifa paga pela população.

A tarifa não será reajustada em 2024



<https://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/prefeitura-de-curitiba-encaminha-a-camara-municipal-projeto-de-lei-para-aquisicao-de-70-onibus-eletricos/71609>

No entanto, cabe ressaltar a legislação apresentada ao Poder Legislativo que expõe:

Art. 6º-B. A remuneração das concessionárias será estabelecida em termo aditivo, que deverá seguir as seguintes diretrizes mínimas:

...

**§ 4º Comporão a tarifa técnica devida à concessionária:**

...

I - remuneração pela prestação do serviço em percentual a ser definido tecnicamente em termo aditivo;

II - Taxa de Utilização da Área de Garagem, cujo valor será tecnicamente definido em termo aditivo;

III - Remuneração da infraestrutura de recarga reutilizável instalada nas garagens das concessionárias, da forma que segue:

a) os custos efetivos do contrato de fornecimento e manutenção;

b) eventual direito à indenização exclusivamente em relação a infraestrutura de recarga reutilizável.

IV - a URBS poderá prever em termo aditivo outros parâmetros de remuneração, a saber, manutenção dos componentes elétricos e consumíveis, custos de energia elétrica, recursos humanos, dentre outros;

V - naquilo que não houver alteração, a remuneração da concessionária observará os parâmetros atuais da concessão aplicáveis às categorias a que pertençam os veículos adquiridos;

VI - em atuando na qualidade de garantidora do contrato a ser firmado pelo operador ou consórcio com o fornecedor da estrutura de carga e

recarga, a URBS deverá segregar os custos de investimento de capital sob responsabilidade das concessionárias - infraestrutura não reutilizável - , retendo-os de sua remuneração, e os custos de responsabilidade da URBS - infraestrutura reutilizável -, remunerando-os na tarifa técnica.

§ 5º A URBS - Urbanização de Curitiba S.A., na qualidade de administradora do FUC - Fundo de Urbanização de Curitiba S.A., poderá ser garantidora dos contratos de fornecimento de veículos elétricos, fornecimento de infraestrutura de recarga reutilizável e não reutilizável e fornecimento de energia elétrica.

Portanto, no ano de implantação dos ônibus elétricos não haverá alteração da tarifa, ou seja, **não aumentará a passagem de ônibus por ser ano eleitoral e mais uma vez o transporte coletivo servirá de palanque eleitoral**. Mas, a tarifa técnica irá aumentar e em 2025 a tarifa de ônibus será alterada para mais, por não ser ano eleitoral.

### III. DA MEDIDA CAUTELAR

Em vista de todas as irregularidades acima demonstrada, perpetradas no bojo dessa aquisição de veículos elétricos promovido pela Prefeitura Municipal de Curitiba, conforme projeto de lei encaminhado ao Poder Legislativo, documento em anexo.

Com isso, se torna imprescindível a medida cautelar, conforme artigo 282, §1º do Regimento Interno deste Tribunal para que seja impedido o prosseguimento e/ou a respectiva contratação dos ônibus sem a devida clareza, conforme todo o exposto acima.

Importante frisar que a medida cautelar ora pleiteada necessita de uma tomada de decisão realmente rápida, visto que o Prefeito já encaminhou o projeto de lei e poderá ser aprovado no apagar das luzes deste ano que se encerra.

Ressalta-se ainda que, neste Egrégio Tribunal houve decisão semelhante em que os demais membros do órgão colegiado do TCE-PR acompanharam, por maioria absoluta, o voto do relator do processo, conselheiro Ivens Linhares, na Sessão de Plenário Virtual nº 21/2023, concluída em 9 de novembro. Cabe recurso contra a decisão contida no Acórdão nº 3577/23 – Tribunal Pleno, veiculado no dia 20 do mesmo mês.

E sobre a referida medida cautelar há a decisão do processo 738146/23 com data de publicação no dia 12/12/2023, ratificando a medida cautelar aplicada.

Diante disso, a população de Curitiba e este mero cidadão pugna para que Vossa Excelência determine a suspensão da aquisição dos ônibus elétricos e que seja informado a Câmara Municipal de Curitiba sobre tal decisão, para

evitar danos ao Erário, ante uma contratação/aquisição ilegítima e antieconômica.

#### **IV. DOS PEDIDOS**

Por todo o exposto, considerando não haver possibilidade de recorrer à própria Prefeitura Municipal de Curitiba para sanar e rever as irregularidades praticadas pela mesma na condução ilegal da aquisição dos ônibus elétricos, não resta outra alternativa, a não ser promover esta medida, que se afigura como única forma de se fazer cumprir as normas e os princípios normativos da Administração e das licitações públicas.

Assim sendo, PEDE e REQUER:

- a) Que a representação seja recebida e processada, conforme Regimento Interno deste Tribunal, artigo 276, §4º;
- b) Que seja deferida, desde logo, a MEDIDA CAUTELAR DE SUSPENSÃO/IMPEDIÇÃO DA AQUISIÇÃO DO ONIBUS ELETRICOS, conforme Regimento Interno;
- b.1) Com esta decisão, Que seja informado a Camara Municipal de Curitiba para tirar de pauta de votação a proposta de lei 005.00219.2023;
- c) Que haja a devida tramitação da presente demanda, em conformidade com o Regimento Interno e a lei Orgânica deste Tribunal;
- d) Que seja solicitado estudo de viabilidade econômica da aquisição;
- e) Que seja realizado audiências públicas, caso seja viável a aquisição;
- f) Que seja reconhecida a procedência desta demanda, determinando que a Prefeitura Municipal de Curitiba, tome a medida correta conforme a Constituição Federal e lei de licitações vigentes.

Termos em que pede e espera JUSTO Deferimento.

Curitiba-PR, 13 de dezembro de 2023.

**ANDERSON TEIXEIRA**

**JADSON LOPES BONFIM**