
AVALIAÇÃO DA VIABILIDADE DE FONTES ALTERNATIVAS DE RECEITA PARA O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO URBANO DA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA

ASSESSMENT OF THE FEASIBILITY OF ALTERNATIVE SOURCES OF REVENUE FOR METROPOLITAN COLLECTIVE URBAN PUBLIC TRANSPORT IN THE CURITIBA METROPOLITAN REGION

Lucas Humaitá Blitzkow da Silva¹, Gabriela Mazureki Campos Bahniuk², Carlos Emmanuel Ribeiro Lautenschläger³, Eduardo Pereira⁴

¹ Engenheiro Civil, Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba, englucashumaita@gmail.com

² Engenheira Civil, Universidade Estadual de Ponta Grossa, gabriela.campos@uepg.br

³ Engenheiro Civil, Universidade Estadual de Ponta Grossa, cerlautenschlager@uepg.br

⁴ Engenheiro Civil, Universidade Estadual de Ponta Grossa, eduardopereira@uepg.br

RESUMO

Esta pesquisa tem o objetivo de verificar, para o contexto do Sistema de Transporte Coletivo da Região Metropolitana de Curitiba (STC-RMC) a viabilidade das seguintes opções como fontes de receitas alternativas ou extra tarifárias: impostos, pedágio urbano, estacionamentos rotativos e publicidade. Para isso foi apresentado o contexto da RMC e de seu sistema de transporte intermunicipal, depois pesquisou-se de forma exploratória sobre cada uma das alternativas pertencentes ao escopo. O passo a seguir foi analisá-las no contexto do STC-RMC, discutindo sobre sua viabilidade nos sentidos jurídicos e financeiros. Esta análise culminou na conclusão de que, com o atual arcabouço legal brasileiro, impostos e pedágios urbanos são inviáveis. Os estacionamentos rotativos, que tem em Curitiba seu maior potencial de receita, caso tivessem sua arrecadação destinada para o transporte coletivo, teriam o sistema urbano municipal gerido pela URBS – Urbanização de Curitiba S/A como receptor. Restando, portanto, à publicidade o título de opção com maior viabilidade, principalmente com a aprovação da Lei Estadual 21.153 em julho de 2022.

Palavras-chave: Receitas Alternativas. Região Metropolitana de Curitiba. Publicidade.

ABSTRACT

This research aims to verify, for the context of the Curitiba's Metropolitan Region Mass Transportation System (CTS-RMC) the feasibility of the following options as alternative or extra-tariff revenue sources: taxes, urban tolls, rotating parking lots and publicity. For this purpose, the context of the RMC and its intercity transportation system was presented, and then an exploratory research was conducted about each of the alternatives belonging to the scope. The next step was to analyze them in the context of the STC-RMC, discussing their viability in the legal and financial aspects. This analysis culminated in the conclusion that, with the current Brazilian legal framework, taxes and urban tolls are unfeasible. The rotative parking lots, which have in Curitiba their greatest revenue potential, if their collection were destined to collective transportation, would have the municipal urban system managed by URBS - Urbanização de Curitiba S/A as receptor. Therefore, publicity remains the option with the highest feasibility, especially with the approval of State Law 21.153 in July 2022.

Keywords: Alternative revenue sources. Curitiba's Metropolitan Region. Publicity.

1 INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana é um tema cada vez mais discutido no Brasil. Uma prova deste fato foi a criação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, com diretrizes estabelecidas pela Lei nº 12.587 (BRASIL, 2012) que regulamenta a política de desenvolvimento urbano tratada pelos artigos 21, inciso XX, e 182 da Constituição Federal.

Com o objetivo de integrar diferentes modos de transporte e melhorar a mobilidade e a acessibilidade de pessoas e cargas nos territórios dos municípios, essa política define mobilidade urbana como “condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano” e classifica o Sistema de Mobilidade Urbana segundo seus modos de transporte, de infraestrutura e de serviços (BRASIL, 2012).

O transporte público urbano coletivo de passageiros destaca-se por ser essencial para uma parcela significativa da sociedade. Comprova-se tal característica pela proposta de Emenda Constitucional nº 90 de 15 de setembro de 2015 que, aprovada, tornou este serviço um direito social na Constituição:

Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição. (BRASIL, 1988)

Segundo o Sistema de Indicadores de Percepção Social (SIPS) do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) de 2011, mais de 60% da população acima dos 18 anos de idade residentes em regiões metropolitanas brasileiras (RMs) utiliza o transporte público urbano como meio de locomoção. Dado este que sinaliza a importância que este sistema tem no contexto dos grandes centros urbanos do país.

O número de passageiros que utilizam o transporte coletivo nas RMs, no entanto, está em queda nas últimas décadas (CARVALHO e PEREIRA, 2012). O processo ocorre devido às características culturais e econômicas da sociedade e funciona como um ciclo vicioso que, dia após dia, dificulta cada vez mais a manutenção da operação. O sonho do carro próprio, símbolo de independência e status, aliado a políticas econômicas que favoreceram sua aquisição tiram usuários do sistema (IPEA, 2013).

A principal origem de receitas para o funcionamento dos transportes públicos no Brasil são as tarifas pagas pelos usuários. Conforme diminui a quantidade de passageiros, a receita é reduzida, enquanto os custos se mantêm. Caso diferentes fontes, como subsídios da administração pública, não sejam estabelecidas, a alternativa passa pela diminuição dos gastos com a operação. Para isso, a oferta de viagens disponibilizada é reduzida, como consequência da diminuição da quantidade de veículos em circulação, do número de operadores e dos gastos com insumos, como o diesel. Essa estratégia culmina na diminuição da qualidade do sistema que, invariavelmente, incentiva ainda mais usuários a buscar alternativas. O ciclo, assim, avança (IPEA, 2013). A Figura 1 ilustra este mecanismo cíclico. A perda de qualidade e competitividade dos Sistema de Transporte Público (STP), além do seu encolhimento, gera outros problemas como congestionamentos, poluição, acidentes e desigualdades urbanas.

Assim, para impedir a total falência dos sistemas, tão necessários para a população, em especial a mais carente, medidas são tomadas pelos órgãos públicos para injetar capital a fim de interromper este processo de deterioração. A solução, porém, acaba muitas vezes por não ser sustentável, nem suficiente, atingindo as contas públicas e mantendo a operação com baixa qualidade de atendimento.

O Sistema de Transporte Coletivo da Região Metropolitana de Curitiba (STC-RMC), sob a gestão da Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba (COMEC) não é exceção à regra. Deste modo, o presente trabalho tem como objetivo apresentar e discutir sobre a viabilidade das seguintes alternativas como opções de receita extratarifária para o STC-RMC:

- a. Impostos;
- b. Pedágio urbano;
- c. Estacionamentos rotativos;
- d. Publicidade.

Figura 1 – Ciclo vicioso da redução de passageiros do Transporte Público Urbano (TPU)



Fonte: Adaptado de IPEA, 2013

2 DESENVOLVIMENTO

2.1 Metodologia

O presente trabalho foi modulado de forma a trilhar o seguinte caminho para que seu objetivo fosse alcançado:

Iniciou-se com a Introdução, na qual foi apresentada a problemática que motivou o objetivo da pesquisa. Em seguida, o desenvolvimento foi dividido em 3 etapas: Metodologia; Referencial teórico, no qual realizou-se a contextualização da RMC a apresentação exploratória das alternativas pertencentes ao escopo do trabalho e; o item Resultados e Discussões, onde foram confrontadas as alternativas com o contexto da Região Metropolitana da Capital Paranaense de forma a avaliá-las. Por fim, no item Conclusão foram apresentadas as conclusões atingidas, assim como sugestões para trabalhos futuros.

2.2 REFERENCIAL TEÓRICO

O item de Referencial Teórico foi dividido em duas etapas que embasaram os resultados e discussões apresentados na sequência. O primeiro refere-se ao Sistema de Transporte da Região Metropolitana de Curitiba, suas características e contexto. O segundo apresenta as alternativas de receitas propostas para este trabalho.

2.2.1 Sistemas de transporte da região Metropolitana de Curitiba

O sistema em estudo está territorialmente localizado em uma das primeiras regiões metropolitanas do país, a de Curitiba (RMC). Este ente, assim como nos casos de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Belém e Fortaleza, foi estabelecido por Lei Complementar e originalmente era composta pelos municípios: Curitiba, Almirante Tamandaré, Araucária, Bocaiúva do Sul, Campo Largo, Colombo, Contenda, Piraquara, São José dos Pinhais, Rio Branco do Sul, Campina Grande do Sul, Quatro Barras, Mandirituba e Balsa Nova (BRASIL, 1973).

Em 1974, foi instituída a COMEC, com o objetivo de realizar serviços comuns aos Municípios que fazem parte da RMC (PARANÁ, 1974). Entre eles, o de conceder e fiscalizar os serviços públicos inerentes ao transporte intermunicipal de passageiros, de natureza eminentemente urbana, do referido território (PARANÁ, 2012).

Em 2011, a geografia atual, apresentada na Figura 2, fica estabelecida com a inclusão dos três últimos municípios: Campo do Tenente, Piên e Rio Negro. Antes deles já haviam aderido: Fazenda Rio Grande, Tunas do Paraná, Itaperuçu, Pinhais, Cerro Azul, Doutor Ulysses, Quitandinha, Tijucas do Sul, Adrianópolis, Campo Magro, Agudos do Sul e Lapa (PARANÁ, 2011).

Figura 2 – Mapa da Região Metropolitana de Curitiba



Fonte: COMEC, 2012

Em 2013, por meio de Lei Complementar, é formalmente atribuída à COMEC a responsabilidade pela organização, gerenciamento e planejamento do transporte coletivo público intermunicipal de passageiros entre os municípios da RMC, além de autorizar o Poder Executivo Estadual a aprovar, por meio de Decreto, o Regulamento do Transporte Coletivo Intermunicipal Metropolitano de Passageiros do Estado do Paraná (PARANÁ, 2013).

No ano de 2015, por meio de Decreto, é aprovado o Regulamento dos Serviços de Transporte Coletivo Metropolitano de Passageiros na Região Metropolitana de Curitiba, documento este que disciplina as condições para exploração e execução dos Serviços de Transporte Coletivo Metropolitano de Passageiros na RMC (PARANÁ, 2015).

Desde então, o STC-RMC é gerido pela COMEC e, por se tratar de um sistema deficitário, ou seja, cuja receita proveniente das tarifas pagas pelo usuário não é suficiente para manter o equilíbrio econômico-financeiro da operação, tem a diferença do valor subsidiada pelo orçamento público do Estado do Paraná, com embasamento na Política Nacional de Mobilidade Urbana (BRASIL, 2012).

A referida norma, inclusive, estabelece de forma clara o regramento do regime econômico e financeiro da concessão:

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

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

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

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

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

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

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

(...)

§ 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. (BRASIL, 2012)

Em um informativo divulgado em fevereiro de 2022, a COMEC disponibilizou os dados apresentados a seguir relativos ao sistema de transporte que gerencia (COMEC, 2022):

- a. Tarifa de remuneração da prestação do serviço: R\$8,79;
- b. Tarifa pública média: R\$5,125;
- c. Média mensal de passageiros pagantes: 4.699.709.

Multiplicando o valor de cada uma das tarifas pela média mensal de passageiros pagantes é possível estimar os valores de receita tarifária (tarifa pública) e de despesas (tarifa de remuneração da prestação do serviço). Estes valores, assim como a diferença entre eles, são apresentados na Tabela 1, a seguir:

Tabela 1 – Dados econômicos mensais médios estimados do STC-RMC em 2022

RECEITA TARIFÁRIA	R\$ 24.086.008,63
DESPESAS	R\$ 41.310.442,11
DIFERENÇA	R\$ 17.224.433,49

Considera-se ainda, que, segundo a publicação, são deduzidos, em forma de receita, créditos expirados do sistema no valor mensal de R\$1.500.000,00 (COMEC, 2022). Estes bilhetes eletrônicos são os adquiridos pelo usuário e, após dois anos de sua aquisição, não foram despendidos. Devido a não utilização neste prazo, o passageiro perde seu direito sobre o valor e este, anteriormente repassado para as empresas, é glosado destas por esse mecanismo, retornando para o sistema na forma de receita. (COMEC, 2015)

Subtraindo este valor da diferença encontrada é possível estimar um déficit mensal de aproximadamente R\$ 15.724.433,49. Valor muito próximo ao de R\$16.000.000,00 apresentado por COMEC (2022) e que, segundo o ente, é compensado por meio de subsídio orçamentário do Estado do Paraná.

A inexistência de outras fontes de receita, assunto deste trabalho, que poderiam reduzir o comprometimento do erário público ou permitir uma política de redução da tarifa social cobrada do usuário, foi abordada pelo Tribunal de Contas (TCE-PR). Em auditoria realizada pela corte de contas na COMEC em 2020, com relatório publicado no início do ano seguinte, foi identificado e apontado o seguinte achado com suas respectivas recomendações:

Achado 15 – Há receitas não-tarifárias potenciais que poderiam ser utilizadas pela COMEC na modicidade tarifária.

Recomendação 15.1 – Promover estudos para mapear as possíveis receitas não-tarifárias renunciadas atualmente pelo sistema de transporte coletivo metropolitano.

Recomendação 15.2 – Desenvolver projetos para licitar potenciais serviços acessórios, alternativos, complementares ou projetos associados, visando aumentar a arrecadação do sistema. (TCE-PR, 2021)

2.2.2 Receitas alternativas ou extratarifárias

Conforme abordado na introdução deste trabalho, fontes de receitas alternativas ou extratarifárias são aquelas que somam na equação do equilíbrio econômico-financeiro para neutralizar os custos operacionais, com o diferencial, no entanto, de não serem oriundas das tarifas cobradas dos usuários do serviço.

Por uma questão de delimitação do escopo deste trabalho foram escolhidas as seguintes fontes para estudo: impostos, pedágio urbano, estacionamentos rotativos, e publicidade. Uma revisão exploratória sobre cada uma é apresentada a seguir.

a) Impostos

Para um melhor entendimento, não apenas desta alternativa, mas também das apresentadas a seguir, é necessário inicialmente entender o que são e quais os diferentes

tipos de tributos existentes no ordenamento constitucional brasileiro. Segundo o Código Tributário Nacional:

Art. 3º Tributo é toda prestação pecuniária compulsória, em moeda ou cujo valor nela se possa exprimir, que não constitua sanção de ato ilícito, instituída em lei e cobrada mediante atividade administrativa plenamente vinculada.

Art. 4º A natureza jurídica específica do tributo é determinada pelo fato gerador da respectiva obrigação, sendo irrelevantes para qualificá-la:

I - a denominação e demais características formais adotadas pela lei;

II - a destinação legal do produto da sua arrecadação.

Art. 5º Os tributos são impostos, taxas e contribuições de melhoria (BRASIL, 1966).

Além da classificação legal é necessário estabelecer duas categorias distintas: tributos vinculados - taxas e contribuições - cuja hipótese de incidência consiste numa atividade estatal; e os não vinculados - impostos - cuja hipótese de incidência é um fato ou acontecimento qualquer não consistente numa atividade estatal (ATALIBA, 2010).

Os impostos, portanto, não são vinculados à uma contrapartida direta do Estado ao contribuinte, possuindo a finalidade de investir e colaborar com despesas da administração pública (PESSIN, 2011).

As taxas, por outro lado, são vinculadas de forma direta e específica a uma atividade estatal que será fornecida a pessoa em contrapartida pelo seu pagamento. Tal serviço deve ser específico e divisível, de forma que possa ser individualizado e, portanto, mensurado e cobrado a partir da efetiva prestação a cada contribuinte (CARVALHO, 2009 e PESSIN, 2011).

Exemplo de serviço proveniente de taxa é o próprio transporte público. Cada usuário paga uma tarifa para poder utilizar o serviço e esta é teoricamente calculada para que sua arrecadação possa suplantar o custo de sua utilização. O serviço de segurança pública é um exemplo vinculado aos impostos. Não há cobrança individualizada para sua existência e tal atividade acaba por beneficiar o grupo de contribuintes.

b) Pedágio Urbano

Pedágio urbano é um sistema que, por meio da cobrança de tarifa de veículos no acesso a determinadas áreas da cidade, promove redução nos congestionamentos daquela região. Este processo tem como objetivo o oposto do tradicional existente nas rodovias, que por sua vez, visa investimentos naquela infraestrutura para, com a sua melhoria, atrair mais tráfego (GOMIDE e MORATO, 2011). Conforme descreveu Triervelier (2015):

“Mesmo não sendo a arrecadação de fundos o principal objetivo, as receitas obtidas podem ser destinadas a melhora do transporte coletivo, ou para a construção de novas vias e melhora das existentes. O que é uma maneira de reverter parte das externalidades causadas pelos congestionamentos em compensação financeira para a população. Isso faz com que o ciclo vicioso do transporte se quebre, se tornando um ciclo virtuoso, a aplicação dos recursos no transporte coletivo junto com a diminuição do número de carros, aumenta a demanda do transporte público, junto com sua eficiência e possível redução das tarifas, reduz os congestionamentos, aumentando a atratividade do transporte coletivo.”

Para justificar a oportunidade que esta opção representa como ferramenta de mobilidade urbana, pode-se citar os exemplos de Londres, Singapura, Estocolmo, Milão e Santiago. O primeiro é apresentado com mais informações:

O sistema de Londres iniciou sua operação em 17 de fevereiro de 2003, batizado como *London Congestion Charging* (LCC) e é considerado um exemplo bem sucedido quando considerado seu tamanho, demografia e relevância mundial (LUCAS JUNIOR, 2008). Os objetivos de sua implantação foram: redução do tráfego entrando na zona regulamentada;

diminuição dos congestionamentos na área pedagiada e nas regiões próximas; melhoria no sistema de transporte público com ganhos de confiabilidade e velocidade; queda no número de acidentes de trânsito; redução da poluição sonora e atmosférica e o reestabelecimento, na área econômica de um contexto mais eficiente de circulação de bens (TRANSPORT FOR LONDON, 2008).

A cobrança da tarifa é diária, independentemente da quantidade de vezes que o veículo saiu e entrou na zona de taxaço, desde que exista a passagem por um dos pontos de delimitação entre 7h e 18h, de segunda a sexta feira, com exceção de feriados. A região pedagiada é central, e existe isenção para ônibus, micro-ônibus, táxis, veículos de emergência (bombeiros, polícia, etc.), carros movidos à energia alternativa, motocicletas e motoristas registrados como portadores de alguma deficiência física. Moradores da região ou de algumas regiões mais próximas possuem descontos de 90% (LUCAS JUNIOR, 2008).

Como resultado de sua implantação, já no primeiro ano houve um crescimento de 37% no número de passageiros no transporte coletivo e um aumento de 6% na velocidade média dos veículos (TRANSPORT FOR LONDON, 2008). Além dos resultados operacionais, outro importante fator é o financeiro: entre os anos de 2007 e 2008 o sistema apresentou receita de 268 milhões de libras, frente a um custo de 131 milhões, o que representa uma diferença de 137 milhões (51%). Deste valor, 112 milhões (82%) foram investidos na melhoria da rede de ônibus (ALMEIDA e OLIVEIRA, 2013).

Já na realidade brasileira a viabilidade da implantação possui restrições. Por mais que a Política Nacional de Mobilidade Urbana afirme:

Art. 23. Os entes federativos poderão utilizar, dentre outros instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, os seguintes:

I - restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;

(...)

III - aplicação de tributos sobre modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita à aplicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado e no financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público, na forma da lei (BRASIL, 2012).

A Carta Magna, norma máxima do país, posiciona:

Art. 150. Sem prejuízo de outras garantias asseguradas ao contribuinte, é vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios:

(...)

V - estabelecer limitações ao tráfego de pessoas ou bens, por meio de tributos interestaduais ou intermunicipais, ressalvada a cobrança de pedágio pela utilização de vias conservadas pelo Poder Público (BRASIL, 1988).

Apresenta-se, por fim, a seguinte elucidação jurídica sobre o assunto:

“Como podemos ver, com solar clareza, a aludida norma constitucional inviabiliza qualquer forma de pedágio, remunerador de serviços de conservação de vias, que viesse a se efetivar em âmbito estritamente local. Ou seja, sob as singelas divisas de um dado município. Noutras palavras, a instituição de pedágio, no Brasil, somente restou autorizada quando, ao ressarcir custos de serviços de conservação de vias¹, assim o for em níveis interestadual ou intermunicipal. Nunca, meramente, municipais.” (BUSSAMARA, 2022)

¹ “Daí a sua natureza tributária (taxa de serviço)”.

c) Estacionamentos Rotativos

Estacionamentos Rotativos, também conhecidos como Áreas de Zona Azul são locais adequados para o estacionamento de veículos em vias públicas onde é realizada a cobrança proporcional ao tempo de permanência a depender do Município e, em alguns casos, da região deste em que se mantém o automóvel. O objetivo da regulamentação da utilização destes espaços é desobstruir o trânsito nas áreas de maior circulação, garantindo rotatividade em áreas com maior demanda de estacionamento do que a oferta. (ESPÍRITO SANTO, 2010). Quanto a competência pela referida gestão e arrecadação, o Código Nacional de Trânsito versa o seguinte:

Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;

X - implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias; (BRASIL, 1997)

Em Curitiba, o regramento municipal sobre o assunto foi estabelecido de forma que autorizou o Executivo a fixar, em locais previamente demarcados, o estacionamento de veículos mediante o pagamento de valores que devem considerar: o tempo de duração do estacionamento, as condições do local, as características dos veículos, além de outros fatores. As receitas auferidas pela cobrança são recolhidas aos cofres da Prefeitura e estabeleceu a URBS - Urbanização de Curitiba S.A como ente incumbido da exploração desta atividade, com as atribuições de implantação, administração e cobrança, possibilitando, ainda, outorgar a terceiro, a execução de tais atividades (CURITIBA, 1971).

A URBS, em 2019, aprovou o “Regulamento para homologação de aplicativo (APP) para a comercialização de créditos eletrônicos para utilização do Estacionamento Regulamentado - EstaR nas vias, logradouros e áreas públicas do município de Curitiba” que estabelece as condições atuais de regramento do serviço de estacionamento rotativo no município. Neste modelo, o ente municipal vende quantidade de horas de estacionamento para empresas homologadas com desconto e estas revendem para os usuários através de suas plataformas pelo valor pleno. Assim o desconto recebido na aquisição tem caráter remuneratório pelo serviço prestado com as seguintes especificações: cadastro; venda de créditos (horas); controle dos horários de ativação – respeitando o regramento municipal que determina faixas horárias para cobrança ou não dependendo da área -; localização do veículo e vaga por serviço de GPS - Global Positioning System: Sistema de posicionamento global; contagem do tempo de estacionamento e outras funcionalidades (URBS, 2019).

Segundo, ainda, o referido regulamento, Curitiba conta atualmente com 12.088 vagas tarifadas de Estacionamento Regulamentado. No endereço eletrônico do serviço² são apresentados os valores da cobrança que variam linearmente a cada 15 minutos com o aumento de R\$0,75 até o limite de máximo de 2 horas ou R\$ 6,00. O mesmo web site disponibiliza a receita de vendas pela URBS para as empresas credenciadas entre o início de janeiro de 2022 e o final de setembro: R\$ 56.927.070,00. Considerando o desconto de 15% previsto no regulamento, trata-se de uma receita de R\$ 48.388.008,50 em 9 meses ou uma média mensal de R\$ 5.376,445,50.

d) Publicidade

Segundo Gonçalves (2009):

“(...) a publicidade deriva de público (do latim *publicus*) e é conceituada como a arte de tornar público, divulgar um fato ou uma ideia, já com objetivos

² <https://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/EstaR> Acesso em: 04 nov. 2022

comerciais, uma vez que pode despertar o desejo de compra, levando-o à ação. É um conjunto de técnicas de ação coletiva com o propósito de tornar conhecido um produto, um serviço, uma marca, promovendo assim uma atividade comercial. É mais ampla que a propaganda e engloba todas as formas de comunicação, tornando-se uma técnica comercial de comunicação em massa.”

A mídia Out of Home (OOH), por sua vez, é um tipo de publicidade caracterizada pela veiculação de informações em pontos de venda e/ou locais de espera forçada e/ou com um grande fluxo de pessoas (SANTANA, 2020).

Conforme o Mídia Dados, estudo abrangente e referência com informações do mercado publicitário brasileiro, publicado anualmente pelo Grupo Mídia de São Paulo apresentou o OOH como principal meio de penetração publicitária, junto com as mídias digitais no país. O relatório relacionou ainda os transportes como segundo colocado entre os meios relacionados a este tipo de mídia para a Região Metropolitana de Curitiba (MÍDIA DADOS, 2021).

Brauwers (2018) avaliou para o sistema de transporte coletivo urbano por ônibus de município de Porto Alegre a vinculação publicitária por meio de envelopamento dos veículos, ou seja, a utilização das laterais e traseira dos veículos como meio de divulgação. Em sua análise a autora estimou uma receita mensal média de R\$1.941.300,00 para 288 coletivos, ou R\$6.740,63 por ônibus.

3 RESULTADOS E DISCUSSÕES

Com o exposto, cabe discutir a viabilidade das alternativas propostas para o STC-RMC, objetivo deste trabalho. Avalia-se, portanto, inicialmente, a possibilidade da utilização de impostos como fonte de recursos extratarifários para o sistema:

Considerando o caráter regional do sistema em análise é natural que este esteja sob a responsabilidade da esfera estadual da administração pública. De forma a simplificar a análise, excluindo a necessidade de convênios com municípios ou a União, são apresentados na Tabela 2 a projeção de arrecadação para o ano de 2022 de dois impostos estaduais: o IPVA e o ICMS (PARANÁ, 2021):

Tabela 2 – Projeção de arrecadação de IPVA e ICMS no Estado do Paraná para o exercício 2022

IPVA (milhões de reais)	4.203,81
ICMS (milhões de reais)	736,17
TOTAL (milhões de reais)	4.939,98

Fonte: Paraná, 2021.

Considerando o déficit mensal suplantado por subsídios orçamentários atualmente do STC-RMC apresentado no item 2.2.1 de aproximadamente 17,2 milhões de reais mensais ou 206,7 milhões de reais anuais, menos de 5% do valor arrecadado com ambos os impostos seriam suficientes para cobrir totalmente o valor. Ocorre, no entanto, que, conforme discutido no item 2.2.2.a, impostos são tributos não vinculantes e, portanto, considerando o ordenamento constitucional atual não é possível criar uma relação direta entre as referidas receitas e o STC-RMC.

Por outro lado, cabe salientar que, na condição atual, em que o referido saldo negativo é quitado diretamente do erário, mesmo que indiretamente, não apenas estes mas os demais

impostos estaduais já cumprem o papel de manter o equilíbrio econômico-financeiro do serviço e esta é exatamente a situação que pretende-se superar. A opção seguinte que demanda avaliação deste trabalho é o pedágio urbano. É apresentada a seguir uma avaliação econômica hipotética para mensuração:

Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE (2021) existem, somente no município de Curitiba 1.665.540 veículos, destes: 1.119.828 automóveis, 123.256 caminhonetes, 86.373 camionetas e 161.331 motocicletas, além de outros modelos. Apenas os citados somam o montante de 1.490.788. Considerando, que apenas 20% desses veículos passassem uma única vez pela região central, de segunda a sexta-feira e tivessem que efetuar o pagamento de uma taxa de 2 reais para tal, o montante mensal arrecadado chegaria à R\$ 12.522.619,20, em um mês médio com 21 dias úteis.

Considerando a existência de outros potenciais receptores desta receita como o próprio sistema urbano de transporte coletivo da Capital, gerido pela URBS, a destinação de apenas 30% deste valor para o sistema metropolitano seria o suficiente para reduzir a necessidade do subsídio orçamentário estadual mensal em aproximadamente 23,5% ou a tarifa social média em quase 80 centavos (redução equivalente a 15,6%).

Neste caso, porém, além de a implantação de um sistema de cobrança para utilização das vias se tratar de uma medida muito impopular, devido a cultura brasileira de valorização do transporte individual, há ainda a dificuldade constitucional da matéria. Conforme abordado no item 2.2.2.b, há o entendimento que o arcabouço legal do país atualmente permite pedágios apenas em contextos intermunicipais. Como o STC-RMC é essencialmente intermunicipal seria possível avaliar, por meio de um estudo da legislação com este enfoque, a possibilidade de criação de pedágios rodoviários com a característica de taxar o transporte individual com o objetivo de financiar o público.

O terceiro item em análise é o de estacionamento urbano, ou Zonas Azuis. Este já está implantado em Curitiba, capital e principal cidade de sua Região Metropolitana, inclusive com uma receita líquida estimada de aproximadamente R\$ 5.376,445,50 por mês, conforme apresentado no item 2.2.2.c, que vão diretamente para a Prefeitura Municipal da Cidade. Neste caso, por se tratar de uma receita municipal e de uma cidade com um sistema de transporte por ônibus estabelecido, o natural seria que, caso houvesse o esforço político de destinar o recurso, ou parte dele para o transporte coletivo ele fosse para o gerido pela URBS. Resta, portanto, a possibilidade de arrecadação junto aos demais municípios pertencentes a RMC. Sugere-se, portanto, um estudo futuro sobre a atual situação de cada um dos outros 28 entes no que diz respeito a: existência de Zonas Azuis, legislação municipal sobre sua arrecadação e destinação no caso dos existentes e projeção nos demais e a possibilidade de criação de termos de cooperação com a COMEC para financiamento do STC-RMC.

Considerando o valor arrecado pela capital, é possível que, principalmente nos casos das cidades com menor poder financeiro, a arrecadação acabe por ser ínfima frente aos custos em análise. Por outro lado, o sistema em estudo já inclui diversos casos de atendimento estritamente social, ou seja, a existência de linhas que, por suas características, invariavelmente apresentam prejuízos, caso analisadas individualmente. Uma possibilidade é a utilização desses recursos para ampliar ou manter tais atendimentos.

Por fim, é verificada a viabilidade da utilização de publicidade como receita alternativa à oriunda das tarifas pagas pelos usuários do transporte público da RMC e, para tanto são apresentadas duas análises: a financeira, afim de avaliar o montante que pode ser arrecadado com sua implantação; e a jurídica de modo a verificar qual a necessidade de adequação neste sentido para que tal possibilidade se concretize.

Financeiramente, utilizou-se um paralelo com o apresentado por Brauwiers (2018) no item 2.2.2.d, que, em seu trabalho estimou uma receita de R\$6.740,63 por ônibus envelopado na cidade de Porto Alegre. Considerando, portanto, a similaridade entre as Regiões

Metropolitanas de Curitiba e Porto Alegre nos quesitos geográficos (ambas fazem parte da região Sul do país), populacionais (número de habitantes existentes próximo) e culturais (histórico de colonização e desenvolvimento semelhantes) supor-se-á que o perfis de consumo são semelhantes e, hipoteticamente, a fim de atingir o objetivo deste trabalho, o valor pago pela publicidade em ambas é similar. É apresentada, portanto, para sequência da análise, a Figura 3, com o perfil da frota existente no STC-RMC com base de janeiro de 2022, do qual pode-se verificar a existência de 1.001 veículos:

Figura 3 – Perfil da Frota do STC-RMC em janeiro de 2022

Categoria de ônibus	Capacidade		Frota total*	Categoria(s) das linhas operantes
	Assentos	Total		
BIARTICULADO 	58	250	17	Expresso
ARTICULADO 	35	140	126	Alimentador, Convencional, Integração, Intercidades e Troncal
ARTICULADO MULTIMODAL 	35	140	16	Alimentador, Convencional, Integração, Intercidades, Linha Direta e Troncal
ARTICULADO LINHA DIRETA 	42	140	44	Linha Direta
PADRON 	28	100	24	Alimentador, Convencional, Integração, Intercidades e Troncal
PADRON LINHA DIRETA 	29	100	67	Linha Direta
SEMIPADRON 	27	100	27	Alimentador, Convencional, Integração, Intercidades e Troncal
MULTIMODAL 	27	100	21	Alimentador, Convencional, Integração, Intercidades, Linha Direta e Troncal
COMUM 	26	85	653	Alimentador, Convencional, Integração, Intercidades e Troncal
MICRO ESPECIAL 	19	70	6	Alimentador, Convencional, Linha Local e Madrugueiro

Fonte: COMEC, 2022³

Considerando a possibilidade de envelopamento de apenas 50% dos veículos, seria possível a arrecadação mensal, utilizando o valor apresentado por Brauwert (2018), de R\$ 3.370.415,00. Valor este que representa 19,57% do subsídio orçamentário atual ou uma redução potencial na tarifa social, caso o subsídio fosse integralmente mantido, de 8,16% ou R\$0,42.

³ <https://www.comec.pr.gov.br/Pagina/Frota>. Acesso em: 04.11.2022

Para que a publicidade possa ser licitada e oficialmente gerar receita é necessário o devido amparo legal e, neste sentido a alternativa em análise teve avanço em julho deste ano com a aprovação da Lei Estadual nº 21.153 que estabeleceu:

Art. 1º Autoriza a exploração comercial para fins de publicidade de espaços dos ônibus, mobiliários urbanos e congêneres utilizados na prestação do serviço de transporte coletivo metropolitano de passageiros na Região Metropolitana de Curitiba.

Parágrafo único. A receita oriunda da exploração publicitária terá caráter alternativo, complementar e acessório com vistas a favorecer a modicidade tarifária.

A fase de legalização da alternativa está em sua fase final, com a elaboração pela COMEC do Regulamento que regerá o padrão e a forma de veiculação das peças publicitárias.

4 CONCLUSÃO

O objetivo deste trabalho de apresentar, em caráter exploratório e avaliar a viabilidade das quatro opções propostas como meios de fontes de alternativas de receita extratarifária para o STC-RMC foi atendido na medida que:

- Verificou-se o que são impostos, sua natureza não-vinculativa e a sua utilização no sistema por meio dos subsídios orçamentários já presentes para manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do serviço, motivo da busca por outras fontes já que acaba competindo com outros destinos orçamentários dependentes destes tributos como a segurança pública e as despesas com o pessoal que atua na administração pública, por exemplo;
- Apresentou-se a alternativa de pedágio urbano, com suas características conforme o exemplo bem-sucedido de Londres, mas inviável como solução para o proposto pelo atual arcabouço legal do país;
- Estudou-se as características do Estacionamento Rotativo (EstaR) da capital, inclusive com estimativa de receita, mas que esta, caso destinada para o transporte coletivo teria o sistema municipal de Curitiba como seu primeiro e possivelmente único receptor;
- Indicou-se a possibilidade da utilização da publicidade como solução mais próxima da realidade atual por já ter encaminhamento legal avançado, pela aprovação da Lei Estadual inclusive boa perspectiva de arrecadação conforme paralelo traçado com o estudo de Brauwert (2018) para o sistema do Município de Porto Alegre - RS

Reforçam-se as sugestões realizadas no decorrer no trabalho de novos estudos mais específicos e focados nas soluções relacionadas ao pedágio intermunicipal e a arrecadação potencial das Zonas Azuis de outros municípios que não Curitiba, como possíveis fontes para o STC-RMC. Pelo menos enquanto da manutenção do atual modelo constitucional, principalmente tributário, brasileiro.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, R. de A.; OLIVEIRA, A. V. M. **Sistemas de tarifação de congestionamento: estudo de caso de Londres.** Revista dos Transportes Públicos. São Paulo, v. 133, p. 83-100, jan. 2013. Disponível em: https://www.academia.edu/2919181/Sistemas_de_Tarifa%C3%A7%C3%A3o_de_Congestionamento_Estudo_de_Caso_de_Londres. Acesso em 01 nov. 2022

ATALIBA, Geraldo. **Hipótese de Incidência Tributária.** 6ª ed. São Paulo: Malheiros, 2010, p. 209

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, [2016]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 23 jul. 2021.

BRASIL. **Lei Complementar nº 14, de 8 de junho de 1973**. Estabelece as regiões metropolitanas de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza. Brasília, DF: Presidência da República, [1973]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp14.htm. Acesso em: 28 out. 2022

BRASIL. **Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966**. Dispõe sobre o Sistema Tributário Nacional e institui normas gerais de direito tributário aplicáveis à União, Estados e Municípios. Brasília, DF: Presidência da República, [1966]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l5172compilado.htm#art218. Acesso em 03 nov. 2022

BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, DF: Presidência da República, [1997]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503compilado.htm. Acesso em 03 nov. 2022

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, [2012]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 28 out. 2022

BRAUWERS, C. **Análise da tarifa do transporte público urbano de Porto Alegre: alternativas para redução do valor aplicado**. 2018. Monografia (Graduação em Engenharia Civil) Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2018. Disponível em: <https://www.lume.ufrgs.br/handle/10183/189148>. Acesso em 19 set. 2022.

BUSSAMARA, Walter Alexandre. **Pedágios urbanos são inconstitucionais no Brasil**. SEDEP, 2022. Disponível em: <https://www.sedep.com.br/artigos/pedagios-urbanos-sao-inconstitucionais-no-brasil/>. Acesso em: 01 nov. 2022

CARVALHO, C. H. R. de; PEREIRA, R. H. M. **Efeitos da variação da tarifa e da renda da população sobre a demanda de transporte público coletivo urbano no Brasil**. TRANSPORTES, [S. l.], v. 20, n. 1, p. 31–40, 2012. DOI: 10.4237/transportes.v20i1.464. Disponível em: <https://www.revistatransportes.org.br/anpet/article/view/464>. Acesso em: 21 set. 2022.

CARVALHO, Paulo de Barros. **Curso de Direito Tributário**. 21ª ed. São Paulo: Saraiva, 2009, 688 p.

COMEC. **Informativo – Fevereiro 2022**. Disponível em: https://www.comec.pr.gov.br/sites/comec/arquivos_restritos/files/documento/2022-03/Informativo_Comec_Fevereiro_2022.pdf. Acesso em 18 out. 2022

COMEC. **Portaria nº 26, de 5 de agosto de 2015**. Estabelece o regulamento do Sistema de Bilhetagem Eletrônica Metropolitana que dispõe sobre a implantação e operação do sistema de bilhetagem eletrônica na rede de transporte coletivo da região metropolitana de Curitiba. Diário Oficial do Estado do Paraná. Curitiba, PR. [2015]. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=288041>. Acesso em: 28 out. 2022

CURITIBA. **Lei nº 3.979, de 5 de novembro de 1971**. Autoriza o executivo a estabelecer, nos bens públicos de uso comum do povo, estacionamento de veículos, e dá outras providências.

Curitiba, PR: Prefeitura Municipal, [1971]. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/pr/c/curitiba/lei-ordinaria/1971/397/3979/lei-ordinaria-n-3979-1971-autoriza-o-executivo-a-estabelecer-nos-bens-publicos-de-uso-comum-do-povo-estacionamento-de-veiculos-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 04 nov. 2022

ESPÍRITO SANTO, A. C. do, **A natureza tributária da cobrança em estacionamento rotativo nas vias públicas e sua prática inconstitucional nos municípios brasileiros**. 2010. Monografia (Especialização em Direito Tributário) – Instituto Brasileiro de Estudos Tributários – IBET, Ribeirão Preto – SP, 2010. Disponível em: <https://www.ibet.com.br/wp-content/uploads/2017/07/Antonio-Carlos-do-Esp%C3%ADrito-Santo-Filho-A-natureza-tribut%C3%A1ria-da-cobran%C3%A7a-em-estacionamento-rotativo-nas-vias-p%C3%BAblicas-e-sua-pr%C3%A1tica-inconstitucional-nos-munic%C3%ADpios-brasileiro.pdf>. Acesso em: 03 nov. 2022

GOLÇALEZ, Mario Carbaca. **Publicidade e Propaganda**. 1ª ed. Curitiba: IESDE Brasil, 2009, 100 p. Disponível em: <https://books.google.com.br/books?hl=pt-BR&lr=&id=mcjMntKor5gC&oi=fnd&pg=PA7&dq=publicidade&ots=9ZdqwsjM1b&sig=3MI74x02ByZpNJ7-9drGyU7WpUo#v=onepage&q=publicidade&f=false>. Acesso em: 04 nov. 2022

GOMIDE, A. de A.; MORATO, R. **Instrumentos de desestímulo ao uso do transporte individual motorizado: lições e recomendações**. São Paulo: Estações das Artes, 2011. Disponível em: <https://energiaeambiente.org.br/wp-content/uploads/2011/01/DesestimuloTransIndiv.pdf>. Acesso em 01 nov. 2022

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Frota de Veículos do Município de Curitiba**. Rio de Janeiro: IBGE, 2021. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/curitiba/pesquisa/22/28120>. Acesso em: 31 out. 2022.

IPEA – INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. **SIPS Sistema de Indicadores de Percepção Social – Mobilidade Urbana**. Brasília: Ipea, 2011. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/SIPS/110504_sips_mobilidadeurbana.pdf. Acesso em: 23 jul. 2021

IPEA – INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. **Tarifação e financiamento do transporte público urbano**. Brasília: Ipea, 2013. Disponível em: <http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/1365>. Acesso em: 23 jul. 2021

LUCAS JUNIOR, R. **Metodologia para implantação de pedágio urbano**. 2008. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes) – Instituto Militar de Engenharia, Rio de Janeiro, 2008. Disponível em: <https://transportes.ime.eb.br/DISSERTA%C3%87%C3%95ES/252.pdf>. Acesso em 01 nov. 2022

PARANÁ. **Decreto nº 2.009, de 27 de julho de 2015**. Aprova o Regulamento dos Serviços de Transporte Coletivo Metropolitano de Passageiros na Região Metropolitana de Curitiba. Curitiba, PR: Governador do Estado, [2015]. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=287509>. Acesso em: 28 out. 2022

PARANÁ. **Lei Complementar nº 139, de 9 de dezembro de 2011**. Altera o parágrafo único do art. 2º, da Lei nº 11.027, de 29 de dezembro de 1994, (COMEC), incluindo os Municípios de Piên, Campo do Tenente e Rio Negro. Curitiba, PR: Governador do Estado, [2011]. Disponível em: <https://www.legislacao.pr.gov.br/legislacao/exibirAto.do?action=iniciarProcesso&codAto=62625&codItemAto=477612>. Acesso em: 28 out. 2022

PARANÁ. **Lei Complementar nº 153, de 10 de janeiro de 2013.** Dispõe que o transporte coletivo público intermunicipal de passageiros do Estado do Paraná, como serviço público, terá sua organização, gerenciamento e planejamento providos pela Administração Pública Estadual. Curitiba, PR: Governador do Estado, [2013]. Disponível em: <https://www.legislacao.pr.gov.br/legislacao/exibirAto.do?action=iniciarProcesso&codAto=85006&codItemAto=589108>. Acesso em: 28 out. 2022

PARANÁ. **Lei nº 6.517, de 2 de janeiro de 1974.** Institui a Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba - COMEC. Curitiba, PR: Governador do Estado, [1974]. Disponível em: <https://www.legislacao.pr.gov.br/legislacao/exibirAto.do?action=iniciarProcesso&codAto=89100&codItemAto=87177#87177>. Acesso em: 28 out. 2022

PARANÁ. **Lei nº 17.403, de 18 de dezembro de 2012.** Altera a Lei nº 6.517/74 e a Lei nº 1.052/52 Curitiba, PR: Governador do Estado, [2012]. Disponível em: <https://www.legislacao.pr.gov.br/legislacao/exibirAto.do?action=iniciarProcesso&codAto=83541&codItemAto=580954#580954>. Acesso em: 28 out. 2022

PARANÁ. **Lei nº 20.648, de 20 de julho de 2021.** Dispõe sobre as diretrizes para a elaboração e execução da Lei Orçamentária do exercício financeiro de 2022. Curitiba, PR. Governador do Estado, [2021]. Disponível em: <https://storage.assembleia.pr.leg.br/orcamentos/4rEauggxOwQNcRdfMNDcCcS21E2ZfbBwx2tXONrp.pdf>. Acesso em 04 nov. 22

PARANÁ. **Lei nº 21.153, de 11 de julho de 2022.** Estabelece diretrizes para a exploração comercial de espaços destinados à publicidade nos veículos e mobiliários utilizados no serviço de transporte coletivo de passageiros na Região Metropolitana de Curitiba. Curitiba-PR. Governador do Estado, [2022]. Disponível em: <https://leisestaduais.com.br/pr/lei-ordinaria-n-21153-2022-parana-estabelece-diretrizes-para-a-exploracao-comercial-de-espacos-destinados-a-publicidade-nos-veiculos-e-mobiliarios-utilizados-no-servico-de-transporte-coletivo-de-passageiros-na-regiao-metropolitana-de-curitiba> . Acesso em: 04 nov. 2022

PESSIN, J. C. S. **Natureza Jurídica do Pedágio.** 2011. Monografia (Especialização em Direito Tributário) Instituto Brasileiro de Estudos Tributários – IBET, Sorocaba – SP, 2011. Disponível em: <https://www.ibet.com.br/wp-content/uploads/2017/07/Juliana-Catojo-Sampaio-Pessini-Natureza-jur%C3%ADica-do-ped%C3%A1gio..pdf>. Acesso em: 03 nov. 2022

SANTANA, L. S. G **Mídias digitais em espaços públicos DOOH digital out of home.** 2009. Monografia (Graduação em Comunicação Social com Ênfase em Jornalismo) Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2009. Disponível em: <https://repositorio.ufba.br/handle/ri/31237> Acesso em: 04 nov. 2022

SCHWARTZ, L. (Diretora responsável). **Mídia dados Brasil 2021.** São Paulo: Grupo de Mídia São Paulo, 2021. Disponível em: <https://midadadosgmsp.com.br/2021/midia-dados-2021.pdf>. Acesso em: 04 nov 2022

TRANSPORTS FOR LONDON. **Impacts Monitoring:** second anual report. Londres, 2004. Disponível em: <https://content.tfl.gov.uk/impacts-monitoring-report-2.pdf> Acesso em: 01 nov. 2022

TRIBUNAL PLENO. Tribunal de Contas do Estado do Paraná. **Processo de Homologação de Recomendações. Recomendações CAUD. Artigo 267-A do RI TCE/PR. Pela homologação.** Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba. Relator Nelson Baptista.

08 de janeiro de 2021. Acórdão nº 3897/20. Diário Oficial do Tribunal de Contas do Estado do Paraná, Ano XVI, nº 2452, jan. 2021 p.6-12

TRIERVEILER, T. da R. **O pedágio urbano como forma de desestímulo ao transporte individual motorizado**. 2015. Monografia (Bacharelado em Engenharia Civil) – Departamento de Engenharia Civil da Escola de Engenharia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2015. Disponível em: <https://www.lume.ufrgs.br/handle/10183/127691>. Acesso em 01 nov. 2022

URBS. **Resolução nº 14, de 14 de dezembro de 2019**. Aprova o Regulamento para homologação de aplicativo (APP) para a comercialização de créditos eletrônicos para utilização do Estacionamento Regulamentado - EstaR nas vias, logradouros e áreas públicas do município de Curitiba, bem como a disponibilização da comercialização em pontos fixos de venda (endereços fixos), utilizando tecnologia digital. Curitiba-PR: Presidência [2019]. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=387606>. Acesso em 4 nov. 20