

## Secretaria das Cidades

### AMEP

GOVERNO DO ESTADO DO PARANÁ  
SECRETARIA DO ESTADO DAS CIDADES – SECID  
AGÊNCIA DE ASSUNTOS METROPOLITANOS DO PARANÁ-AMEP  
DEPARTAMENTO DE ESTRADA E RODAGENS DO ESTADO DO PARANÁ - DER  
**NOTA TÉCNICA CONJUNTA Nº 01/2024/AMEP/DER**

#### INTRODUÇÃO

Nota técnica conjunta que visa estabelecer no âmbito do Estado do Paraná os critérios de caracterização entre os serviços de Transporte Intermunicipal Metropolitano de Passageiros e o Transporte Intermunicipal Rodoviário de Passageiros.

#### APRESENTAÇÃO

O Tribunal de Contas do Estado do Paraná, por meio do Processo nº 278203/24, expediu a seguinte recomendação:

Processo nº 278203/24 – TCE/PR – Acórdão nº 1387/24 – Tribunal Pleno.

A4: Caracterização inadequada dos serviços de transporte coletivo intermunicipal de passageiros rodoviário e metropolitano.

R4.8: Propor, por meio de normativas, a caracterização clara e regular do transporte coletivo intermunicipal de passageiros em rodoviário e metropolitano, de forma que haja distinção entre eles e harmonia técnica nos conceitos, a fim de proporcionar, nas modelagens de projetos de delegação do serviço, coerência com os critérios técnicos e legais de regiões urbanas (RMs, aglomerações urbanas etc.) e não urbanas.

Assim, a presente Nota Técnica visa esclarecer os aspectos que deverão ser levados em consideração para caracterizar ou diferenciar o Transporte Intermunicipal Metropolitano de Passageiros e o Transporte Intermunicipal Rodoviário de Passageiros.

#### CONTEXTUALIZAÇÃO

A Lei Complementar nº 153, de 10 de janeiro de 2013, dispõe sobre a organização, gerenciamento e planejamento do serviço de transporte coletivo público intermunicipal de passageiros no Estado do Paraná.

Em seu artigo 1º a referida Lei Complementar traz a seguinte definição:

Lei Complementar nº 153, de 10 de janeiro de 2013

Art. 1º 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.

§ 1º No âmbito da Administração Pública Estadual, as competências para delegação do serviço de transporte coletivo público intermunicipal de passageiros de linhas rodoviárias e metropolitanas do interior, bem como as funções fiscalizatórias, de planejamento e de gestão do mesmo serviço serão exercidas pelo Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraná – DER/PR.

§ 2º No âmbito da Administração Pública Estadual, as competências para delegação do serviço de transporte coletivo público intermunicipal de passageiros entre os Municípios de Adrianópolis, Agudos do Sul, Almirante Tamandaré, Araucária, Balsa Nova, Bocaiúva do Sul, Campina Grande do Sul, Campo do Tenente, Campo Largo, Campo Magro, Cerro Azul, Colombo, Contenda, Curitiba, Doutor Ulysses, Fazenda Rio Grande, Itaperuçu, Lapa, Mandirituba, Piên, Pinhais, Piraquara, Quatro Barras, Quitandinha, Rio ranco do Sul, Rio Negro, São José dos Pinhais, Tijucas do Sul, Tunas do Paraná, da Região Metropolitana de Curitiba, bem como as funções fiscalizatórias, de planejamento e de gestão do mesmo serviço serão exercidas pela Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba - COMEC, criada pela Lei Estadual nº e.517, de 02 de janeiro de 1974.

Temos, portanto, o compartilhamento da competência pela operação dos serviços de transporte público intermunicipal no Estado do Paraná entre Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba - COMEC e Departamento de Estradas de Rodagem – DER.

Ocorre que por meio da Lei nº 21.353, de 1º de janeiro de 2023, o Governo do Estado transformou a Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba – COMEC em Agência de Assuntos Metropolitanos do Paraná – AMEP, que passou a ter competência para atuação nas demais regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e regiões integradas de desenvolvimento do Estado.

Lei nº 21.353, de 1 de janeiro de 2023

Art. 3º A Agência tem por finalidade básica integrar a organização, o planejamento e a execução das funções públicas de interesse comum no âmbito do Estado do Paraná a partir das Regiões Metropolitanas, Aglomerações Urbanas e Regiões Integradas de Desenvolvimento.

A partir deste fato, identificou-se a necessidade de alteração da LC vigente deixando claro quais atendimentos são de competência do Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraná – DER e quais seriam de competência da Agência de Assuntos Metropolitanos do Paraná – AMEP.

Vale destacar que, até então, a AMEP só operava linhas metropolitanas de caráter urbano existentes na Região Metropolitana de Curitiba, mas que existem na Região Metropolitana de Curitiba linhas de caráter rodoviário operadas pelo DER. Além disso, todas as demais linhas estaduais, sejam de caráter urbano ou rodoviário, existentes no Estado, inclusive nas demais regiões metropolitanas, são, hoje, operadas pelo DER.

Tais definições se tornam de especial relevância para o atual momento considerando a iminência do lançamento da concessão do Serviço de Transporte Intermunicipal Metropolitano de Passageiros da Região Metropolitana de Curitiba, a ser realizado pela AMEP e do Sistema de Transporte Intermunicipal Rodoviário de Passageiros, a ser realizado pelo DER.

#### COMPETENCIA EXECUTIVA

Primeiramente precisamos destacar que a Constituição Federal estabelece as competências executivas dos serviços de transporte de passageiros:

Constituição Federal

Art. 30. Compete aos Municípios:

[...]

V - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;

Já com relação ao transporte intermunicipal, a Constituição Federal estabelece como competência dos Estados:

Constituição Federal

Art. 25. Os Estados organizam-se e regem-se pelas Constituições e leis que adotarem, observados os princípios desta Constituição.

§ 1º São reservadas aos Estados as competências que não lhes sejam vedadas por esta Constituição.

[...]

§ 3º Os Estados poderão, mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, constituídas por agrupamentos de municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum. (grifo próprio).

Assim, o transporte intermunicipal consiste como competência residual, cabendo destacar, porém, que, em regiões metropolitanas, a Lei Complementar nº 14, de 8 de junho de 1973, estabelece:

Lei Complementar nº 14, de 8 de junho de 1973

Art. 5º - Reputam-se de interesse metropolitano os seguintes serviços comuns aos Municípios que integram a região:

[...]

IV - transportes e sistema viário,

Resta claro, portanto, que os municípios possuem competência executiva sobre o transporte local, devendo o Estado ou a União atuarem nos demais serviços de caráter regional.

Para a correta compreensão quanto à Competência dos Estados-membros no âmbito da organização da República Federativa do Brasil, requer a devida interpretação e leitura da Carta Magna de maneira coesa e harmônica.

Há que se recordar que compete aos Estados legislar de forma residual sobre que não lhes é vedado, e tal interpretação fora recentemente confirmada pelo Superior Tribunal Federal quando da análise do Recurso Extraordinário nº 1.424.270 em decisão monocrática do Ministro Nunes Marques, que segue em partes destacadas abaixo:

(...)

2. O art. 22, XI, da Constituição da República fixa a competência privativa da União para legislar sobre “trânsito e transportes”. O significado da competência privativa atribuída à União quanto à legislação sobre transporte de passageiros há de ser definido sob a perspectiva de que a Constituição também confere a esse ente a titularidade da exploração, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros (art. 21, XII, e). Aos Municípios foi conferida a competência de organizar serviços públicos de interesse local, inclusive transporte coletivo (art. 30, V, CF). Resta a cargo dos Estados-membros a competência para explorar e regulamentar a prestação de serviço de transporte intermunicipal de passageiros, no exercício de sua competência reservada (art. 25, § 1º, CF).

(...)

Consolidação, na jurisprudência desta Suprema Corte, do entendimento de que é dos Estados a competência para



legislar sobre prestação de serviços públicos de transporte intermunicipal. Precedentes.

(...)

Incumbe ao Estado, como titular da exploração do transporte rodoviário intermunicipal, fixar a política tarifária à luz dos elementos que nela possam influenciar, tal como o prazo de validade do bilhete (art. 175, CF). Não cabe à União interferir no poder de autoadministração do ente estadual no que concerne às concessões e permissões dos contratos de transporte rodoviário de passageiros intermunicipal, sob pena de afronta ao pacto federativo.

Portanto, a competência a respeito do tema é do Estado, não podendo o Município legislar ou atuar sobre situações que ultrapassam seus limites.

A respeito do tema, entende-se como esclarecedoras as decisões já proferidas pelo

E. Tribunal de Justiça do Estado do Paraná:

DIREITO ADMINISTRATIVO E CONSTITUCIONAL - APELAÇÃO CÍVEL – REMESSA NECESSÁRIA CONHECIDA DE OFÍCIO – PRELIMINAR DE ILEGITIMIDADE

PASSIVA DA MUNICIPALIDADE – REJEIÇÃO – MÉRITO – TRANSPORTE INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS – DECRETO MUNICIPAL Nº 14/2003

RESTRINGINDO A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS NA REGIÃO METROPOLITANA DA CAPITAL – EXTRAPOLAÇÃO DA COMPETÊNCIA CONSTITUCIONAL – COMPETÊNCIA DO ESTADO DISCIPLINAR O TRANSPORTE INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS, O QUE FOI FEITO ATRAVÉS DO DECRETO ESTADUAL Nº 1.821/2000 – FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO DESCENTRALIZADA PELA COMEC ATRAVÉS DE CONVÊNIO CELEBRADO COM O MUNICÍPIO DE CURITIBA E A URBS, O QUE NÃO SE CONFUNDE COM A DELEGAÇÃO DE COMPETÊNCIA PARA DISCIPLINAR O TRANSPORTE COLETIVO INTERMUNICIPAL – MANUTENÇÃO DA

SENTENÇA. Apelação Cível e Remessa Necessária nº 0023210-c7.2011.8.1c.0004 ffs. 2 RECURSO DESPROVIDO. REMESSA NECESSÁRIA CONHECIDA DE OFÍCIO PARA MANTER A SENTENÇA. (TJPR - 4ª Câmara Cível - 0023210- c7.2011.8.1c.0004 - Curitiba - Rel.: JUIZA DE DIREITO SUBSTITUTO EM SEGUNDO GRAU CRISTIANE SANTOS LEITE- J. 07.03.2018)

Sendo assim, considerando o ordenamento jurídico vigente, bem como a devida observância à Constituição Federal e ao pacto federativo, não restam, dúvidas que a competência para legislar ou agir no que concerne a transporte intermunicipal de passageiros é do Estado, não se confundindo em hipótese alguma com a competência delegada pela Carta Magna aos municípios.

POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA

Precisamos considerar também o que diz a normativa federal, em especial a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Lei nº 21.587, de 3 de janeiro de 2012 Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se: [...]

XI - transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;

Tal definição, porém, deixa dúvidas quanto sua aplicação, pois traz a palavra “contiguidade”.

Segundo o Dicionário Brasileiro:

Dicionário Brasileiro da Língua Portuguesa – Michaelis

Contiguidade

1 – Estado do que é contíguo: proximidade imediata, vizinhança

Dicionário Brasileiro da Língua Portuguesa - Michaelis

Contíguo

1 - Que está em contato com; unido.

2 - Que está junto a outra coisa ou a seu lado; que confina com algo; adjacente, confinante, convizinho.

A legislação deixa dúvidas, pois não prevê o atendimento de municípios que não sejam contíguos. Ela também não traz definições ou distinções claras com relação a serviços de transporte público de caráter urbano e metropolitano.

**CÓDIGO NACIONAL DE TRÂNSITO**

Um ponto que poderia trazer luz ao debate diz respeito à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - o Código de Trânsito Brasileiro - CTB. Isso porque em seu Art. 105 o CTB define quais seriam os equipamentos obrigatórios dos veículos, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé, podendo assim indicar uma eventual diferenciação de tal caracterização.

Lei nº 3.503, de 23 de setembro de 1997 - o Código de Trânsito Brasileiro - CTB

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;

Ocorre que, apesar de estabelecer o critério, a norma não estabelece quais as condicionantes que permitem o transporte de passageiros em pé.

Outra normativa no âmbito do CONTRAN, diz respeito a Resolução nº 445, de 25 de junho de 2013, que estabelece os requisitos de segurança para veículos de transporte público de passageiros e transporte de passageiros tipos micro-ônibus e ônibus, categoria M3 de fabricação nacional e importado. A normativa também traz distinções entre veículos urbanos e rodoviários.

Resolução nº 445, de 25 de junho de 2013

**4 APLICAÇÃO:**

**4.1 TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS**

4.1.1 URBANO: veículo M3 destinado ao transporte público coletivo de passageiros em centros urbanos, com assentos para passageiros e provisão para passageiros em pé conforme o tipo de serviço.

4.1.1.1 O veículo Urbano pode possuir versões distintas para diferentes tipos de operação e serviço oferecido.

4.1.2 RODOVIÁRIO: veículo M3 destinado ao transporte público coletivo rodoviário de passageiros exclusivamente sentados, para percursos de médias e longas distâncias.

4.1.2.2 O veículo Rodoviário pode possuir versões distintas para diferenciar o tipo de serviço oferecido, como por exemplo, em aplicações INTERMUNICIPAIS que ermitem o transporte de passageiros em pé para percursos de pequenas distâncias.

Mais uma vez, porém, a normativa não estabelece o critério com relação às condicionantes que permitem o transporte de passageiros em pé, limitando-se a dizer no item 4.1.2.2 sobre percursos de pequenas distâncias.

**LEGISLAÇÃO ESTADUAL**

A condicionante com relação a extensão máxima permitida para o transporte de passageiros em pé, foi tratada brevemente por meio do Decreto nº 2.521, de 20 de março de 1998 que dispõe sobre a exploração, mediante permissão e autorização, de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros e dá outras providências.

Decreto nº 2.521, de 20 de março de 1998: Art. 3º Para os fins deste Decreto, considera-se: [...]

XXVI - serviço de transporte rodoviário interestadual semi-urbano de passageiros: aquele que, com extensão igual ou inferior a setenta e cinco quilômetros e característica de transporte rodoviário urbano, transpõe os limites de Estado, do Distrito Federal, ou de Território;

Vale destacar, porém, que este inciso sofreu alteração por meio do Decreto nº 8.083, de 26 de agosto de 2013, passando a vigorar com a seguinte redação:

Decreto nº 8.083 de 26 de agosto de 2013:

Art. 3º Para os fins deste Decreto, considera-se: [...]

XXVI - serviço de transporte rodoviário interestadual semiurbano de passageiros: serviço de transporte público coletivo entre Municípios de diferentes Unidades Federativas que possuam características de transporte urbano;

Apesar de tal normativa tratar de linhas interestaduais, ou seja, entre dois ou mais estados federados, ela contribui no sentido de esclarecer que o atendimento realizado pela linha não é critério determinante para a caracterização do veículo. Como podemos perceber, veículos com características urbanas podem realizar atendimentos urbanos (no mesmo município), intermunicipal (entre municípios) e até interestaduais (entre municípios de diferentes Estados).

Assim, podemos concluir que o tipo do atendimento realizado pela linha é o fator determinante para sua caracterização. E neste sentido o Decreto Estadual nº 1.821, de 28 de fevereiro de 2000, que aprova o Regulamento do Transporte Coletivo Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado do Paraná, parece ser mais assertivo, apesar de ainda restar dúvidas:

Decreto nº 1.821, de 28 de fevereiro de 2000

Art. 4º Para efeito de interpretação deste Regulamento, entende-se por:

[...]

17. LINHA DE CARACTERÍSTICA METROPOLITANA: linha

intermunicipal que liga dois pontos, um dos quais absorve parcialmente o mercado de trabalho do outro;

O texto gera controvérsias, pois, não deixa claro as condicionantes para caracterização de municípios que “absorvem parcialmente o mercado de trabalho do outro”. Esta condicionante é pouco esclarecedora.

No âmbito dos estudos urbanos sabemos que esta caracterização se dá por meio do que chamamos de “movimento pendular”, definido como o deslocamento diário de pessoas que saem de um município para outro seja para trabalhar ou estudar e retornam para o município onde moram todos os dias.

Neste sentido, existem diversos estudos, propostas e metodologias, que se dispõem a elucidar e analisar tais movimentos pelo país.

Não vamos entrar no detalhe da discussão sobre movimentos pendulares, pois além de bastante ampla, não é o objetivo. O que podemos perceber, porém, é que, no âmbito dos sistemas de transporte de passageiros, o que irá definir a caracterização do veículo a ser utilizado no atendimento é o número de passageiros atendidos.

Sabemos que um veículo de características rodoviárias convencional, possui em média cerca de 40 lugares, exclusivamente sentados, enquanto um veículo de características urbanas comum possui capacidade para 85 passageiros sendo destes 26 em pé.

A utilização, portanto, de um veículo com características rodoviárias ou urbanas, parece estar pautada muito mais em critérios econômicos do que de qualidade, segurança, entre outros, salvo, é claro, quando tratamos de longas distâncias. Ocorre, porém, que mesmo nestes casos, como podemos perceber nas normativas acima apresentadas, o

critério de curtas ou longas distâncias não é claro, cabendo a análises subjetivas por parte do gestor do sistema.

Ainda sobre o debate, não podemos deixar de analisar o Decreto Estadual nº 2009, de 27 de julho de 2015, que aprova o Regulamento dos Serviços de Transporte Coletivo Metropolitano de Passageiros na Região Metropolitana de Curitiba.

Curiosamente, logo no início, o referido Decreto esclarece que:

Decreto nº 2003, de 27 de julho de 2015

Art. 1.º Este regulamento tem por objeto disciplinar as condições para a exploração e execução dos Serviços de Transporte Coletivo Metropolitano de Passageiros na Região Metropolitana da Cidade de Curitiba, Estado do Paraná.

§ 1º O Transporte Coletivo Metropolitano de Passageiros é uma especificação do gênero Transporte Coletivo Intermunicipal de Passageiros, não se confundindo, contudo, com o Transporte Rodoviário Coletivo Intermunicipal de Passageiros, que é outra espécie distinta do mesmo gênero (grifo próprio).

Mais uma vez, porém, a normativa não estabelece os critérios que irão determinar se um atendimento será caracterizado como Transporte Intermunicipal Metropolitano de Passageiros ou Transporte Intermunicipal Rodoviário de Passageiros.

Por fim, precisamos esclarecer ainda que além das características acima citadas, defende-se também a diferenciação entre os dois modelos por meio do pagamento de passagens e tarifas, e outras características mais técnicas como chassis, motorização, suspensão, entre outras, que não serão abordadas por serem consideradas irrelevantes na discussão.

Por fim, podemos concluir que a caracterização entre o Transporte Intermunicipal Metropolitano de Passageiros e o Transporte Intermunicipal Rodoviário de Passageiros, e que serviria para definir o âmbito de atuação entre AMEP e DER no Estado do Paraná, apesar de parecer, não é clara. Critérios que até o momento foram considerados para criar tal distinção ou definir tais atuações, como, por exemplo, tipo de veículo, tipo de cobrança, entre outros, também não são abordados de forma clara. De fato, quando analisamos ambos os sistemas, vemos que tais critérios são relativos. Nada impede, por exemplo, que a AMEP opere linhas com características rodoviárias, se assim compreender necessário, com base, por exemplo, em critérios de segurança. Ou, que o DER opere linhas com características urbanas se este assim compreender conveniente, com base em critérios econômicos, por exemplo.

Qual seria então um critério claro para definição de atuação entre os dois órgãos?

O único critério que parece cabível para tal definição é se ambos os municípios atendidos pela linha pertencerem a mesma região metropolitana ou aglomeração urbana. Qualquer atendimento que ultrapasse as fronteiras desta unidade territorial, mesmo que atendendo a um município dela integrante, passaria a ser competência do DER. Exemplos: uma linha entre a Adrianópolis e Piên. Ambos os municípios pertencem a Região Metropolitana de Curitiba. Sendo, portanto, competência da AMEP. Por conta da distância percorrida neste trajeto a AMEP poderia optar por utilizar veículos com característica rodoviária. Já para a linha Campo Largo e Palmeira, sendo Palmeira um município que não pertence a Região Metropolitana de Curitiba, seria competência do DER. Por representar uma distância relativamente curta, o DER poderia optar por operar esta linha com um veículo de característica urbana. A linha Londrina – Maringá, porém, faz a ligação entre dois municípios pertencentes a regiões metropolitanas distintas, sendo, portanto, competência do DER.

#### CONCLUSÃO

Resgatando a questão inicial, oriunda da recomendação expedida pelo TRC/PR:

Propor, por meio de normativas, a caracterização clara e regular do transporte coletivo intermunicipal de passageiros em rodoviário e metropolitano, de forma que haja distinção entre eles e harmonia técnica nos conceitos, a fim de proporcionar, nas modelagens de projetos de delegação do serviço, coerência com os critérios técnicos e legais de regiões urbanas (RMs, aglomerações urbanas etc.) e não urbanas.

O Transporte Intermunicipal Metropolitano de Passageiros, competência estabelecida à Agência de Assuntos Metropolitanos do Paraná – AMEP, se caracteriza por linhas que atendem municípios pertencentes a mesma região metropolitana ou aglomeração urbana.

O Transporte Intermunicipal Rodoviário de Passageiros, competência estabelecida ao Departamento de Estradas de Rodagem - DER, se caracteriza por linhas que atendem municípios não pertencentes a mesma região metropolitana ou aglomeração urbana, mesmo que um destes municípios venha a integrar uma região metropolitana ou aglomeração urbana.

Curitiba, 30 de outubro de 2024.

Gilson de Jesus dos Santos

Diretor Presidente da AMEP

Gabriel Huber de Macedo

Diretor Técnico da AMEP

Ruan Amaral

Fernando Furiatti Sabóia

Diretor-Geral do DER

Alexandre Castro Fernandes

Diretor de Operações do DER

Maria Elizabete das Neves Bozza

Gerente de Fiscalização do DER-PR

#### PORTARIA CONJUNTA Nº 01/2025/AMEP

EMENTA: Aprovação da Nota Técnica emitida em conjunto pela Agência de Assuntos Metropolitanos do Paraná - AMEP, e o Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraná – DER PR

O DIRETOR-PRESIDENTE DA AGÊNCIA DE ASSUNTOS METROPOLITANOS DO PARANÁ - AMEP, nomeado pelo Decreto nº 44/2023, no exercício das atribuições que lhe conferem o art. 16, incisos I e IV do Regulamento da Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba (ANEXO I do Decreto nº 698/1995), em atendimento ao contido no protocolo nº 22.864.177-4.

RESOLVE:

Art. 1.º Aprovar a Nota Técnica elaborada em conjunto pela Agência de Assuntos Metropolitanos do Paraná – AMEP e o Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraná - DER PR.

ASSUNTO: Propor, por meio de normativas, a caracterização clara e regular dos serviços de transporte coletivo metropolitano de passageiros, e de transporte coletivo intermunicipal de passageiros.

Art. 2.º Essa Portaria entra em vigor na data de sua publicação, revogando disposições contrárias.

Curitiba/PR, 13 de janeiro de 2025.

Gilson de Jesus dos Santos

Diretor-Presidente da AMEP

Fernando Furiatti Sabóia

Diretor-Geral do DER

24148/2025

## Secretaria da Ciência, Tecnologia e Ensino Superior

RESOLUÇÃO Nº 048/2025 – SETI, DE 10 DE MARÇO DE 2025

Retifica o Art. 2º da Resolução nº 166/2023-SETI, de 06 de setembro de 2023, que autorizou a suspensão temporária de vagas e a dilação do prazo de vigência da renovação de reconhecimento do Curso de Graduação em Pedagogia - Licenciatura, modalidade Educação a Distância, ofertado no *Campus* de Iratí, pela Universidade Estadual do Centro-Oeste, Unicentro, conforme especifica.

O Secretário de Estado da Ciência, Tecnologia e Ensino Superior, no uso de suas atribuições legais, considerando os dispositivos da Lei Estadual nº 21.352, de 01 de janeiro de 2023, do Decreto 03 e do Decreto 20, ambos de 1º de janeiro de 2023, e tendo em vista a delegação de competência contida no Decreto nº 4245, de 17 de março de 2020, que alterou a redação do Decreto Estadual nº 1419, de 23 de maio de 2019, nos termos da Deliberação n.º 006/20-CEE/PR, considerando o contido na Resolução nº 226/24-SETI, que homologou o Parecer CEE/CES nº 125/24, bem como na Resolução nº 17/25-SETI, que homologou o Parecer CEE/CES

nº 01/2025 e o contido no protocolado n.º 20.606.527-3,

RESOLVE

Art. 1º Fica retificado o contido no Art. 2º da Resolução nº 166/2023-SETI, de 06 de setembro de 2023, que autorizou a suspensão temporária de vagas e a dilação do prazo de vigência da renovação de reconhecimento do Curso de Graduação em Pedagogia - Licenciatura, modalidade Educação a Distância, ofertado no *Campus* de Iratí, pela Universidade Estadual do Centro-Oeste, Unicentro, que passa a ter a seguinte redação: - "Art 2º Fica autorizada, em caráter excepcional, a dilação do prazo de vigência referente à renovação de reconhecimento do Curso de Graduação referido no artigo anterior, exclusivamente para fins de conclusão de curso aos alunos ingressantes até o ano de 2021."

Art. 2º Permanecem inalterados os demais termos da Resolução referida no artigo anterior.

Art. 3º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Curitiba, 10 de março de 2025.

ALDO NELSON BONA  
Secretário de Estado

24239/2025