

Estudo Nacional de Mobilidade Urbana



Relatório de Diagnóstico Volume 2

Região Metropolitana de Campinas

Julho de 2025

Elaborado com a colaboração das equipes do BNDES, do Ministério das Cidades e de diversas instituições públicas e privadas do setor de mobilidade urbana

O “**Estudo Nacional de Mobilidade Urbana**: Desenvolvimento do Transporte Público de Média e Alta Capacidades nas principais Regiões Metropolitanas do país” (**ENMU**) é uma iniciativa conjunta do BNDES e do Ministério das Cidades, no âmbito do Acordo de Cooperação Técnica nº 01-2023 / D-121.2.0027.23, de 24/10/2023.



MINISTÉRIO DAS
CIDADES



Este trabalho foi realizado com recursos do Fundo de Estruturação de Projetos do BNDES (BNDES FEP), no âmbito da RFP nº 16/2023. A atuação do Consórcio de Consultores foi objeto do contrato de prestação de serviços OCS nº 151/2024, celebrado com o BNDES em 10/05/2024, sob a liderança dos seguintes profissionais:

Diagnóstico, Rede Estrutural Necessária e Banco de Projetos

Logit

Wagner Colombini Martins
Fernando Howat Rodrigues
Thiago Affonso Meira
Diogo Barreto Martins
Renata Cruz Rabello

Oficina Consultores

Arlindo Fernandes
Antônio Luiz Mourão Santana
Andrea Aparecida Azevedo Brisida
Felício Hissaaki Sakamoto

TYLin

Gabriel Feriancic, Victor Frazão Barreto Alves, Claudia Cosme Mascarenhas, Luiz Marcelo Teixeira Alves, Larissa Deborah Alves Teixeira dos Santos

Coordenação do PMO e desenvolvimento dos Insumos da Estratégia Nacional

Bain & Company

Rodrigo Más, Wagner Costa

Assessoria Jurídica

Machado Meyer

Rafael Vanzella, José Virgílio Lopes Enei, Débora Boucinhas Leal, Rafael de Lima Andrade e Pedro Inglez Mazzarella

Sistema de Informações Geográficas (SIG)

Logit

Patrícia Tozzi
Débora Gonçalves

Geológica

Cássio Fernando Rossetto

Consultores

Orlando Strambi, Claudia Martinelli

As entregas do ENMU foram realizadas de forma colaborativa com as equipes do BNDES, do Ministério das Cidades e de diversas instituições públicas e privadas do setor de mobilidade urbana. Os profissionais das referidas instituições fizeram parte do Comitê Técnico do ENMU e tiveram a oportunidade de oferecer comentários e contribuições em versões intermediárias dos relatórios, conforme previsto no Termo de Especificações Técnicas do ENMU. Maiores detalhes podem ser obtidos em <https://www.bndes.gov.br>.

Equipe Técnica

Diagnóstico, Rede Estrutural Necessária e Banco de Projetos

Logit

Caio Pieroni, Cláudia Machado, Daniel Souza, Fábio Rossetti Delospital, Gabriel Mendes Bergamaschi, Gil Andrade, Heitor Seidi Osako, Isabela Cruz, Lorena Oliveira, Lucas Melo, Paulo Góes, Paulo Júnio Rosa, Priscila Damasio, Rafael Caetano Ramos, Rafael Sanabria, Rasielle dos Santos Rasia, Roberto Torquato, Rodrigo Cintra Pires, Victor Zamith

Oficina Consultores

Alexander André Silva, Bruno Lora Martin, Daniela Cardone Del Monte Leão, Edilberto de Aguiar Júnior, Esnel Minetti, José Carlos Xavier, Lorétti Portofé de Mello, Luís Fernando Di Pierro, Marcelo Massayuki Nakazaki, Marcos Pimentel Bicalho, Otávio Ferreira Mourão Santana, Paulo Sussumu Hatada, Rafael Simonato

TYLin

Ana Paula Felipe, Ayrton de Sousa Pinto, Carol Bueno de Freitas, Fábio Cretella Vaz Conn, Geraldo Camargo de Carvalho Jr., Jane Aoki Alberto, Leonardo Palermo Gentile, Leticia Bispo Marques, Luciano Peron, Luis Fernando Kyono, Luiza Maciel Costa da Silva, Maria Manuela Pose Guerra, Sérgio Oda Kokuta, Sílvia Vitali Santos Mauad, Vinicius Dorta Molina Hernandez, Vinícius Martinez Ramim

Assessoria Jurídica

Machado Meyer

Ana Clara Gemeinder de Mendonça, Beatriz Simões da Silva, Estevam Pallazzi Sartal, Gabriel Brasileiro Nagle de Oliveira, Gabriel Rapoport Furtado, Guilherme de Faria Nicastro, Jéssica Suruagy Borges Galhardo, Juliana Mucinic, Lucas Nunes Martorelli, Maria Gabriela Figueiredo Parreira de Moura, Rafaela Pereira Falavina

- O conteúdo desta publicação não reflete, necessariamente, o posicionamento institucional do BNDES e do Ministério das Cidades. É permitida a reprodução total ou parcial dos artigos desta publicação, desde que citada a fonte.
- O material e as análises contidos neste documento foram elaborados com o objetivo de fornecer uma visão estratégica abrangente sobre a mobilidade urbana nas principais Regiões Metropolitanas do Brasil, sendo os trabalhos realizados em um período de tempo limitado e dentro das possibilidades e limitações das informações disponíveis.
- O ENMU foi conduzido com base em pesquisas secundárias de mercado, análise de informações públicas disponíveis ou fornecidas ao Consórcio de Consultores pelas diversas instituições que contribuíram na elaboração do estudo, bem como por meio de diversas entrevistas com especialistas do setor. Os membros do Consórcio, de forma independente, não verificaram as informações mencionadas nem conduziram pesquisas primárias ou qualquer forma de *due diligence*, e, portanto, não fazem qualquer afirmação ou garantia, expressa ou implícita, quanto à precisão, completude ou exaustividade dessas informações. As projeções de mercado, análises financeiras, estimativas e conclusões aqui apresentadas são baseadas nas informações mencionadas acima e no melhor julgamento de cada membro do Consórcio e das equipes do BNDES e integrantes do Comitê Técnico, e, por isso, não devem ser interpretadas como recomendações específicas, nem como previsões ou garantias de desempenho ou resultados futuros.
- O objetivo do ENMU é oferecer insumos para a elaboração de uma Estratégia Nacional de Mobilidade Urbana, visando orientar a atuação da União junto aos entes subnacionais para coordenação de esforços interfederativos que viabilizem a articulação de políticas públicas e o fomento à implantação de projetos de Transporte Público Coletivo de Média e Alta Capacidades. O ENMU não envolve a elaboração de planos de mobilidade urbana, estudos de viabilidade econômico-financeira ou projetos com detalhamento suficiente para subsidiar contratações públicas ou decisões privadas de investimento. Caberá às instituições interessadas, públicas ou privadas, realizar os estudos adicionais e análises aprofundadas pertinentes para avançar com os projetos às etapas seguintes de implantação ou fundamentar suas decisões de investimento.

Índice

Índice	4
Lista de Figuras	6
1 Introdução	7
2 Apêndice I - Aspecto Institucional	8
2.1 Estruturas Governamentais	8
2.1.1 Composição e caracterização da RMCAMP	8
2.1.2 Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Campinas	9
2.1.3 Fundo de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Campinas	10
2.1.4 Agência Metropolitana de Campinas	11
2.1.5 Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos	13
2.1.6 Secretaria de Parcerias em Investimentos	16
2.1.7 Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação	17
2.1.8 Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística	17
2.2 Normas, diretrizes e planos metropolitanos	18
2.3 Municípios da Área de Estudo	22
2.3.1 Campinas	22
2.3.2 Sumaré	27
2.3.3 Americana	29
2.3.4 Hortolândia	32
2.3.5 Santa Bárbara D'Oeste	35
2.3.6 Valinhos	37
2.3.7 Paulínia	39
2.3.8 Vinhedo	41
2.3.9 Nova Odessa	42
3 Apêndice II – Aspectos Jurídico e Regulatório	45
3.1 Urbanístico	45
3.2 Institucional	46
3.3 Ambiental	47
3.4 Operacional	49
3.5 Financeiro	51
3.6 Diagnóstico das operações existentes	52
3.6.1 Transporte Coletivo de Passageiros na RMCAMP	52
3.6.2 Transporte Intermunicipal de Passageiros da RMCAMP	52
3.6.3 Trem Intercidades – Eixo Norte	54

3.6.4	Operações de Transporte nos Municípios Relevantes	56
3.6.5	Normas sobre transporte coletivo urbano nos Municípios Relevantes	62
3.6.6	Sistema de Bilhetagem	68
3.7	Os bilhetes serão suportados por diversas tecnologias, incluindo bilhetes de papel com QR-code, QR-code para celular, Cartão Serviço Expresso registrado no site da concessionária com reservas associadas, e cartão de crédito cadastrado também para identificação do passageiro. Além disso, cada trem contará com um agente ou chefe a bordo para fiscalizar a reserva de assentos, solucionar conflitos e verificar a validade dos bilhetes, garantindo um serviço seguro e bem-organizado. Conclusões sobre os aspectos institucionais e jurídicos.....	71
3.7.1	Pontos de atenção sobre a RMCAMP	71
3.8	Anexos Jurídicos	74
3.8.1	Framework Geral da RM.....	74
3.8.2	Operações existentes de transporte	76
3.8.3	Sistema de Bilhetagem Metropolitana.....	129

Lista de Figuras

Figura 1 – Estrutura de Governança da AGEMCAMP..... 13

1 Introdução

Este Caderno de Apêndices é integrante do relatório D1 – Relatório de Diagnóstico da Região Metropolitana de Campinas – RMCAMP (Volume 2) feito no âmbito do Estudo Nacional de Mobilidade Urbana (ENMU) e é constituído de dois apêndices.

No Apêndice I foram apresentados os aspectos institucionais, embasando a elaboração do capítulo 3.1 do Relatório de Diagnóstico.

O Apêndice II apresenta o conjunto de informações e análises feitas para elaboração do diagnóstico jurídico e regulatório RMCAMP, constante no capítulo 3.6 do Relatório de Diagnóstico.

2 Apêndice I - Aspecto Institucional

A abordagem dos aspectos institucionais tem como objetivos analisar as estruturas governamentais e a gestão e a governança do TPC. Para isso, foram abordadas as relações interfederativas dos órgãos, além de informações relacionadas a mobilidade e transporte, focadas nos investimentos e custos, com detalhe na operação do transporte. A análise abrange tanto a esfera municipal, quanto a estadual e a metropolitana, identificando competências, lacunas e instrumentos de cooperação.

2.1 Estruturas Governamentais

2.1.1 Composição e caracterização da RMCAMP

A Região Metropolitana de Campinas (“RMCAMP” ou “Região Metropolitana”) é uma unidade regional administrativa do Estado de São Paulo. Instituída pela Lei Complementar Estadual nº 870/2000 (“LC nº 870/2000”), a RMCAMP foi criada com o objetivo de promover a integração regional e o desenvolvimento sustentável da região. Isso se dá por meio da instituição de mecanismos de integração do planejamento e da gestão das funções públicas de interesse comum (“FPICs”)¹, do aproveitamento das potencialidades locais e da mitigação de desigualdades.

Atualmente, a RMCAMP é composta por 20 municípios: Americana, Artur Nogueira, Campinas, Cosmópolis, Engenheiro Coelho, Holambra, Hortolândia, Indaiatuba, Itatiba, Jaguariúna, Monte Mor, Nova Odessa, Paulínia, Pedreira, Santa Bárbara d’Oeste, Santo Antônio de Posse, Sumaré, Valinhos, Vinhedo e, mais recentemente, Morungaba, incluído por meio da Lei Complementar Estadual nº 1.234/2014. A região abrange uma área de aproximadamente 3.800 km² e, segundo a Fundação Seade (2022)², abriga 3.178.601 habitantes.

A população do município-núcleo da região metropolitana, Campinas, é estimada em 1.185.977 habitantes, de acordo com a Fundação Seade (2022). Os municípios mais relevantes, considerados assim pela integração dos sistemas, devido ao fato de serem os mais populosos e conurbados, incluem Hortolândia, Sumaré, Americana, Nova Odessa, Paulínia, Valinhos, Vinhedo, Santa Bárbara d’Oeste. Esses municípios, junto com Campinas (municípios da “Área de Estudo”), concentram mais de 80% da população metropolitana.

A Região Metropolitana é caracterizada por um diversificado e importante parque industrial, impulsionado por setores como tecnologia, serviços, agroindústria e comércio. Ela abriga centros de pesquisa e universidades renomadas, como a Universidade Estadual de Campinas, e possui

¹ As Funções Públicas de Interesse Comum (“FPICs”), conforme o Estatuto da Metrópole, caracterizam-se por serem política pública ou ação nela inserida cuja realização por parte de um Município, isoladamente, seja inviável ou cause impacto em Municípios limítrofes. São exemplos de FPICs: preservação do meio ambiente e destinação e tratamento de resíduos sólidos; desenvolvimento urbano e econômico; transporte e logística; saúde e segurança, entre outras.

² <https://censo2022.seade.gov.br/>

uma infraestrutura bem desenvolvida, com um sistema viário eficiente e o Aeroporto Internacional de Viracopos, em Campinas, um dos mais movimentados do país em termos de transporte de carga aérea. Esses fatores contribuem para que a RMCAMP, segundo o IBGE (2021), tenha um PIB estimado em R\$ 267 bilhões, correspondendo a aproximadamente 10% do PIB estadual.

Para conciliar e organizar os interesses metropolitanos, a LC nº 870/2000 criou o Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Campinas ("CONDECAMP" ou "Conselho") e o Fundo de Desenvolvimento Metropolitano da Região de Campinas ("FUNDOCAMP" ou "Fundo Metropolitano"). A lei também determinou a criação de uma autoridade autárquica, o que ocorreu posteriormente com a criação da Agência Metropolitana de Campinas ("AGEMCAMP" ou "Agência"), por meio da Lei Complementar Estadual nº 943/2003 ("LC nº 943/2003").

É importante ressaltar que, fundamentada no art. 7º da Lei Complementar Estadual nº 760/94 ("LC nº 760/94") — que estabeleceu diretrizes para a organização regional do Estado de São Paulo e suas FPICs — a LC nº 870/2000, em seu art. 10º, destina-se a tratar da competência do Conselho para definir e gerir as FPICs da RMCAMP. Isso inclui o campo do transporte e sistema viário regional, cujo planejamento, na forma do art. 10º, §1º, é uma responsabilidade compartilhada entre o Estado e os municípios que compõem a Região Metropolitana. Complementarmente, conforme o art. 10º, §2º, a operação dos transportes coletivos de caráter regional é atribuída ao Estado, que pode gerenciar esses serviços diretamente ou por meio de concessão ou permissão.

2.1.2 Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Campinas

O Conselho é um órgão colegiado de caráter deliberativo e normativo, instituído pela LC nº 870/2000 e formalmente instalado pelo Decreto Estadual nº 46.057/2001. Sua principal função é coordenar políticas públicas e ações de desenvolvimento na RMCAMP. A composição do Conselho inclui um representante de cada município da região, além de representantes do Estado, a partir de indicações de Secretarias que atuam em áreas funcionais de interesse comum.

As decisões do Conselho devem respeitar a paridade, conforme os artigos 9º e 16º da LC nº 760/94. Os representantes estaduais são designados pelo Governador, a partir de indicações das Secretarias pertinentes às FPICs, seguindo as diretrizes do art. 10º da mesma lei. Já os representantes municipais são os prefeitos ou pessoas por eles indicadas.

De acordo com a LC nº 870/2000, as atribuições e o funcionamento do Conselho devem ser detalhados em seu Regimento Interno. No entanto, esse importante documento não está disponível no site da AGEMCAMP — que apenas informa ter sido aprovado em 27 de novembro de 2001 — ou em qualquer outro portal oficial do Governo do Estado de São Paulo. Tentativas de contato via telefone e e-mail não renderam respostas. Assim, as informações sobre o funcionamento do

Conselho são extraídas exclusivamente da LC nº 870/2000 ou obtidas indiretamente de outras fontes.

O art. 4º da LC nº 870/2000 prevê que o Conselho, por meio de seu Regimento Interno, deveria criar o Conselho Consultivo da Região Metropolitana. Esse conselho é composto por representantes dos legislativos locais e da sociedade civil, sendo responsável por elaborar propostas representativas da sociedade e propor a criação de Câmaras Temáticas e Especiais³.

A LC nº 870/2000 enfatiza a importância da participação popular, estabelecendo princípios como a divulgação antecipada de planos e projetos, o acesso a estudos de viabilidade e a realização de audiências públicas, além de aceitar representações por discordância. A lei determina que o Conselho deve alinhar suas deliberações com as diretrizes da União e do Estado para o desenvolvimento regional. Simultaneamente, os municípios e o Estado devem ajustar seus planos e programas, conforme aplicável, às diretrizes estabelecidas pelo Conselho.

Por fim, o artigo 10 da LC nº 870/2000 reitera as disposições do artigo 7º da LC nº 760/94, estabelecendo que o planejamento dos serviços de transporte e do sistema viário regionais é de responsabilidade tanto do Estado quanto dos municípios da RMCAMP. A operação dos transportes coletivos regionais será conduzida pelo Estado, seja diretamente ou por meio de concessão ou permissão.

2.1.3 Fundo de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Campinas

Criado pela LC nº 870/2000 e regulamentado pelo Decreto Estadual nº 50.553/2006 (“Decreto FUNDOCAMP”), o Fundo está instituído como um mecanismo financeiro vinculado à AGEMCAMP. Ele é destinado a apoiar o planejamento integrado e as ações conjuntas entre o Estado e os municípios da RMCAMP no que tange às FPICs.

Os objetivos do Fundo são amplos e incluem o financiamento e investimento em programas e projetos de interesse para a região, o apoio técnico e financeiro à melhoria dos serviços públicos municipais, a promoção da qualidade de vida e do desenvolvimento socioeconômico, e a redução das desigualdades sociais na região.

O Fundo é sustentado por uma variedade de recursos, incluindo contribuições do Estado e dos municípios, transferências da União, empréstimos e cooperação internacional, retorno de operações de crédito, produtos de operações de crédito, multas, rateio de custos de obras de interesse comum, e doações de entidades públicas e privadas, tanto nacionais quanto

³ Conforme site da AGEMCAMP, há uma Câmara Temática sobre Transportes e Sistema Viário, instituída por meio da Deliberação CD-RMC Nº 007.02. Contudo, sem mais informações.

internacionais. O Fundo integra o orçamento anual do Estado de São Paulo, garantindo que suas atividades estejam alinhadas com os objetivos financeiros e de desenvolvimento do estado.

A supervisão da aplicação dos recursos do Fundo é realizada por um Conselho de Orientação, composto por seis membros: quatro do CONDECAMP e dois diretores da AGEMCAMP. Conforme estabelecido pelo Decreto FUNDOCAMP, o Conselho de Orientação possui diversas atribuições. Ele é responsável por avaliar os projetos de interesse metropolitano do ponto de vista financeiro, acompanhar a execução dos planos de aplicação aprovados pelo CONDECAMP e supervisionar a aplicação e fluxo dos recursos do Fundo. Além disso, o Conselho de Orientação tem o poder de elaborar e modificar o Regulamento de Operações do Fundo, garantir operações de crédito, e gerir eventuais excedentes financeiros no mercado, sem comprometer os planos estabelecidos.

O Conselho de Orientação também deve elaborar seu próprio Regimento Interno e é impedido de iniciar qualquer solicitação ou negociação de auxílio financeiro ou empréstimos sem a certificação da AGEMCAMP. No que tange ao seu Regimento Interno, esse documento não está disponível no site da AGEMCAMP ou em qualquer outro portal oficial do Governo do Estado de São Paulo. Tentativas de contato via telefone e e-mail não renderam respostas. Assim, as informações sobre o funcionamento do Conselho são extraídas exclusivamente da LC nº 870/2000, do Decreto FUNDOCAMP ou obtidas indiretamente de outras fontes.

A LC nº 870/2000 determina que a administração financeira do Fundo ficaria a cargo de uma instituição financeira oficial do Estado, assegurando uma gestão adequada dos recursos. Já o Decreto FUNDOCAMP designa o Banco Nossa Caixa S.A. como o agente financeiro responsável pela administração do Fundo, atuando em nome do Estado na contratação e cobrança de financiamentos. O Banco Nossa Caixa S.A., todavia, não existe mais, tendo sido incorporado ao Banco do Brasil S.A. em 2009.

2.1.4 Agência Metropolitana de Campinas

A AGEMCAMP é uma autarquia estadual vinculada à Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano e Habitação, prevista pela LC nº 870/2000, criada pela Lei Estadual nº 946/2003 (“Lei AGEMCAMP”) e regulamentada pelo Decreto Estadual nº 49.305/2004 (“Decreto AGEMCAMP”).

Como entidade autárquica em regime especial, goza de autonomia administrativa, financeira e patrimonial, e tem a finalidade de integrar a organização, o planejamento e a execução de FPICs na RMCAMP, respeitando as competências de outros órgãos e entidades públicas, na mesma linha

do que veio a ser posteriormente disposto na Lei Federal nº 13.089/2015 (“Estatuto da Metrópole”), havendo convergências entre estas legislações.⁴

As atribuições da AGEMCAMP incluem arrecadar receitas próprias ou delegadas, fiscalizar a execução das leis referentes à região e aplicar sanções, estabelecer metas e planos de interesse comum, promover desapropriações quando necessário, manter atualizadas informações relevantes para o planejamento metropolitano e atuar como a Secretaria Executiva do CONDECAMP. Além disso, participa do Conselho de Orientação do FUNDOCAMP por meio de dois diretores.

Os recursos da AGEMCAMP provêm de diversas fontes, como transferências da União, do Estado e dos Municípios que compõem a RMCAMP; repasses do FUNDOCAMP; doações, auxílios, contribuições, legados, patrocínios ou investimentos de entidades públicas ou privadas; receitas de concessões, permissões ou autorizações onerosas; receitas próprias de serviços prestados conforme regulamentação; arrecadação de taxas de fiscalização, multas e tarifas relacionadas aos serviços prestados; além de renda de seus bens patrimoniais. Tanto o Estado quanto os Municípios da Região Metropolitana podem destinar recursos à AGEMCAMP para o desenvolvimento de atividades específicas relacionadas às FPICs.

O Decreto AGEMCAMP estabelece que a Agência adotará como princípio a manutenção de estruturas técnicas e administrativas adequadas, priorizando a execução descentralizada de obras e serviços por órgãos capacitados. Ela pode promover a cooperação com entidades de assessoramento do Estado para o máximo aproveitamento dos recursos destinados e está autorizada a celebrar contratos e convênios com órgãos e entidades da Administração direta e indireta, tanto nacionais quanto estrangeiros, de acordo com a legislação vigente.

A estrutura básica da AGEMCAMP é composta por um Conselho Deliberativo e Normativo e uma Diretoria Executiva, que inclui a Assistência Técnica, Procuradoria Jurídica, Diretoria Técnica e Diretoria Administrativa. O Conselho Deliberativo e Normativo corresponde ao CONDECAMP, conforme definido pela LC nº 870/2000.

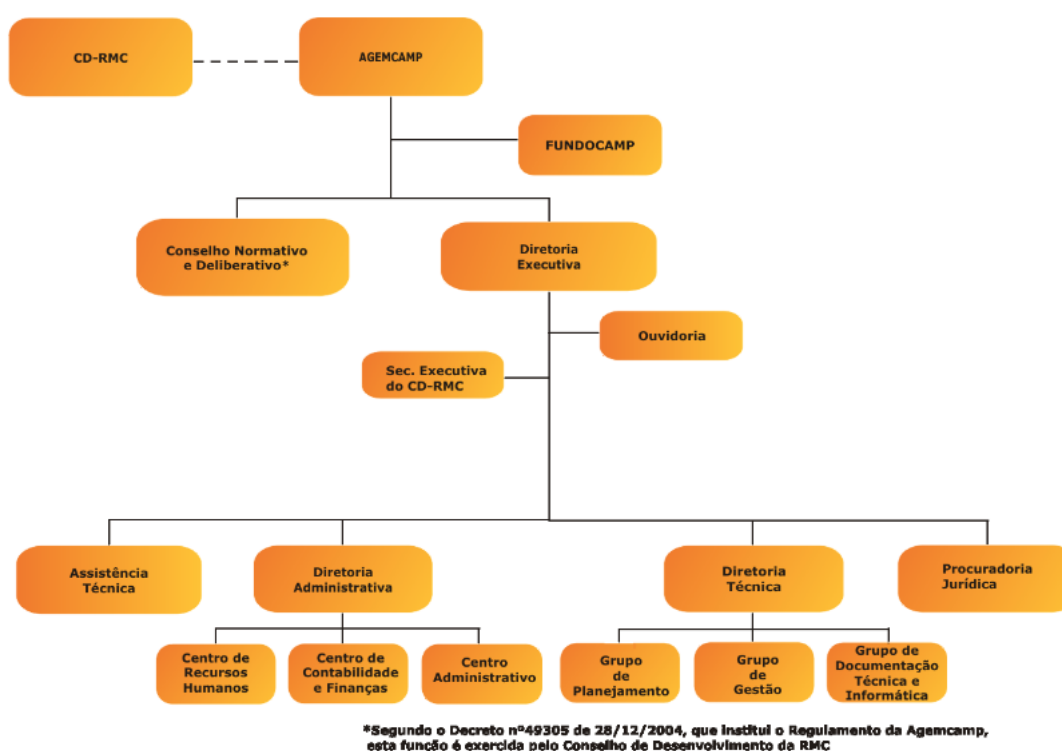
O Decreto AGEMCAMP define que o Conselho Deliberativo e Normativo da Agência é formado por um representante de cada município que integra a RMCAMP, além de representantes do Estado designados pelo Governador, conforme indicações das Secretarias relacionadas às FPICs, respeitando as determinações do art. 10 da LC nº 760/94. Os representantes dos municípios no Conselho Deliberativo e Normativo serão os prefeitos ou pessoas designadas por eles, segundo as

⁴ De acordo com o Estatuto da Metrópole, art. 2º, VII, a região metropolitana é entendida como “*unidade regional instituída pelos Estados, mediante lei complementar, constituída por agrupamento de Municípios limítrofes para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum*”. Ademais, é prevista a governança interfederativa das funções públicas de interesse comum (inciso IX), caracterizada pelo “*compartilhamento de responsabilidades e ações entre entes da Federação em termos de organização, planejamento e execução de funções públicas de interesse comum, mediante a execução de um sistema integrado e articulado de planejamento, de projetos, de estruturação financeira, de implantação, de operação e de gestão*”.

respectivas legislações municipais. É assegurada uma participação paritária entre o conjunto dos municípios e o Estado, conforme os arts. 8º, parágrafo único, e 16, ambos da LC nº 760/94.

Importante ressaltar que informações mais detalhadas sobre o funcionamento da Agência poderiam ser encontradas em seu Regimento Interno. Contudo, esse importante documento não está disponível no site da AGEMCAMP ou em qualquer outro portal oficial do Governo do Estado de São Paulo. Tentativas de contato via telefone e e-mail não renderam respostas. Assim, as informações sobre o funcionamento do Agência são extraídas exclusivamente da LC nº 870/2000, da Lei AGEMCAMP do Decreto AGEMCAMP ou obtidas indiretamente de outras fontes.

Figura 1 – Estrutura de Governança da AGEMCAMP



AGÊNCIA METROPOLITANA DE CAMPINAS

Fonte: Agência Metropolitana de Campinas

2.1.5 Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos

A Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos (“STM”) é responsável pela execução da política estadual de transportes metropolitanos de passageiros nas regiões metropolitanas, abrangendo os sistemas metroviário, ferroviário, de ônibus, trólebus e outros modais de interesse metropolitano. Foi criada pela Lei Estadual nº 7.450/1991 e reorganizada pelo Decreto Estadual nº 49.752/2005. Posteriormente, o Decreto Estadual nº 55.564/2010 ampliou suas competências institucionais.

A secretaria também organiza, coordena, opera e fiscaliza o sistema metropolitano de transportes públicos de passageiros e sua infraestrutura viária. Suas atividades incluem o planejamento do transporte coletivo regional, a elaboração, execução e fiscalização de serviços, programas e obras, além do estabelecimento de normas e regulamentos para planejamento, implantação, expansão, melhoria, operação, manutenção e fiscalização dos serviços.

A STM é responsável pela outorga de concessões e permissões dos serviços, sua fiscalização e a fixação das respectivas tarifas, conforme a legislação vigente. Além disso, promove o sistema metropolitano de transportes públicos de passageiros junto aos municípios das regiões metropolitanas, podendo atuar em conjunto com outros órgãos públicos ou entidades privadas do setor. Além do mais, a STM também participa do estudo e formulação de políticas públicas relacionadas ao transporte ferroviário de carga e de passageiros nas regiões metropolitanas.

As competências e atribuições das unidades administrativas da STM estão previstas no Decreto Estadual nº 49.752/2005 e incluem: (i) a execução da política estadual de transportes metropolitanos de passageiros nas regiões metropolitanas, abrangendo os sistemas metroviário, ferroviário, de ônibus e trólebus, e demais modais de interesse metropolitano; (ii) a organização, coordenação, operação e fiscalização do sistema metropolitano de transportes públicos de passageiros e sua infraestrutura viária, compreendendo; (iii) o planejamento do transporte coletivo de caráter regional, a elaboração, execução e fiscalização dos serviços, programas e obras, o estabelecimento de normas e regulamentos, a outorga de concessões e permissões dos serviços, sua fiscalização e a fixação das respectivas tarifas, além da promoção do sistema metropolitano junto aos municípios das regiões metropolitanas; e (iv) a secretaria também participa do estudo e formulação de políticas públicas para o transporte ferroviário de carga e para o transporte sobre trilhos de passageiros.

Importa, ainda, destacar três unidades da STM que desempenham papéis relevantes no que diz respeito à mobilidade urbana, quais sejam: (i) Coordenadoria de Relações Institucionais; (ii) Coordenadoria de Transporte Coletivo; e (iii) Coordenadoria de Planejamento e Gestão.

A Coordenadoria de Relações Institucionais é a unidade responsável por coordenar a gestão do relacionamento da STM com as administrações municipais das regiões metropolitanas e a sociedade civil organizada, integrando propostas e soluções para o transporte metropolitano. Além disso, articula o relacionamento da STM e suas entidades vinculadas com outras secretarias de Estado, manifestando-se sobre projetos e ações relacionadas ao transporte metropolitano.

Já a Coordenadoria de Transporte Coletivo é responsável por coordenar, articular e fiscalizar planos de aprimoramento dos serviços de transporte coletivo, contendo programa de ação para a operação do transporte de passageiros nas regiões metropolitanas, além de monitorar, articular e fiscalizar programas e projetos de operação, manutenção e aprimoramento dos serviços; propor, gerenciar e

fiscalizar as políticas tarifárias e as de integração física, operacional e tarifária; coordenar e articular as ações de integração física, operacional e tarifária.

A Coordenadoria de Planejamento e Gestão, por sua vez, é responsável por (i) elaborar e coordenar o planejamento estratégico; (ii) coordenar e fiscalizar projetos e obras; e (iii) coordenar e implementar o planejamento plurianual, os planos de remodelação, a elaboração e execução dos orçamentos anuais e das leis de diretrizes orçamentárias.

2.1.5.1 Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos

A Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (“EMTU”), criada por meio da Lei Estadual nº 1.492/77, que também institui o Sistema Metropolitano de Transportes Urbanos da Região Metropolitana de São Paulo, é uma sociedade de economia mista controlada pelo Governo do Estado de São Paulo.

Reconstituída por meio do Decreto Estadual nº 27.411/87 e atualmente vinculada à STM, a EMTU tem por objeto promover a operação e a expansão dos serviços metropolitanos de transporte de passageiros sobre pneus, bem como de conexões intermodais de transportes de passageiros, tais como estacionamentos, terminais e outras, competindo-lhe ainda exercer outras atividades que lhe foram delegadas.

Assim, conforme divulgado por seu portal institucional⁵, a EMTU não opera ônibus, ela *coordena e regulamenta todo o serviço prestado por concessionárias que, efetivamente, colocam os ônibus nas linhas para realizarem o transporte*. Originalmente, essa regulamentação se restringia à Região Metropolitana de São Paulo, mas se estendeu à RMCAMP a partir de sua criação. No caso, o serviço gerenciado pela EMTU é composto pelo sistema regular, pelas operações de fretamento⁶, pelo *Airport Bus Service* e pelo VLT da Baixada Santista.

2.1.5.2 Companhia Paulista de Trens Metropolitanos

A Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (“CPTM”), criada pela Lei Estadual nº 7.861/92, é uma sociedade de economia mista controlada pelo Governo do Estado de São Paulo e vinculada à STM.

A CPTM foi constituída com o objetivo de operar serviços de transporte de passageiros sobre trilhos ou sistemas guiados nas entidades regionais do Estado de São Paulo, abrangendo regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões. Além disso, é responsável pela execução de obras e serviços necessários para a integração do sistema de transporte nas cidades atendidas,

⁵Disponível em: <https://www.emtu.sp.gov.br/emtu/institucional/quem-somos.fss>.

⁶ Fretamento é uma modalidade de transporte realizada por empresas privadas para realizar trajetos específicos, por tempo determinado, e para determinado grupo de passageiros (e.g. transporte escolar). Ainda que seja formalmente considerado transporte coletivo, não se configura como um transporte público, e por isso não será analisado.

pela operação de conexões intermodais de transporte de passageiros, como terminais e estacionamentos, e pela prestação de serviços de transporte de cargas ou passageiros a terceiros dentro de seu território de atuação, entre outras obrigações.

2.1.6 Secretaria de Parcerias em Investimentos

A Secretaria de Parcerias em Investimentos do Estado de São Paulo (“SPI”) é responsável por promover e coordenar parcerias entre o setor público e o setor privado, com o objetivo de atrair investimentos e fomentar o desenvolvimento econômico e social do estado. Além disso, compete ao Secretário da SPI, de acordo com o art. 12 do Decreto nº 67.435/ 2023, representar o Estado, na condição de Poder Concedente, em relação aos serviços públicos de: (i) transporte rodoviário; (ii) transporte hidroviário; (iii) transporte aeroviário; (iv) transporte coletivo intermunicipal não metropolitano de passageiros; (v) transporte metroferroviário; (vi) distribuição de gás; e (vii) saneamento básico em regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões.

Vale destacar que o Governo do Estado de São Paulo, por meio do art. 5º, V, do Decreto Estadual nº 67.435/ 2023, vinculou três entidades à SPI, quais sejam: (i) Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo (“ARTESP”), a Agência Reguladora de Serviços Públicos do Estado de São Paulo (“ARSESP”) e a Companhia Paulista de Parcerias.

2.1.6.1 Companhia Paulista de Parcerias

A Companhia Paulista de Parcerias (“CPP”), instituída por meio da Lei Estadual nº 11.688/2004, é uma empresa vinculada ao governo do Estado de São Paulo e tem como principal objetivo atuar na estruturação e gestão de projetos de parcerias público-privadas (“PPPs”) e concessões, viabilizando a implementação do Programa de Parcerias Público-Privadas, destinado a fomentar, coordenar, regular e fiscalizar a atividade de agentes do setor privado que, na condição de colaboradores, atuem na implementação das políticas públicas voltadas ao desenvolvimento do Estado e ao bem-estar coletivo.

Na forma do art. 12 da Lei Estadual nº 11.688/2004 as funções da CPP incluem: (i) colaborar, apoiar e viabilizar a implementação do Programa de Parcerias Público-Privadas; (ii) disponibilizar bens, equipamentos e utilidades para a Administração Estadual, mediante pagamento de adequada contrapartida financeira; e (iii) gerir os ativos patrimoniais a ela transferidos pelo Estado ou por entidades da administração indireta, ou que tenham sido adquiridos a qualquer título.

2.1.6.2 Programa de Parcerias em Investimentos

O Programa de Parcerias de Investimentos do Estado de São Paulo (“PPI”) foi instituído pelo Decreto Estadual nº 67.443/2023 com o objetivo de ampliar e fortalecer os mecanismos de colaboração entre o Estado de São Paulo e o setor privado, promovendo o desenvolvimento

sustentável. O programa visa ampliar as oportunidades de investimento e emprego, estimulando o desenvolvimento tecnológico e industrial em consonância com as metas de desenvolvimento social e econômico do estado. Além disso, busca garantir a expansão da infraestrutura pública com qualidade e tarifas adequadas, promover uma competição justa na formação de parcerias e na prestação dos serviços, assegurar estabilidade e segurança jurídica nas parcerias firmadas com o setor privado, e fortalecer tanto o papel regulador do Estado quanto a autonomia das entidades estatais de regulação.

Outro objetivo do programa é fomentar a sustentabilidade nos projetos de parceria e fortalecer políticas de integração dos diferentes modais de transporte de passageiros e bens, em conformidade com as políticas públicas de meio ambiente, desenvolvimento regional e urbano, e segurança da população. Devido ao seu caráter estratégico e complexidade, o PPI pode incluir projetos de infraestrutura contratados por municípios paulistas, mediante anuência, e projetos relacionados a obras e serviços de engenharia, especialmente aqueles desenvolvidos em regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões.

2.1.7 Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação

A Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação (“SDUH”), instituída por meio do Decreto Estadual nº 67.435/ 2023, é *responsável pela condução da Política Habitacional do Estado de São Paulo. Traça diretrizes, estabelece metas, planeja e desenvolve programas específicos para o atendimento habitacional da população de baixa renda, com rendimento entre um e dez salários-mínimos e foco principal naqueles com renda entre um e três salários*⁷.

O Decreto Estadual nº 67.435 de 01/01/2023 também transferiu à SDUH o Conselho Estadual das Cidades; os respectivos conselhos de desenvolvimento das regiões metropolitanas; o Conselhos de Desenvolvimento da Aglomeração Urbana de Jundiaí e Piracicaba; a Subsecretaria de Assuntos Metropolitanos; e as Agências Metropolitanas com seus respectivos fundos, incluindo a AGEMCAMP.

2.1.8 Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística

A Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística do Estado de São Paulo (“SEMIL”), instituída por meio do Decreto nº 67.435/2023, é responsável pela integração de *ações de planejamento, bem como a execução das políticas públicas estaduais relacionadas ao meio ambiente, aos recursos hídricos e expansão e melhoria do saneamento básico, à produção de*

⁷ Disponível em: <https://www.habitacao.sp.gov.br/habitacao/institucional/a-secretaria>

*energia e a realização da mineração sustentável e a qualidade da prestação de serviços logísticos e das rodovias estaduais*⁸.

2.1.8.1 Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística

À Subsecretaria de Logística e Transportes (“SLT”) compete o planejamento da logística e da infraestrutura dos meios de transporte no estado de São Paulo. Subordinado à SLT está o Departamento Hidroviário (“DH”), responsável por administrar as hidrovias paulistas e pela organização, fiscalização, manutenção e operação do Sistema de Travessias Litorâneas do Estado de São Paulo.

Entre outros projetos, a SLT foi responsável pela elaboração e lançamento, em 2021, da fiscalização, Plano de Ação de Transporte e Logística para a Macrometrópole Paulista (“PAM-TL”).

2.2 Normas, diretrizes e planos metropolitanos

i. Política Nacional de Mobilidade Urbana

A Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (“PNMU”), que passou a exigir que os municípios com mais de 20.000 habitantes, pertencentes a regiões metropolitanas, elaborassem e aprovassem seus planos de mobilidade urbana⁹.

Também ficou estabelecido, nessa mesma norma, que os referidos planos devem priorizar os meios de transporte não motorizados e os serviços de transporte público coletivo, além de se orientarem para a integração entre os modos e serviços de transporte urbano¹⁰, bem como para a garantia de sustentabilidade econômica do transporte público coletivo de passageiros, preservando a continuidade, universalidade e a modicidade tarifária dos serviços.

São os objetivos da PNMU a redução de desigualdades e a promoção da inclusão social e do acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais, promovendo a melhora das condições de acessibilidade e mobilidade urbana nas regiões metropolitanas e aglomerações urbanas¹¹. Nesse

⁸ Disponível em: <https://semil.sp.gov.br/semil/>

⁹ Art. 24. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

¹⁰ Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;

VIII - garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço.

¹¹ Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;

sentido, é atribuição da União o fomento e implantação de projetos de transporte público coletivo de grande e média capacidade nas aglomerações urbanas e regiões metropolitanas, estimulando, ainda, ações coordenadas e integradas entre municípios e estados destinadas a políticas comuns de mobilidade urbana¹².

ii. Estatuto da MetrÓpole

Por meio da Lei Federal nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, modificada pela Medida Provisória nº 818, de 11 de janeiro de 2018, e pela Lei nº 13.683, de 19 de junho de 2018, foi instituído o Estatuto da MetrÓpole, que estabeleceu diretrizes para o planejamento, a gestão e a execução das FPICs em regiões metropolitanas e aglomerações urbanas, bem como normas gerais para os planos de desenvolvimento urbano integrado e outros instrumentos de governança interfederativa.

Importa destacar que o Estatuto da MetrÓpole prevê que, para o apoio da União à governança interfederativa em região metropolitana ou em aglomeração urbana, será exigido que a unidade territorial urbana possua gestão plena. Para atingir a gestão plena, são os requisitos: (i) formalização e delimitação mediante lei complementar estadual; (ii) estrutura de governança interfederativa própria; e (iii) plano de desenvolvimento urbano aprovado mediante lei estadual.

iii. Plano de Ação da MacrometrÓpole Paulista

Uma especificidade do Estado de São Paulo é a conurbação de distintas regiões metropolitanas, formando um verdadeiro Complexo Metropolitano Expandido (“MacrometrÓpole Paulista” ou “MacrometrÓpole”). A MacrometrÓpole Paulista abrange várias regiões metropolitanas e aglomerações urbanas do Estado de São Paulo, incluindo, as regiões metropolitanas de São Paulo, Campinas, Baixada Santista, Vale do Paraíba, Litoral Norte, aglomerações urbanas de Sorocaba, Jundiaí e Piracicaba, bem como as microrregiões de Bragantina e São Roque.

Desta forma, foi elaborado um Plano de Ação da MacrometrÓpole Paulista (“PAM”), uma ferramenta de planejamento de longo prazo que apoia a formulação e implementação de políticas públicas e ações de governo para a MacrometrÓpole Paulista. Iniciado em 2011, pela Empresa Paulista de

III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;

IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e

V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

¹² Art. 16. São atribuições da União:

IV - fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo de grande e média capacidade nas aglomerações urbanas e nas regiões metropolitanas;

§ 1º A União apoiará e estimulará ações coordenadas e integradas entre Municípios e Estados em áreas conurbadas, aglomerações urbanas e regiões metropolitanas destinadas a políticas comuns de mobilidade urbana, inclusive nas cidades definidas como cidades gêmeas localizadas em regiões de fronteira com outros países, observado o art. 178 da Constituição Federal.

Planejamento Metropolitano S.A., o PAM visa a preparar a região para enfrentar os desafios futuros e aproveitar as oportunidades de crescimento econômico e social.

O PAM tem como principais objetivos (i) promover o crescimento econômico ambientalmente sustentável e socialmente inclusivo da Macrometrópole; (ii) melhorar a integração entre as diferentes regiões metropolitanas, facilitando a mobilidade e a logística; (iii) expandir e modernizar a infraestrutura urbana, incluindo transporte, saneamento, energia e serviços públicos; (iv) diminuir as disparidades socioeconômicas entre as regiões da Macrometrópole; e (v) fortalecer a capacidade das áreas urbanas de se adaptarem a mudanças climáticas e outros desafios.

Já suas diretrizes estratégicas incluem (i) a coordenação entre diferentes níveis de governo e setores da sociedade; (ii) o desenvolvimento de um sistema de transporte público eficiente, integrado e sustentável; (iii) a gestão racional e sustentável do uso do solo, promovendo a densificação urbana e a preservação de áreas verdes; e (iv) a implementação de soluções tecnológicas avançadas para a gestão urbana e a prestação de serviços públicos; e o envolvimento ativo da sociedade civil no processo de planejamento e tomada de decisões.

Os instrumentos de implementação do PAM envolvem (i) análises detalhadas das condições atuais e projeções futuras para orientar as ações; (ii) a definição de metas e indicadores para monitorar o progresso e avaliar os resultados; (iii) o estímulo à colaboração entre o setor público e privado para viabilizar projetos de grande escala; e (iv) a identificação de fontes de financiamento, incluindo recursos públicos, privados e internacionais.

iv. Plano de Ação de Transporte e Logística para a Macrometrópole Paulista

O Plano de Ação de Transporte e Logística para a Macrometrópole Paulista (“PAM-TL”)¹³, lançado em 2021, foi desenvolvido em consonância com o PAM, mas atendendo à necessidade específica da elaboração de uma solução às questões críticas de transporte e logística na Macrometrópole Paulista.

Conforme já declarado pela SLT no termo de referência do PAM-TL, um de seus objetivos é “propiciar aumento da eficiência socioeconômica e ambiental da ação governamental nos campos afins do transporte de passageiros e da logística de cargas na MMP e a racionalização do uso dos recursos públicos correspondentes”.

Dos projetos relevantes planejados, e que terão impacto na RMCAMP, destacam-se: (i) Implementação do Trem Intercidades (TIC) São Paulo – Campinas, com conexão no Aeroporto de Viracopos; (ii) implementação do Expresso de Carga (EC) e interligação com o Polo de Logística

¹³ Disponível em: <https://semil.sp.gov.br/slt/#1692197167838-1d183ea4-005d>

Regional (PLR) de Campinas; e (iii) melhorias viárias no Arco Sul do Anel Viário de Campinas e implementação do Arco Norte.

v. Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da RMCAMP

O Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (“PDUI-RMCAMP”) é um instrumento legal de planejamento e gestão metropolitana e regional, que define as diretrizes e os meios necessários para orientar ações governamentais e da iniciativa privada na RMCAMP. Nesse processo, estão asseguradas a realização de audiências públicas e debates, com a participação de representantes da sociedade civil, e ampla divulgação dos documentos e informações produzidos. Seus objetivos são:

- Implementar uma nova visão do território e do planejamento, servindo como principal instrumento de indução e promoção de projetos de desenvolvimento regional.
- Estabelecer as diretrizes para orientar o desenvolvimento urbano, econômico e social da Unidade Regional, além de fornecer as bases para atuação conjunta dos três níveis de governo e a sociedade.
- Estabelecer diretrizes, projetos e ações capazes de induzir e/ou estruturar o território, preparando a RMCAMP para o adensamento de atividades e funções econômicas – sem deixar de equacionar os passivos socioambientais, garantindo condições ao desenvolvimento sustentável.
- Construir consensos e compromissos em torno das questões de interesse comum da RMCAMP.
- Propor projetos e ações buscando o bem-estar da população, por meio da melhoria do ambiente urbano e da redução das desigualdades sociais e territoriais.

Há um portal do Governo do Estado dedicado a disponibilizar dados e documentação relacionados aos PDUIs estaduais, incluindo o PDUI-RMCAMP¹⁴. Nesse portal, são encontradas informações importantes, como a Deliberação CD-RMC nº 050/2016, do Conselho, que instituiu o Comitê Executivo do PDUI, e a Deliberação CD-RMC nº 049/2016, que aprovou seu financiamento por meio de recursos do Fundo.

Além disso, o portal disponibiliza estudos realizados pela UNICAMP e pela EMPLASA, que fundamentaram relatórios preliminares sobre aspectos relevantes para a elaboração do PDUI, como o mapeamento do ordenamento territorial dos municípios e análises demográficas.

¹⁴ Disponível em: <https://rmc.pdui.sp.gov.br/>

No entanto, apesar da profundidade e do volume de informações contidas no portal, até o momento não foram encontrados registros de que o PDUI - RMCAMP tenha sido efetivamente convertido em lei ou mesmo concluído - as informações mais recentes disponíveis indicam que em 15 de março de 2022 seria realizada a última audiência pública antes da elaboração final do PDUI.

2.3 Municípios da Área de Estudo

2.3.1 Campinas

i. Lei Orgânica do Município

A Lei Orgânica do Município de Campinas (1990) estabelece que o município, no exercício de sua autonomia, tem a competência de legislar sobre assuntos de interesse local, visando ao pleno desenvolvimento de suas funções sociais e ao bem-estar de seus habitantes. Entre suas atribuições exclusivas, está a organização e prestação de serviços públicos, que podem ser geridos de forma centralizada ou descentralizada. No caso da descentralização, a prioridade é dada às suas autarquias ou entidades paraestatais, através de outorga, e a particulares, por meio de delegação, mediante concessão, permissão ou autorização. Além disso, o município é responsável por definir a política de desenvolvimento urbano por meio da elaboração do Plano Diretor.

O poder público é incumbido, conforme a lei, de prestar serviços públicos diretamente ou sob os regimes de concessão ou permissão, sempre através de um processo licitatório. A permissão e concessão de serviços públicos exigem autorização legislativa e processo licitatório. A legislação estabelecerá o regime das empresas concessionárias e permissionárias, a natureza especial de seus contratos, as condições de caducidade, fiscalização e rescisão deles.

O Plano Diretor, que deve ser aprovado pela Câmara Municipal, é o principal instrumento da política de desenvolvimento e expansão urbana, abrangendo todo o território municipal. A legislação municipal criará o Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano, definindo seus objetivos e composição.

O município também tem a competência de organizar e prestar serviços de transporte coletivo, que são considerados essenciais, seja diretamente ou sob concessão ou permissão. Isso inclui o transporte coletivo urbano, sua permissão, controle e fiscalização, definição de itinerários e horários, localização de pontos de parada, e operação de terminais de passageiros. A competência e constituição do Conselho Municipal de Transporte serão definidas por lei.

ii. Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano

A Lei Municipal nº 6426/1991 criou o Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano (“CMDU”), de caráter consultivo e fiscalizador, com o objetivo de promover a participação, autonomia e organização da comunidade no processo de planejamento e discussão da evolução urbana do município, nos termos do art. 172 da Lei Orgânica. A representação da sociedade no CMDU ocorre por meio dos seguintes segmentos sociais: Segmento Popular, que inclui associações de moradores, Sociedades Amigos de Bairros (SABs), Conselhos Populares, Movimentos Populares e outros; Segmento Sindical, representativo dos trabalhadores; Segmento Ecológico, com a participação de entidades de defesa e controle ambiental; Segmento Empresarial, representado por suas entidades; Segmento Técnico Profissional, integrado por entidades profissionais; Segmento Institucional, representado pelos Poderes Legislativo e Executivo; e Segmento Universitário, pelas universidades locais.

Com exceção dos representantes do setor institucional, que são indicados pela Câmara Municipal e pelo Prefeito Municipal, e do Setor Universitário, que são indicados pelo Reitor da Unicamp e pelo Reitor da PUCCamp, os demais representantes são eleitos pelos respectivos segmentos por meio de plenárias, onde participa um representante de cada unidade inscrita no segmento, conforme o parágrafo único do art. 92 da Lei Orgânica Municipal.

Compete ao Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano (“CMDU”) elaborar seu Regimento Interno, forma de organização e representação; indicar, de ofício ao Executivo e ao Legislativo Municipais, questões específicas que requeiram tratamento planejado; apreciar e pronunciar-se sobre planos gerais e específicos relacionados ao desenvolvimento municipal e aos interesses da comunidade; articular-se com os demais Conselhos Municipais de participação popular na apreciação dos planos, especialmente os setoriais; acompanhar e colaborar com o processo de discussão pública das diretrizes dos planos; proceder à apreciação prévia de propostas em elaboração e de revisão do Plano Diretor; acompanhar e fiscalizar os atos do poder público quanto à observância das metas e diretrizes estabelecidas pelo Plano Diretor; realizar todos os atos necessários ao desempenho de suas competências, em função dos objetivos a que visa; e tratar de assuntos de interesse comum com os Conselhos de Desenvolvimento Urbano ou entidades congêneres de outros municípios.

iii. Conselho da Cidade de Campinas

A Lei Municipal nº 12.321/2005 criou o Conselho da Cidade de Campinas (“ConCidade”), um colegiado de caráter consultivo que tem como objetivo estudar e propor diretrizes para a formulação e implementação da política municipal de desenvolvimento urbano sustentável.

As atribuições do ConCidade incluem: auxiliar o Poder Executivo Municipal, sugerindo alterações ao Plano Diretor e colaborando em todas as atividades relacionadas ao planejamento do

desenvolvimento urbano do município; participar da organização das Conferências da Cidade de Campinas; zelar pelo cumprimento das Resoluções das Conferências da Cidade de Campinas; encaminhar, conforme necessário, as deliberações das Conferências Nacionais e Estaduais das Cidades em articulação com o Conselho Nacional das Cidades e com o Conselho Estadual das Cidades; acompanhar e avaliar a execução da Política Urbana Municipal, especialmente nas áreas de habitação, saneamento ambiental, transportes e mobilidade urbana, recomendando as providências necessárias ao cumprimento de seus objetivos; emitir orientações e recomendações referentes à aplicação da Lei Federal nº 10.257/2001 - estabelece diretrizes gerais da política urbana -, e de outras legislações e atos normativos relacionados ao desenvolvimento urbano; propor a realização de estudos, pesquisas, debates, seminários ou cursos ligados à política de desenvolvimento urbano; estimular ações que visem à geração e utilização de conhecimentos científicos, tecnológicos, gerenciais e organizacionais vinculados à política de desenvolvimento urbano; promover, em parceria com organismos governamentais e não governamentais, nacionais ou internacionais, a identificação de sistemas de indicadores para estabelecer metas ou procedimentos baseados nesses indicadores, com o objetivo de monitorar atividades relacionadas ao desenvolvimento urbano.

O ConCidade é composto por 15 membros do Poder Público, incluindo 13 membros do Poder Executivo Municipal indicados pelo Prefeito Municipal, 1 membro do Poder Executivo Federal e 1 membro do Poder Executivo Estadual. Além disso, integra 8 entidades de movimentos sociais e populares, 3 entidades sindicais e dos trabalhadores, 4 entidades empresariais com atuação na área do desenvolvimento urbano, 4 entidades de ensino superior, acadêmicas e de pesquisa, 4 entidades profissionais com atuação na área de desenvolvimento urbano, 4 conselhos municipais com atividades ligadas ao desenvolvimento urbano e 3 organizações não governamentais.

iv. Conselho Municipal de Mobilidade Urbana

Criado pela Lei Municipal nº 11.833/2003 como Conselho Municipal de Trânsito e Transporte, o Conselho Municipal de Mobilidade Urbana (“CMMU”) de Campinas foi renomeado pela Lei nº 16.582/2024. Este é o órgão de controle social responsável pela gestão das políticas de trânsito e transporte do município.

Ele possui funções consultivas, fiscalizadoras e deliberativas, o que significa que aconselha sobre questões estratégicas, fiscaliza o planejamento da circulação e dos serviços de transporte público, além de discutir soluções junto ao Poder Público.

O CMMU é composto de forma tripartite, incluindo representantes de secretarias e órgãos públicos municipais (10 membros), da população (10 membros) e de serviços de transporte, sindicatos, comércio, indústria, entidades estudantis e instituições de ensino (10 membros).

Os conselheiros representantes da população, transportadores e outros setores devem se candidatar e participar de eleições realizadas durante a Conferência Municipal de Mobilidade Urbana, que agora ocorrerá a cada três anos. Os representantes da Administração Municipal são indicados pelo Gabinete do Prefeito.

O conselho deve se reunir ordinariamente a cada dois meses e extraordinariamente sempre que necessário. As decisões são tomadas por maioria simples dos presentes. O mandato dos conselheiros é de três anos, com a possibilidade de recondução, e não há remuneração.

A Conferência Municipal de Mobilidade Urbana é o evento convocado pelo CMMU para que a sociedade civil e o Poder Público discutam as diretrizes da mobilidade urbana em Campinas. Originalmente realizada a cada dois anos sob o título de Conferência Municipal de Trânsito e Transporte, ela foi renomeada pela Lei nº 16.582/2024 e agora ocorrerá a cada três anos.

v. Plano Diretor de Campinas

A Lei Complementar Municipal nº 189/2018 dispõe sobre o Plano Diretor Estratégico do município de Campinas. Entre as diretrizes gerais da política urbana, destacam-se o compartilhamento dos leitos férreos ativos para o transporte de cargas e passageiros; a utilização dos leitos férreos desativados para o sistema viário e transporte de passageiros ou, quando inviável, para projetos urbanos; a promoção do Desenvolvimento Orientado pelo Transporte (DOT), incentivando a ocupação de áreas vagas, o adensamento e a mescla de usos ao longo da Rede Estrutural de Mobilidade, priorizando investimentos públicos em infraestrutura; e o incentivo a novas centralidades, fortalecendo as existentes ligadas à Rede Estrutural de Mobilidade.

Como elementos estruturadores para o ordenamento territorial, destaca-se a Rede Estrutural de Mobilidade. Em termos de integração metropolitana, o fortalecimento da participação de Campinas na gestão metropolitana busca definir políticas e diretrizes regionais integradas ao Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana de Campinas (RMC - PDUI), além de integrar os sistemas de transporte coletivo municipal e metropolitano, melhorando a acessibilidade e articulação regional.

A Política de Mobilidade e Transporte deve alinhar-se à Lei Federal nº 12.587/2012, que estabelece as Diretrizes da PNMU, em consonância com as políticas de desenvolvimento urbano e setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo. O objetivo é promover o desenvolvimento urbano orientado ao transporte público e não motorizado, com o DOT como conceito norteador para políticas integradas de uso do solo e mobilidade. As diretrizes incluem desenvolver e implantar um Plano Viário para os próximos 25 anos, implantar Eixos Radiais e Perimetrais de Transporte Urbano Coletivo com Corredores de Média Capacidade, priorizar

melhorias nas calçadas e espaços para pedestres, elaborar um Plano Cicloviário prevendo ciclovias e bicicletários, e promover infraestrutura que assegure a acessibilidade a todos.

O Sistema de Planejamento e Gestão Municipal é composto por órgãos públicos, normas, informações e mecanismos de participação popular para guiar ações dos setores público, privado e da sociedade. Seus objetivos incluem articular políticas públicas municipais com as federais e estaduais, monitorar o desenvolvimento territorial, e gerir a cidade de forma democrática. O Sistema de Planejamento Urbano articula a política territorial com outras políticas públicas em um processo contínuo, guiado pelo Plano Diretor.

O Sistema de Acompanhamento e Controle Social utiliza instrumentos de participação como o Conselho da Cidade e o CMDU, conforme previsto na Resolução nº 34 do ConCidades e na Lei Orgânica do Município. O Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano é instituído para garantir financiamento permanente à política urbana, vinculado à Secretaria Municipal de Planejamento e Urbanismo (Seplurb).

vi. PlanMob Campinas

O Decreto Municipal nº 20.571/2019 institui o Plano de Mobilidade Urbana de Campinas (“PlanMob – Campinas”). Conforme estabelecido no art. 1º, o Plano é introduzido na forma do Anexo Único do decreto, em cumprimento ao art. 24, §1º, da PNMU. O PlanMob – Campinas serve como instrumento de planejamento e gestão da Política Municipal de Mobilidade Urbana, com o objetivo de orientar ações relativas aos modos, serviços e infraestrutura viária e de transporte, assegurando deslocamentos de pessoas e cargas no município. Ele visa atender às necessidades atuais e futuras de mobilidade em Campinas para os próximos dez anos.

No art. 4º, as diretrizes do Plano são destacadas para assegurar que ele permaneça alinhado aos princípios fundamentais, incluindo a promoção da integração da mobilidade municipal e metropolitana por meio de uma rede de serviços intermodal estruturada, operando de forma coordenada e complementar, tanto tarifária quanto operacionalmente. O Plano aborda, no âmbito municipal do eixo de transporte coletivo urbano, a concessão do transporte urbano público, dos terminais urbanos de passageiros e dos pontos de parada do transporte de passageiros com abrigos de ônibus, além de estudar a viabilidade e a implantação de corredores radiais de transporte de média capacidade (BRT ou VLT) para atender às demandas municipais.

No âmbito metropolitano, o Plano aborda o estudo de viabilidade, desenvolvimento e implantação de corredores de transporte para atender às demandas intermunicipais, além do desenvolvimento, articulação e acompanhamento de ações regionais, como a implantação do Trem Regional e a

avaliação de seus impactos no município. A participação popular é por meio do CMTU, que coleta e recebe sugestões durante as revisões do PlanMob - Campinas, conforme estabelecido no art. 15.

2.3.2 Sumaré

i. Lei Orgânica do Município

A Lei Orgânica (1990) do Município de Sumaré estabelece no art. 14 que, no exercício de sua autonomia, cabe ao Município legislar sobre assuntos de interesse local, com atribuições que incluem a organização e prestação prioritária dos serviços públicos, preferencialmente por administração direta ou sob regime de concessão ou permissão, incluindo o transporte coletivo, que possui caráter essencial. Além disso, o Município pode integrar consórcios com outros municípios para resolver problemas comuns e participar de entidades que reúnem municípios dentro da mesma região metropolitana, conforme estabelecido por lei.

No art. 270, é estipulado que o serviço de Transporte Coletivo deve ser organizado pelo Município, seja diretamente ou através de concessão ou permissão. Isso inclui a competência para organizar e gerenciar o transporte coletivo de passageiros por ônibus, gerenciar fundos de venda de passes e vale-transporte, e administrar fundos para a melhoria de transportes coletivos, cujas receitas podem vir de publicidade no sistema, aluguéis de lojas nos terminais, taxas diversas e outras estabelecidas por lei.

Para garantir o cumprimento dessas diretrizes, o art. 272 cria o Conselho Municipal de Transporte Coletivo do Município de Sumaré. A composição e as atribuições do Conselho serão definidas por lei, atendendo a princípios que incluem a promoção da integração entre todos os meios de transporte de passageiros municipais e intermunicipais, conforme especificado por lei ou convênio.

ii. Plano Diretor de Sumaré

A Lei Municipal nº 7.224/2023, estabelece o Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável de Sumaré (“PDDSS”). O art. 14 cria o Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano (“COMDUR”) para assegurar a realização de reuniões periódicas, conforme regimento interno a ser deliberado, com a participação de representantes da sociedade civil e do Poder Público.

De acordo com o art. 17, o Município de Sumaré irá compatibilizar seus planos para fortalecer sua posição como um polo regional de desenvolvimento econômico sustentável de alta tecnologia. Isso envolve assegurar a compatibilidade do planejamento urbano regional com os municípios vizinhos e promover integração regional efetiva em conformidade com o PDUI da Região Metropolitana, em observância à Lei Federal nº 13.089/2015, conhecida como o Estatuto da Metrôpole.

O art. 47 define o Sistema de Mobilidade como um conjunto organizado e coordenado de modos de transporte, serviços, equipamentos, infraestruturas e instalações operacionais necessários para garantir ampla mobilidade de pessoas e deslocamento de cargas no território municipal. O sistema visa garantir a qualidade dos serviços, segurança e proteção à saúde de todos os usuários, especialmente daqueles em condições de vulnerabilidade social, além de contribuir para a mitigação das mudanças climáticas.

O art. 50 delinea o Sistema de Transporte Público Coletivo como o conjunto de modais, infraestruturas e equipamentos que realizam o serviço de transporte de passageiros, tornando-o acessível a toda a população, com itinerários e preços estabelecidos pelo Poder Público. Em contraste, o Art. 51 descreve o Sistema de Transporte Público Coletivo Privado como composto por modos e serviços que realizam o transporte de passageiros de forma não rotineira e não aberta ao público, sem itinerários fixos e com preços não definidos pelo Poder Público.

iii. PlanMob Sumaré

A Lei Municipal nº 6124/2018, institui a Política Municipal de Mobilidade Urbana através do Plano Municipal de Mobilidade Urbana ("PlanMob – Sumaré"), estabelecendo normas e diretrizes. O objetivo principal desta política é integrar os diferentes modos de transporte para melhorar a acessibilidade e a mobilidade de pessoas e cargas no município de Sumaré.

As infraestruturas de mobilidade urbana no município incluem transposições para cursos d'água, rodovias, ferrovias e a integração de ciclovias, ciclofaixas e vias cicláveis. A política é orientada por diretrizes que incluem, entre outras, a integração entre modos e serviços de transporte urbano e a integração com cidades de municípios adjacentes.

O plano de mobilidade urbana é o instrumento para efetivar a Política Municipal de Mobilidade Urbana, devendo contemplar os princípios, objetivos e diretrizes estabelecidos pela lei. Este plano deve disciplinar os serviços de transporte público coletivo e as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana.

Os projetos de transporte, conforme definidos na lei, são propostas que visam melhorar, aperfeiçoar, requalificar, revitalizar ou alterar o desempenho do sistema de Transporte Público, com os objetivos centrais de melhorar o serviço de transporte no município e promover o desenvolvimento local. Entre esses projetos, destacam-se a implantação do bilhete único, que é um instrumento de justiça social e permite a integração dos ônibus sem o pagamento de uma nova tarifa em qualquer ponto da cidade, e a integração com o transporte intermunicipal, necessária para um transporte mais rápido e com menor custo. A reestruturação busca tarifação integrada entre os sistemas municipal e intermunicipal, racionalizando mudanças para um transporte mais eficiente e econômico para os

usuários. Para interligar as linhas de transporte municipal ao interurbano, será necessário um convênio com a EMTU. Inicialmente, a integração será realizada fisicamente no Terminal Metropolitano, e em um estágio posterior, deverá ocorrer de forma temporal, utilizando bilhetagem eletrônica.

2.3.3 Americana

i. Lei Orgânica do Município

A Lei Orgânica (1990) do Município de Americana estabelece diversas competências e responsabilidades em linha com o disposto no artigo 30 da Constituição Federal. Entre essas, está a organização e prestação de serviços públicos de interesse local, incluindo o transporte coletivo, considerado essencial, que pode ser realizado diretamente ou sob regime de concessão ou permissão.

A política urbana formulada e executada pelo Poder Público tem como objetivo o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e a garantia do bem-estar da população. O município deve elaborar seu Plano Diretor, abrangendo aspectos como habitação, trabalho, circulação e recreação, e integrando aspectos físico, econômico, social e administrativo.

Para buscar desenvolvimento integrado, o município pode formar consórcios ou convênios com outras associações que tenham objetivos de interesse comum, mediante legislação específica. O município deve também compatibilizar sua linha de desenvolvimento aos princípios de metropolização estabelecidos na Constituição Estadual, buscando ação integrada com outros municípios conforme definido na legislação estadual.

O transporte é reconhecido como um direito fundamental do cidadão e é de competência do Poder Público Municipal, conforme a Constituição Federal. O município é responsável pelo planejamento, gerenciamento e operação dos vários modos de transporte. Empresas privadas podem prestar serviços de transporte coletivo urbano de forma complementar, mediante concessão ou permissão, desde que sejam atendidos critérios de qualidade sob controle e fiscalização do município, conforme emenda de 2005.

ii. Plano Diretor de Americana

A Lei Municipal nº 6.491/2020 institui o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (“PDDI”) de Americana, com diversas diretrizes para políticas de mobilidade, acessibilidade, circulação e transporte, incluindo a implantação do Plano Municipal de Mobilidade. O Sistema Viário Municipal de Americana (SVM) é composto por logradouros públicos e particulares, além de espaços anexos destinados à circulação de pessoas e veículos, com funções de estacionamento, manobras, carga

e descarga, e gestão das áreas de impacto sobre mobilidade, acessibilidade, circulação e transporte.

Para apoiar o desenvolvimento urbano, foi criado o Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano (“CMDU”), uma entidade consultiva que representa a administração municipal, a sociedade civil organizada e entidades envolvidas com atividades econômicas e sociais. O CMDU tem como objetivo auxiliar o Poder Executivo nas decisões sobre desenvolvimento urbano sustentável, abrangendo aspectos territoriais, sociais, econômicos e ambientais.

Além disso, foi instituído o Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano, com natureza contábil e financeira, destinado a fornecer os meios necessários para a implementação da política de desenvolvimento urbano e projetos de interesse urbanístico do município. Este fundo é vinculado à Secretaria de Planejamento e Controladoria, que também é responsável pela gestão financeira do Fundo e pela aplicação dos recursos conforme o plano aprovado pelo CMDU.

iii. Plano de Mobilidade de Americana

A Lei Municipal nº 6.806/2023, institui o Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Americana (“PlanMob – *Americana*”), um instrumento de planejamento e gestão do Sistema de Mobilidade Urbana. O objetivo principal é orientar as ações do município de Americana em relação aos modos, serviços e infraestrutura viária e de transporte, garantindo os deslocamentos de pessoas e cargas no território, atendendo às necessidades atuais e futuras de mobilidade da população nos próximos 10 anos.

Por meio do PlanMob - Americana, o município almeja proporcionar melhorias nas condições urbanas, promover o desenvolvimento sustentável, fomentar a economia local, reduzir o número de acidentes de trânsito e considerar o sistema viário municipal como um todo, visando a redução de impactos sociais e ambientais.

O PlanMob - Americana é orientado por diversas diretrizes, incluindo a integração com outros planos de desenvolvimento urbano, a prioridade dos modos de transportes não motorizados e do transporte público coletivo, a integração entre os modos e serviços de transporte urbano, e a priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território.

Além disso, caracteriza o Sistema Municipal de Mobilidade Urbana, definindo-o como o conjunto dos modos de transporte, serviços, equipamentos, infraestruturas e instalações operacionais necessários à ampla mobilidade de pessoas e ao deslocamento de cargas pelo território municipal,

incluindo o Sistema Municipal de Transportes, o Sistema Viário Municipal e de Trânsito, e o Sistema de Segurança Viária.

O transporte público coletivo urbano é regulamentado pelo art. 19 da legislação, o qual estabelece os princípios que devem ser observados nesse sistema. Dentre esses princípios, destacam-se a oferta de ampla mobilidade, acesso a toda a cidade no menor tempo possível, priorização da circulação dos veículos de transporte coletivo no sistema viário, observância da política urbana expressa no PDDI, priorização das necessidades de atendimento de transporte da população e o emprego de metodologias e técnicas adequadas baseadas em dados históricos e pesquisas atualizadas sobre a demanda de transporte.

Além do transporte público coletivo, a legislação também aborda outros tipos de transporte existentes no município. O transporte hidroviário na Represa do Salto Grande é regulamentado pela Marinha do Brasil, enquanto o transporte aéreo é prestado a partir do Aeroporto Municipal Augusto de Oliveira Salvação. O Município também é atendido por serviço de transporte ferroviário de cargas, atualmente operado pela empresa Rumo S.A., com a ressalva de que eventuais alterações no serviço de transporte ferroviário, com a implantação do transporte de passageiros, serão objeto de lei específica, se necessário.

iv. Plano Diretor de Desenvolvimento Físico Urbanístico

A Lei Municipal nº 6.492/2020, aprovou o Plano Diretor de Desenvolvimento Físico Urbanístico (“PDFU”) do Município de Americana, que é um instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana, complementando o PDDI. Este plano visa garantir o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade imobiliária urbana, promovendo o bem-estar dos habitantes.

Entre os principais objetivos do PDFU estão: garantir espaços adequados para diversas funções e atividades, mantendo o equilíbrio ambiental; ordenar e controlar a expansão das áreas urbanizadas, preservando recursos hídricos e minimizando custos e impactos ambientais; promover o equilíbrio entre usos do solo e infraestrutura disponível; minimizar conflitos de vizinhança; preservar o patrimônio histórico e cultural; adaptar a malha viária e serviços de transporte às necessidades atuais; melhorar habitação de interesse social; integrar programas de saneamento com ordenamento territorial; e promover a gestão democrática com participação comunitária.

A lei também estabelece diretrizes para que a propriedade imobiliária urbana cumpra sua função social, exigindo que seja utilizada para atividades de interesse urbano, como habitação, comércio e serviços, e que respeite a capacidade dos equipamentos públicos, além de garantir qualidade ambiental e segurança.

As disposições desta lei devem ser obedecidas em planos, projetos e legislações relacionadas a parcelamento, uso e ocupação do solo, preservação de patrimônio, mobilidade urbana e mais, incluindo estudos de impacto ambiental e de vizinhança, uso do direito de superfície, e mecanismos como o IPTU progressivo e outorga onerosa do direito de construir.

2.3.4 Hortolândia

i. Lei Orgânica do Município

A Lei Orgânica do Município de Hortolândia (1993) estabelece, no art. 13, que compete ao Município, visando ao pleno desenvolvimento de suas funções sociais e à garantia do bem-estar de seus habitantes, legislar sobre tudo que respeite ao interesse local. Entre suas atribuições privativas estão: organizar e prestar, prioritariamente por administração direta ou sob regime de concessão ou permissão, serviços públicos de interesse local, incluindo o transporte coletivo adequado, que é essencial e deve ter tarifa acessível ao usuário; integrar consórcios com outros municípios para a solução de problemas comuns; participar de entidades que congregam outros municípios na mesma região metropolitana, conforme estabelecido em lei; e elaborar o Plano Diretor conforme diretrizes gerais fixadas em lei federal.

No art. 240, a organização do serviço de transporte coletivo deve ser realizada diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, com competência para organizar e gerir o transporte coletivo de passageiros por ônibus; gerir os fundos de venda de passes e vale-transporte; e administrar fundos de melhoria de transportes coletivos provenientes de receitas de publicidade no sistema, aluguéis de lojas nos terminais, receitas diversas, taxa de embarque rodoviário e outras taxas que venham a ser estabelecidas por lei.

O art. 242 cria o Conselho Municipal de Transporte Coletivo do Município de Hortolândia para assegurar o disposto no art. 241. A composição e as atribuições do Conselho serão fixadas em lei, devendo atender ao princípio de promoção da integração entre todos os meios de transporte de passageiros municipais e intermunicipais, conforme lei ou convênio específicos.

ii. Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano

A Lei Municipal nº 2244/ 2009, criou o Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano (“CMDU”), que possui caráter deliberativo e fiscalizador. Seu objetivo é promover a participação autônoma e organizada da comunidade no planejamento e discussão da evolução urbana do Município, conforme estabelecido no art. 108 da Lei 2.092, que institui o Plano Diretor do Município.

O CMDU tem, entre suas competências, apreciar e pronunciar-se sobre planos gerais e específicos relacionados aos interesses da comunidade em termos de desenvolvimento municipal, bem como

acompanhar e fiscalizar os atos do poder público para garantir o cumprimento das metas e diretrizes estabelecidas pelo Plano Diretor.

Além disso, a estrutura organizacional da Prefeitura Municipal inclui diversos órgãos subordinados ao Chefe do Poder Executivo Municipal, como a Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana, que é responsável por promover políticas públicas de desenvolvimento da mobilidade urbana. Esta secretaria visa melhorar a qualidade de vida da população, formulando, acompanhando e executando políticas que privilegiam o transporte público de passageiros, com foco na mobilidade urbana sustentável. Também é responsável por elaborar e manter atualizado o Plano Municipal de Mobilidade Urbana, além de supervisionar e prestar serviços relacionados a vias públicas, trânsito e transportes. Entre suas funções estão planejar, regulamentar, implantar, administrar, controlar e fiscalizar o serviço público de transporte coletivo de passageiros em todas suas modalidades, bem como aprovar obras ou medidas de adequação do sistema viário que possam influenciar o fluxo de transportes ou trânsito no Município.

A Secretaria Municipal de Governo também faz parte desta estrutura e é encarregada de promover e desenvolver programas de parcerias público-privadas e concessões de serviços públicos de interesse.

iii. Plano Diretor de Hortolândia

A Lei Municipal nº 2092/2008, estabelece o Plano Diretor do Município de Hortolândia, destacando as funções sociais do município, entre as quais está garantir a mobilidade adequada aos moradores. O Plano Diretor orienta-se por seis eixos estratégicos de política pública, incluindo a Mobilidade Urbana, que é considerada um eixo estratégico devido a aspectos como a maior integração das regiões da cidade, em conformidade com a PNMU, e a logística regional, especialmente na integração com a Região Metropolitana de Campinas.

O macrozoneamento e a estruturação do território de Hortolândia seguem diretrizes principais, como a compatibilização do uso do solo com o sistema viário e o transporte coletivo. O sistema de mobilidade do município deve assegurar o transporte coletivo de pessoas e mercadorias em vias de trânsito motorizado e não motorizado, incluindo ciclovias, passeios, boulevards e calçadas.

A gestão do Plano Diretor participativo de Hortolândia, juntamente com o estabelecimento de um processo de planejamento permanente, deve considerar práticas de planejamento e intervenção conjunta com municípios da região metropolitana, em busca de soluções para problemas comuns ou para o desenvolvimento de potencialidades socioeconômicas e ambientais. Além disso, é destacada a consolidação do CMDU como órgão consultivo, deliberativo, fiscalizador e de acompanhamento das questões referentes ao Plano Diretor e à política urbana.

iv. PlanMob de Hortolândia

O Decreto Municipal nº 5213/2023, institui a Política de Mobilidade Urbana do Município de Hortolândia e o Plano de Mobilidade Urbana (“PlanMob – Hortolândia”). As diretrizes do PlanMob - Hortolândia incluem priorizar o transporte coletivo em detrimento do individual e modos ativos de deslocamento em relação aos motorizados, além de integrar o transporte público municipal com diversos modais, especialmente aqueles envolvendo os municípios da Região Metropolitana de Campinas.

Os objetivos do PlanMob – Hortolândia incluem aumentar os deslocamentos por transporte coletivo, tanto público quanto privado, e criar e consolidar o funcionamento do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana de Hortolândia. Os programas que compõem o eixo do Transporte Público Coletivo de Passageiros têm como objetivo principal a integração com a rede metropolitana, formada pela EMTU e pelas redes dos municípios da RMCAMP.

O PlanMob - Hortolândia está estruturado em oito eixos estratégicos que se articulam e se complementam, procurando atender às determinações legais. Dentre esses eixos estratégicos, destaca-se o eixo do Transporte Público Coletivo de Passageiros, que, por sua vez, é estruturado por programas como o Programa de Integração e Diminuição do Custo do Transporte Municipal e Metropolitano. Este programa propõe algumas ações, tais como integrar os ônibus municipais e metropolitanos da EMTU, oferecer descontos na tarifa integrada, priorizar o transporte coletivo no sistema viário, na sua manutenção, sinalização e semaforização, desenvolver campanhas para valorizar e aumentar a utilização do transporte público, e realizar uma nova licitação do transporte público coletivo de passageiros na modalidade de concessão pública.

Há também o eixo estratégico do Transporte Ferroviário, estruturado por programas, propostas e ações que incentivam a criação de linhas de transporte sobre trilhos no município, integradas ao sistema de transporte público coletivo de ônibus municipal e metropolitano, e conexões com futuras linhas férreas para transporte de passageiros metropolitano e entre metrópoles, como o Trem Intercidades e o Trem de Alta Velocidade (TAV). Para estruturar o eixo estratégico de Transporte Ferroviário, há o Programa de Transporte Ferroviário, organizado para estudar, criar e construir linhas de trem, metrô ou similares para o transporte público coletivo de passageiros, integrados com o sistema de ônibus municipal e metropolitano.

No âmbito do eixo estratégico de Participação Social e Transparência, foi instituído o Programa Conselho Municipal de Mobilidade Urbana, por meio do qual se objetivou criar o Conselho Municipal de Mobilidade Urbana como estratégia para garantir que informações, dados e atos relativos à mobilidade urbana sejam divulgados e que a população, de forma organizada, possa participar da

construção, implementação, fiscalização e avaliação dos impactos das políticas de mobilidade urbana.

Por fim, o PlanMob – Hortolândia estabelece a Secretaria Municipal da Mobilidade Urbana como responsável pelo planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana, incluindo o planejamento, execução e avaliação da política de mobilidade urbana, bem como a regulamentação dos serviços de transporte urbano, o fomento às pesquisas relativas à sustentabilidade ambiental e à acessibilidade no trânsito e no transporte.

2.3.5 Santa Bárbara D'Oeste

i. Lei Orgânica do Município

A Lei Orgânica do Município de Santa Bárbara d'Oeste (1990) estabelece, em seu art. 5º, XI, b e c, que é competência exclusiva do Município legislar sobre a concessão, permissão ou autorização dos serviços de transportes coletivos e de táxis, bem como sobre a fixação de tarifas de transportes coletivos.

Além disso, o serviço de transporte coletivo de passageiros deve ser fornecido com tarifas compatíveis com o poder aquisitivo da população e garantir a qualidade do serviço, conforme definido no art. 141 da Lei Orgânica do Município.

Por fim, como garantia democrática de acesso ao serviço de transporte coletivo, a Lei assegura o acesso facilitado às gestantes pelas portas frontais, o transporte diário de crianças deficientes à APAE e o transporte de crianças e professores às escolas rurais, conforme previsto nos artigos 142 e 143.

ii. Plano Diretor de Santa Bárbara D'Oeste

O Plano Diretor de Santa Bárbara d'Oeste foi estabelecido pela Lei Complementar Municipal nº 265/2017. No artigo 105, III, IV e V, o Plano Diretor define como princípios para a construção do sistema viário de circulação e trânsito a priorização do transporte público coletivo sobre o transporte individual, a implementação de ciclovias como sistema alternativo de transporte e a priorização do pedestre.

Conforme o art. 108, as linhas do sistema ferroviário no município devem ser preservadas até que sejam definidas diretrizes federais para seu uso, com direcionamento prioritário para o sistema de transporte cicloviário e de pedestre.

O art. 110 estabelece que, após a promulgação e publicação do Plano Diretor, o Plano de Mobilidade Urbana deverá ser elaborado pelo município. No entanto, não foi possível identificar o diploma legal que institui o plano de mobilidade urbana da cidade. Apesar disso, o § 1º estabelece diretrizes para

a elaboração do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, visando melhorar a infraestrutura viária e a circulação de pessoas e veículos na cidade.

Entre as diretrizes estabelecidas, destacam-se a projeção de expansão do sistema viário existente, a facilitação do sistema viário periférico ao Centro e subcentros, a melhoria dos acessos rodoviários aos municípios vizinhos e a priorização da acessibilidade, fluidez e segurança na circulação de pedestres e pessoas com deficiência. Além disso, o § 1º prevê a preservação do traçado do sistema ferroviário existente, destinando sua área ao transporte cicloviário e circulação de pedestres no caso de sua transferência para o poder municipal, assim como a reestruturação viária visando a melhoria no deslocamento de cargas e passageiros. Também é mencionada a definição de corredores de serviços e comércio e a realização de estudos sobre a viabilidade de construção de um Rodoanel interligando as vias arteriais e as rodovias SP 306 e SP 304.

Por fim, o art. 110, § 2º, destaca a importância da integração viária dos bairros periféricos com o centro da cidade, priorizando o transporte coletivo, seja municipal ou metropolitano, e favorecendo suas articulações modais e estratégicas em benefício da coletividade. Essas diretrizes visam promover um planejamento eficiente e sustentável para a mobilidade urbana, buscando atender às necessidades da população e melhorar a qualidade de vida na cidade.

iii. PlanMob de Santa Bárbara D'Oeste

A Lei Complementar Municipal nº 352/2024, estabelece o Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Santa Bárbara D'Oeste ("PlanMob – SBO"). De acordo esta lei, a mobilidade urbana é definida como o conjunto de deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso ao espaço urbano, mediante a utilização dos vários modais de transporte.

O PlanMob – SBO orienta-se por diversas diretrizes, algumas das quais incluem a integração entre a política municipal de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais, a priorização dos pedestres e dos modos de transporte não motorizados sobre os motorizados, a integração do sistema municipal de mobilidade com o transporte metropolitano, a priorização do investimento público para a melhoria da infraestrutura de mobilidade urbana e para a implantação da rede estruturante de transporte público coletivo, e a promoção da ampla participação da população em sua implantação.

O PlanMob – SBO, conforme estabelecido pelo art. 7º, contempla diversas áreas e aspectos relacionados à mobilidade urbana e transporte público. Isso inclui a definição de metas de curto, médio e longo prazo, indicadores de desempenho e monitoramento do sistema de mobilidade urbana de transporte público, ações e medidas para alcançar as diretrizes estabelecidas pela

Política Nacional de Mobilidade Urbana, bem como os serviços de transporte coletivo em suas diversas escalas.

No que diz respeito aos serviços de transporte coletivo, o PlanMob aborda o planejamento do Sistema Municipal de Transporte Coletivo, a racionalização desse sistema, a implantação de integração tarifária entre as linhas municipais de transporte coletivo, e a implantação de integração tarifária entre as linhas municipais e intermunicipais de transporte coletivo.

2.3.6 Valinhos

i. Lei Orgânica do Município

A Lei Orgânica do Município de Valinhos foi (1990) ("Lei Orgânica Valinhos"), em seu art. 5º, atribui como competência privativa do município legislar sobre tudo quanto respeite ao interesse local, destacando-se: (i) organizar e prestar serviços públicos, diretamente ou por concessão, permissão ou autorização; (ii) disciplinar a utilização dos logradouros públicos, especialmente no que tange ao trânsito e tráfego, prevendo: a) o transporte coletivo urbano, seu itinerário, horário, pontos de parada e tarifas, além da localização e operação dos terminais de passageiros; b) os serviços de táxis, seus pontos de estacionamento e as tarifas; c) a sinalização, os limites das "zonas de silêncio", os serviços de carga e descarga, a tonelagem máxima permitida aos veículos e os locais de estacionamento; e d) os serviços de transporte particular coletivo, como transportes escolares, turismo, fretamento e a autorização, controle e fiscalização destes serviços, visando mantê-los adequados e seguros.

A Lei Orgânica Valinhos prevê dispositivos de inclusão social ao transporte coletivo municipal. Conforme o art. 157, VII, ao definir diretrizes e normas para o desenvolvimento urbano, o Município de Valinhos deve garantir que edifícios públicos e privados de uso público, espaços públicos e transportes coletivos sejam acessíveis e adequados para pessoas com deficiências físicas.

O art. 164, por sua vez, permite o gerenciamento e a operacionalização dos diversos modos de transporte, a serem administrados pela Prefeitura de Valinhos ou por meio de permissão ou concessão.

A Lei prevê mecanismos de participação social no planejamento do sistema de transporte do Município. O art. 165 assegura a participação organizada da população no planejamento e operação dos transportes, bem como a garantia do acesso às informações sobre o sistema de transporte.

Para garantir a universalização do acesso ao transporte coletivo, o art. 167 impõe ao Poder Público Municipal a obrigação de oferecer transporte com tarifas compatíveis com o poder aquisitivo da população e assegurar a qualidade dos serviços.

Por fim, o art. 168 estabelece que o percurso, a frequência e a tarifa do transporte coletivo local serão definidas pela Prefeitura de Valinhos, por meio do Conselho Municipal de Transportes Coletivos.

ii. Plano Diretor de Valinhos

O Plano Diretor de Valinhos foi instituído pela Lei Municipal nº 6.573/2023. Por meio de seu art. 6, V, o Plano Diretor estabelece como um dos seus objetivos a implementação do PlanMob - Valinhos, visando otimizar o sistema de circulação viária e de transportes coletivos. Neste contexto, o plano deve priorizar os modos de transporte não motorizados e o transporte público, garantindo acessibilidade a todas as regiões do Município de Valinhos.

O art. 43 define as diretrizes gerais do transporte público no município, incluindo a valorização do ser humano por meio do respeito, cordialidade, confiabilidade, segurança e conforto. Também é destacada a gestão democrática com participação social, a adaptação do sistema de transporte para pessoas com deficiência, a renovação periódica da frota de ônibus, e a adequação dos sistemas de transporte público às metas do PlanMob - Valinhos.

Além disso, o art. 44 lista ações vinculadas às políticas de transporte público em Valinhos, como a realização de estudos para implantar o trem intercity, a ser implementado pelo Estado de São Paulo, e o aperfeiçoamento do sistema eletrônico de integração e cobrança de tarifa. Outras ações incluem a padronização dos abrigos dos pontos de parada, incentivo à renovação da frota com veículos menos poluentes, atualização periódica do Plano de Mobilidade de Valinhos, redução do tempo médio das viagens internas no transporte público, garantia de acessibilidade para pessoas com deficiência, e a implementação do programa “Bicicleta Brasil” para incentivar o uso da bicicleta como meio de transporte.

Por fim, como conceito norteador da Política de Mobilidade Urbana de Valinhos, o art. 51, I, estabelece que o desenvolvimento do sistema de transporte deve se orientar pelo transporte sustentável. Este modelo de planejamento e desenho urbano considera os eixos de transporte como elementos indutores de usos diversos, espaços públicos e de interação social.

iii. PlanMob de Valinhos

O Plano de Mobilidade Urbana de Valinhos foi instituído pelo Decreto Municipal nº 8.899/2015 (“PlanMob - Valinhos”). Os princípios norteadores do PlanMob - Valinhos incluem o reconhecimento do espaço público como bem comum, universalidade do direito de se deslocar, acessibilidade para pessoas com deficiência física, desenvolvimento sustentável, gestão democrática e controle social, segurança no deslocamento, e eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana por meio do transporte coletivo. Esses princípios são estabelecidos no art. 3º do PlanMob-Valinhos.

O art. 4º do PlanMob - Valinhos estabelece diretrizes para o planejamento urbano e a mobilidade no município, como a priorização de pedestres e transporte não motorizado, desestímulo ao uso de transporte individual motorizado, integração com políticas municipais e metropolitanas, mitigação de custos ambientais, desenvolvimento do transporte público coletivo, planejamento orientado pela demanda, estímulo a combustíveis renováveis, financiamento para implementação, promoção de ações educativas, e priorização de investimento público na melhoria do sistema viário para transporte público coletivo. Essas diretrizes orientam as ações de mobilidade urbana em Valinhos, promovendo um ambiente mais acessível, seguro e sustentável para todos os habitantes.

A despeito do disposto na PNMU, no art. 24, XI de sua lei instituidora, que determina a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos, até o momento, não foi identificada uma efetiva mobilização da Prefeitura para a revisão do PlanMob – Valinhos.

2.3.7 Paulínia

i. Lei Orgânica do Município

A Lei Orgânica do Município de Paulínia (1998) estabelece, por meio de seu art. 8, inciso VI, que é competência do Município organizar e fornecer, diretamente ou por meio de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluindo o transporte coletivo, considerado essencial.

No entanto, a Lei Orgânica de Paulínia não aborda detalhes específicos sobre o sistema de transporte do município.

ii. Plano Diretor de Paulínia

O Plano Diretor do Município de Paulínia foi instituído pela Lei Complementar Municipal nº 91/2022. Em seu art. 3º do Plano Diretor estabelece que as transformações urbanas promovidas pelo poder público e pela iniciativa privada devem seguir os objetivos, diretrizes, programas e metas definidos pela lei e pela legislação complementar. Isso inclui a aplicação desses elementos em todo o limite municipal, considerando os planos setoriais, normas e atos do Poder Público e dos agentes privados, como o Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

O art. 7º define os princípios gerais norteadores da Política Urbana e do Plano Diretor de Paulínia, que incluem a função social da cidade, abrangendo o direito à cidade para todos. Isso engloba direitos como acesso à terra urbanizada, moradia, saneamento ambiental, infraestrutura, serviços públicos, transporte coletivo, mobilidade urbana, acessibilidade, trabalho, cultura e lazer. Também promove a justiça social, a erradicação da pobreza e a redução das desigualdades sociais e socioespaciais, em prol do desenvolvimento socioespacial.

Por fim, os artigos 9º e 11º preveem que o ordenamento e a gestão territorial visam planejar o uso e ocupação do solo, orientar a expansão urbana e integrar as regiões, apoiando-se na gestão e governança urbana fortalecida pela participação popular. As ações para alcançar esse objetivo incluem a requalificação dos passeios públicos e da rede cicloviária municipal, além da ampliação da oferta de transporte público coletivo, com investimento na acessibilidade em todos os níveis para garantir uma mobilidade urbana democrática.

iii. PlanMob de Paulínia

A Política Municipal de Mobilidade Urbana do Município de Paulínia ("PlanMob – Paulínia"), foi estabelecida pela Lei nº 4.375/2023 com o objetivo de integrar os diferentes modos de transporte e melhorar a acessibilidade e mobilidade de pessoas e cargas no município.

As diretrizes do PlanMob – Paulínia incluem a promoção de mecanismos para avaliar os impactos de projetos públicos e privados sobre a mobilidade urbana e a priorização de pedestres e modos de transporte não motorizados sobre os motorizados, além do transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado. O plano prevê o planejamento da mobilidade urbana orientado pelo gerenciamento de demanda e a priorização de projetos de transporte público coletivo que sejam estruturadores do território e promovam o desenvolvimento urbano integrado. Também visa melhorar quantitativamente e qualitativamente o sistema de transporte coletivo e promover a integração com o transporte metropolitano. Além disso, busca desenvolver um sistema viário e de transportes que ofereça alternativas de acesso aos centros urbanos, interligação entre bairros e criação de áreas de estacionamento integradas ao sistema de transporte coletivo.

O PlanMob prioriza a mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos no município, estimula o uso de combustíveis renováveis e menos poluentes e incentiva pesquisas sobre sustentabilidade ambiental e acessibilidade no trânsito e transporte. Priorização do investimento público em infraestrutura de mobilidade urbana também é um foco, especialmente para a rede de transporte público coletivo.

O plano contempla ainda a implementação de uma rede cicloviária com a infraestrutura necessária para ciclovias e ciclofaixas. A regulamentação dos serviços de transporte público coletivo, conforme estipulado, deve assegurar a qualidade do serviço, promovendo um sistema democrático e inclusivo e estabelecendo padrões e metas de nível de serviço. É necessário garantir o transporte para pessoas com deficiência por meio de veículos adaptados e aprimorar a infraestrutura de transporte público, além de fortalecer os órgãos de regulação e controle do sistema de transporte público.

Por fim, o PlanMob – Paulínia propõe que as adequações no serviço de transporte coletivo visem racionalizar as redes municipal e metropolitana, evitando a sobreposição de itinerários para

melhorar a fluidez dos veículos e a eficiência do serviço, além de sugerir a implementação de nova infraestrutura para a integração física dos usuários, como a construção de novos terminais ou estações de transferência.

2.3.8 Vinhedo

i. Lei Orgânica do Município

A Lei Orgânica de Vinhedo (1990) ("Lei Orgânica Vinhedo") estabelece em seu art. 8, XXXIV, a competência privativa do Município de Vinhedo da promoção de diversos serviços, incluindo aqueles relacionados ao sistema de transporte municipal, tais como: (i) construção e conservação de estradas e caminhos municipais; e (ii) transporte coletivo estritamente municipal.

A Lei Orgânica Vinhedo estabelece cinco princípios fundamentais que a Prefeitura deve seguir na prestação dos serviços de transporte público, conforme estipulado pelo art. 142 e seus incisos. São eles: (i) garantia do acesso para pessoas com deficiência física; (ii) prioridade para pedestres e usuários dos serviços; (iii) proteção ambiental contra poluição atmosférica e sonora; (iv) integração entre sistemas e meios de transporte e racionalização de itinerários; e (v) participação das entidades representativas da comunidade e dos usuários no planejamento e fiscalização dos serviços.

A Prefeitura deve garantir a participação popular na definição de planejamento e organização das operações de transporte, por meio do Conselho Municipal de Transporte, conforme art. 146. Ademais, a Prefeitura também é obrigada a fornecer um transporte com tarifa condizente com o poder aquisitivo da população, conforme definido pelo art. 147.

De acordo com o art. 148 da Lei Orgânica Vinhedo, o Poder Público Municipal determinará o percurso, a frequência e a tarifa do transporte coletivo local. Essa definição será realizada pelo Executivo Municipal seguindo os critérios definidos pelo Plano Diretor. O art. 149, por sua vez, condiciona a entrada em circulação de novos ônibus municipais à adaptabilidade para o livre acesso e circulação de pessoas com deficiência física e motora.

Por fim, a Lei Orgânica garante a gratuidade para idosos e deficientes físicos em contratos de concessão, permissão ou autorização para serviços públicos de transporte coletivo de passageiros.

ii. Plano Diretor de Vinhedo

O Plano Diretor de Vinhedo foi instituído pela Lei Complementar Municipal nº 66/2007. Este plano apresenta dois artigos relevantes sobre o sistema de transporte municipal. O primeiro deles, o art. 64, estabelece diretrizes gerais para a reestruturação do sistema viário. Já o art. 65, I, c, especifica

que o planejamento viário deve incluir a compatibilização dos meios de transporte motorizados com os demais, com especial atenção aos ciclistas e pedestres.

Conforme informado pelo portal institucional da Prefeitura de Vinhedo, a revisão do Plano Diretor está programada para acontecer ao longo do ano de 2025¹⁵. Conforme informado pelo Boletim Municipal de 12 de novembro de 2024, por meio do Decreto Municipal nº 420/2024, foi criada a Comissão Participativa da Sociedade Civil para acompanhamento da Revisão do Plano Diretor Participativo de Vinhedo. Complementarmente, estão previstas oficinas temáticas para participação e manifestação da população¹⁶.

iii. PlanMob de Vinhedo

Não foi possível identificar ou localizar o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Vinhedo. Foi identificado que a Prefeitura de Vinhedo firmou um Acordo Geral de Cooperação e um Memorando de Entendimento com a Universidade São Francisco (USF). O objetivo dessas parcerias é a promoção e desenvolvimento de relações acadêmicas, visando a elaboração do Plano Municipal de Mobilidade Urbana (PLAMUV), conforme estabelecido pela Lei nº 3.699 de 18 de dezembro de 2015. Adicionalmente, identificamos que, por meio do Projeto de Lei Complementar Nº 2/2019, chegou a ser proposto um Plano de Mobilidade Urbana de Vinhedo. No entanto, a tramitação desse projeto de lei foi suspensa devido a Mandado Judicial. Não há maiores informações sobre o desenvolvimento de uma nova proposta de Plano de Mobilidade Urbana.

2.3.9 Nova Odessa

i. Lei Orgânica do Município

A Lei Orgânica de 1990 do município de Nova Odessa define várias competências privativas e diretrizes para a administração local. Um dos papéis primordiais do município é organizar e prestar serviços públicos de interesse local, incluindo o transporte coletivo urbano, considerado essencial, podendo ser feito diretamente ou através de concessão ou permissão. O município também pode integrar consórcios com outros municípios para resolver problemas comuns e criar órgãos de cooperação para melhorar a fiscalização, planejamento e desenvolvimento de suas atividades.

Leis complementares, como as concernentes ao Plano Diretor, necessitam de aprovação por maioria absoluta dos membros da Câmara Municipal. O plano diretor é o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana e deve abranger todo o território municipal. Para

¹⁵ Disponível em: <https://www.vinhedo.sp.gov.br/portal/noticias/0/3/19923/plano-diretor-de-vinhedo-sera-revisado-em-2025>

¹⁶ Disponível em: <https://www.vinhedo.sp.gov.br/portal/noticias/0/3/20027/discussoes-do-plano-diretor-de-vinhedo-comecam-na-proxima-segunda-27-pela-regiao-leste>

apoiar sua implementação, será criado um Conselho Municipal de Desenvolvimento, composto por membros indicados pelo Executivo, Legislativo e entidades de classe, cujas atribuições serão definidas por lei ordinária.

A política urbana deve assegurar o cumprimento das funções sociais da cidade, garantindo direitos como acesso à moradia, transporte público, saneamento, energia elétrica, abastecimento, educação, saúde, lazer e segurança, além da preservação do patrimônio ambiental e cultural. O transporte público, sendo essencial, é de responsabilidade do Poder Público Municipal, que deve planejar e fiscalizar suas modalidades. Inovações tecnológicas e meios alternativos de transporte podem ser incorporados ao sistema municipal mediante administração direta ou concessão, com autorização legislativa.

O município pode também se consorciar com outros municípios e a iniciativa privada para resolver problemas de transporte de trabalhadores, formação de mão de obra, atividades esportivas e a criação e manutenção de creches, promovendo um desenvolvimento integrado e eficaz.

ii. Plano Diretor de Nova Odessa

A Lei Complementar Municipal nº 80/2023, institui o Plano Diretor Sustentável de Nova Odessa (“PDSNO”), definindo diretrizes e estruturas para o desenvolvimento urbano no município. A rede estrutural de transporte coletivo é destacada como parte da infraestrutura que facilita a implantação dos eixos de transformação urbana. A infraestrutura física de mobilidade inclui o sistema viário, cicloviário, circulação de pedestres, sistema de transporte coletivo público e privado.

O PDSNO, conforme a lei, busca melhorar a gestão dos transportes e as condições de circulação e acessibilidade, priorizando o transporte coletivo, modos não motorizados e pedestres. O sistema de transporte público coletivo consiste em modais, infraestruturas e equipamentos que oferecem transporte de passageiros com itinerários e preços regulados pelo Poder Público. As diretrizes do transporte enfatizam o estímulo ao uso do transporte coletivo em lugar do individual, com reavaliação do modelo de concessão para garantir qualidade.

O Sistema de Transporte Coletivo Privado inclui modos e serviços que prestam transporte de passageiros de maneira não aberta ao público, sem itinerários definidos e com preços não fixados pelo Poder Público. A mobilidade e acessibilidade urbana são integradas na política de desenvolvimento urbano para melhorar a mobilidade de pessoas e cargas, promovendo acesso universal à cidade. As diretrizes visam integrar projetos e o Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade Urbana aos planos dos municípios limítrofes, considerando as demandas metropolitanas da Região Metropolitana, especialmente em relação ao Corredor Noroeste.

iii. PlanMob de Nova Odessa

A Lei Complementar Municipal nº 61/2020, institui o Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Nova Odessa (“PlanMob – Nova Odessa”), estabelecendo diretrizes e princípios para articular a mobilidade com a política urbana do município, através do Plano Diretor e legislações pertinentes. O sistema de mobilidade urbana é um conjunto organizado de meios, serviços e infraestruturas que asseguram o deslocamento de pessoas e bens na cidade.

O Sistema Municipal de Transporte Coletivo inclui modais, infraestruturas e equipamentos destinados ao transporte de passageiros, acessível a toda a população, com itinerários e preços controlados pelo Poder Público. Os serviços de transporte compreendem o transporte público coletivo, que inclui ônibus municipais e intermunicipais, sendo a modalidade preferencial de deslocamento motorizado.

O transporte público coletivo segue diretrizes que promovem a integração física, operacional e tarifária entre os sistemas de transporte municipal e intermunicipal. Entre as ações prioritárias está a realização de licitações para regularizar contratos dos serviços de transporte público, em conformidade com a Lei Federal nº 8.987/95 (Lei de Concessões).

Foi instituído o Conselho de Mobilidade Urbana de Nova Odessa (“ConMob”), com o objetivo de monitorar a política municipal de mobilidade urbana. O ConMob tem atribuições como acompanhar e opinar sobre as ações do órgão gestor e propor ações de mobilidade em diversas áreas relacionadas ao tema.

O PlanMob - Nova Odessa será avaliado a cada dois anos, revisado a cada cinco anos e atualizado a cada dez anos, garantindo seu alinhamento com as necessidades e desenvolvimento do município.

3 Apêndice II – Aspectos Jurídico e Regulatório

No decorrer do trabalho realizado pela assessoria jurídica, foi adotado um modelo de análise continuada, que permeia os demais produtos de forma transversal, que terá por objetivo identificar restrições e propor soluções para remover barreiras e viabilizar a implementação da Estratégia Nacional de Mobilidade Urbana em âmbito federal, estadual e municipal.

Será produzido um quadro sintético para cada Região Metropolitana, que permitirá a análise comparativa entre as diversas RMs que contará com a sistematização de informações acerca do diagnóstico jurídico, delegação coordenada dos serviços, política tarifária, modelos de remuneração e bilhetagem da RM e dos municípios relevantes no contexto da mobilidade urbana.

3.1 Urbanístico

i. Pró-Polos

O Decreto Estadual nº 49.052/2004, institui o Programa de Revitalização dos Polos de Articulação Metropolitana (“Pró-Polos”), com o objetivo de promover o desenvolvimento de políticas e ações para melhorar a acessibilidade aos núcleos dos municípios nas regiões metropolitanas, facilitando a integração entre diferentes modos de transporte. O programa visa incentivar a melhoria das condições de fluidez e segurança do sistema viário, buscar melhorias no transporte público metropolitano de passageiros e dar tratamento urbanístico aos Polos de Articulação Metropolitana e seus entornos, melhorando as condições de circulação e segurança dos cidadãos, bem como do patrimônio ambiental, paisagístico e arquitetônico. Os Polos de Articulação Metropolitana são definidos como núcleos urbanos com concentração de atividades econômicas, sociais, de serviços públicos e alta movimentação de usuários do transporte metropolitano.

As diretrizes do programa incluem priorizar o transporte público metropolitano, garantindo segurança, rapidez, conforto e regularidade, em articulação com o uso do solo; melhorar passeios públicos e calçadas para facilitar deslocamentos a pé e de bicicleta; integrar modos de transporte, ampliando a capacidade e segurança dos sistemas viários; e trabalhar de forma integrada com os Poderes Públicos Federal, Estadual e Municipal em projetos e obras de interesse metropolitano. A gestão do Pró-Polos é responsabilidade da EMTU, que deve articular e monitorar ações do programa, coordenar e executar estudos, projetos, serviços e obras, orientar a execução de ações e projetos por outros organismos, acompanhar o desenvolvimento dos trabalhos e corrigir defasagens, apoiar negociações com municípios e agentes financeiros, e participar na elaboração de convênios e consórcios para melhorar a circulação viária e revitalizar os Polos. O Secretário dos Transportes Metropolitanos é responsável por expedir atos específicos necessários para o desenvolvimento e implementação do programa.

3.2 Institucional

i. Conselho Estadual das Cidades

O Decreto Estadual nº 59.549/2013, estabelece a criação e organização do Conselho Estadual das Cidades (“ConCidades”) como parte da estrutura básica da Casa Civil. Este conselho é um órgão colegiado com funções deliberativas e consultivas, destinado a propor e deliberar sobre diretrizes para a formulação e implementação da Política Estadual de Desenvolvimento Urbano, além de acompanhar e avaliar sua execução.

As competências do conselho incluem:

1. Propor e deliberar sobre diretrizes, instrumentos, normas e prioridades da Política Estadual de Desenvolvimento Urbano, promovendo a articulação entre políticas públicas do setor.
2. Acompanhar e avaliar a implementação da política, especialmente nas áreas de habitação, planejamento territorial, saneamento ambiental, transportes e mobilidade urbana, recomendando ações necessárias.
3. Promover o alinhamento entre as políticas estaduais e nacionais de desenvolvimento urbano, a cooperação entre governo estadual, municipal e sociedade civil, e a identificação de sistemas de indicadores para monitorar atividades relacionadas ao desenvolvimento urbano.
4. Realizar estudos, debates, pesquisas, conferências, seminários e encontros sobre temas de sua agenda.
5. Analisar e propor convênios com organismos públicos ou privados, nacionais e internacionais, na área de desenvolvimento urbano sustentável.
6. Aprovar e emitir orientações sobre a aplicação da Lei Federal nº 10.257/2001, e outros atos normativos relacionados.
7. Estimular ações para a geração e utilização de conhecimentos científicos e tecnológicos, ampliar mecanismos de participação social, e criar Conselhos Municipais das Cidades.
8. Propor diretrizes para a distribuição do orçamento anual e do plano plurianual de investimentos do governo estadual em políticas de desenvolvimento urbano.
9. Propor a criação de mecanismos de articulação entre programas e recursos federais, estaduais e municipais, e instrumentos institucionais e financeiros para apoiar planos e projetos de desenvolvimento urbano sustentável.

O conselho é composto por representantes do Poder Público Estadual, do Poder Público Municipal (incluindo dois da RMCAMP), da sociedade civil, e, mediante convite, um representante do ConCidades.

ii. Comitê de Integração dos Programas, Projetos e Ações de Desenvolvimento Urbano

O Comitê de Integração dos Programas, Projetos e Ações de Desenvolvimento Urbano do Estado de São Paulo (“CIDurb”), instituído pelo Decreto Estadual nº 68.389/2024, é um órgão de natureza executiva e consultiva vinculado à SDUH. O CIDurb é responsável por examinar, analisar e encaminhar programas, projetos e ações de desenvolvimento urbano e regional, especialmente aqueles que impactam funções públicas de interesse comum como planejamento e uso do solo, transporte, sistema viário regional, habitação, saneamento básico, meio ambiente, desenvolvimento econômico e atendimento social. Além disso, o CIDurb busca integrar essas iniciativas ao ambiente urbano e a projetos regionais.

As atribuições do CIDurb incluem articular as medidas necessárias para executar programas e ações de desenvolvimento urbano e regional, integrando ações prioritárias das diversas pastas em relação aos investimentos públicos e privados. Ele também monitora os resultados dessas iniciativas e divulga os benefícios alcançados, zelando pela eficiência operacional na implementação dos programas.

O comitê atua prioritariamente em áreas de risco, conforme critérios da Coordenadoria de Proteção e Defesa Civil, áreas de proteção e recuperação de mananciais, áreas litorâneas, regiões urbanas degradadas (priorizando áreas de propriedade pública), e locais sujeitos a intervenções que exigem reassentamentos involuntários.

O CIDurb é composto por um representante titular e um suplente de várias Secretarias de Estado, incluindo a Casa Civil, a SDUH, a SPI, a Secretaria de Desenvolvimento Econômico, a SEMIL, e a STM.

3.3 Ambiental

i. RMCAMP
a. CETESB

A Lei nº 118/1973, constituiu a Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (“CETESB”), vinculada à SEMIL. A CETESB atua como órgão delegado do Governo do Estado no controle da poluição, como órgão executor do Sistema Estadual de Administração da Qualidade Ambiental (SEAQUA) e como parte do Sistema Integrado de Gerenciamento de Recursos Hídricos (SIGRH). Suas atribuições incluem proceder ao licenciamento ambiental de estabelecimentos e atividades que utilizam recursos ambientais e são considerados poluidores ou capazes de causar degradação ambiental, autorizar a supressão de vegetação e intervenções em áreas de Preservação Permanente e outras áreas protegidas, emitir alvarás e licenças para uso e ocupação do solo em áreas de proteção de mananciais, emitir licenças de localização relacionadas ao zoneamento industrial metropolitano, além de fiscalizar atividades e impor penalidades relacionadas ao controle ambiental.

b. Zoneamento Ecológico-Econômico

O Decreto Estadual nº 67.430/2022 institui o Zoneamento Ecológico-Econômico do Estado de São Paulo (“ZEE-SP”), um instrumento de planejamento ambiental e territorial que estabelece diretrizes para ordenar e gerir o território, considerando as potencialidades e vulnerabilidades ambientais e socioeconômicas das regiões do estado. As diretrizes estratégicas do ZEE-SP incluem:

- Foco em baixa vulnerabilidade e capacidade de resposta a riscos e desastres;
- Garantia de oferta de água em quantidade e qualidade aos diferentes usos;
- Proteção e restauração dos biomas e ecossistemas para garantir biodiversidade e serviços ecossistêmicos;
- Identificação de conexões positivas entre recursos ambientais e atividades econômicas para dinamizar as economias;
- Melhoria do acesso a bens e serviços e promoção da qualidade de vida para reduzir desequilíbrios regionais.

O ZEE-SP é composto por diversos documentos que incluem diagnósticos do território paulista, projeções climáticas, análise integrada de potencialidades e vulnerabilidades, zonas de gestão e diretrizes, e a plataforma integrada de planejamento e gestão do território, chamada Rede ZEE-SP. Esses documentos são atualizados periodicamente para garantir sua relevância e precisão.

Nove zonas de gestão foram definidas, agrupando Regiões Administrativas, destacando-se a Zona de Gestão V, que inclui a Região Administrativa de Campinas, notável por seu potencial na redução das desigualdades regionais.

O ZEE-SP deve guiar a elaboração, revisão e implementação de políticas públicas, investimentos e processos administrativos como fiscalização, compensação e licenciamento ambiental. Fornece uma visão regional multitemática, diagnósticos atualizados, dados para decisão, identificação de interfaces entre políticas públicas e subsídios para critérios de licenciamento ambiental, facilitando a harmonização entre desenvolvimento e conservação ambiental.

c. Outras Normas Estaduais Relevantes

- i. Lei Estadual nº 7.750/92 – Dispõe sobre a Política Estadual de Saneamento;
- ii. Lei Estadual nº 7.663/91 – Estabelece normas de orientação à Política Estadual de Recursos Hídricos bem como ao Sistema Integrado de Gerenciamento de Recursos Hídricos;
- iii. Lei Estadual nº 9.509/97 – Dispõe sobre a Política Estadual do Meio Ambiente;
- iv. Lei Estadual nº 10.019/98 – Dispõe sobre o Plano Estadual de Gerenciamento costeiro;
- v. Lei Estadual nº 11.165/02 – Institui o Código de Pesca e Aquicultura do Estado;
- vi. Lei Estadual nº 12.300/06 – Institui a Política Estadual de Resíduos Sólidos;
- vii. Lei Estadual nº 13.798/09 – Institui a Política Estadual de Mudanças Climáticas – PEMC.

- viii. Decreto nº 68.308, de 16/01/2024 - Regulamenta a Lei nº 13.798, de 9 de novembro de 2009, que dispõe sobre a Política Estadual de Mudanças Climáticas, reorganiza o Conselho Estadual de Mudanças Climáticas e o Comitê Gestor da Política Estadual de Mudanças Climáticas, e dá providências correlatas.
- ix. Decreto nº 68.418, de 02/04/2024 - Reorganiza a Comissão Estadual do Zoneamento Ecológico-Econômico de São Paulo (CEZEE-SP), criada pelo Decreto nº 64.526, de 15 de outubro de 2019.

ii. Programa Reconecta RMCAMP

O Programa Reconecta RMCAMP surgiu de uma iniciativa da Prefeitura Municipal de Campinas, como parte do Plano Municipal do Verde de Campinas, instituído por meio do Decreto Municipal nº 19.667/16. O Reconecta foi oficializado por meio Termo de Cooperação Técnica nº 002/18, assinado pelos 20 municípios da Região Metropolitana, e tem como objetivo estabelecer cooperação mútua entre os municípios da Região Metropolitana para ações de interesse comum na recuperação e conservação de fauna e flora, especialmente no intercâmbio de conhecimento técnico e na execução de ações para esses fins.

O programa foca nos seguintes temas principais:

- Promover condições para a manutenção da fauna local e a conservação da diversidade genética.
- Recuperação de matas ciliares, proteção e recuperação de nascentes, além da formação de corredores ecológicos.
- Manter e aprimorar a gestão das unidades de conservação existentes, incentivar a criação de novas áreas de preservação e conservar remanescentes estratégicos.

3.4 Operacional

i. Sistema Viário de Interesse Metropolitano

O Decreto Estadual nº 50.684/2006 instituiu o Sistema Viário de Interesse Metropolitano (“SIVIM”), que abrange um conjunto de vias principais e suas áreas de influência, utilizadas pelos serviços metropolitanos de transporte coletivo urbano de passageiros sobre pneus. O SIVIM é classificado em três categorias:

1. **Sistema Viário Macro Metropolitano:** Compreende trechos de vias de padrão rodoviário dentro dos limites das Regiões Metropolitanas.
2. **Sistema Viário Metropolitano:** Inclui vias que interligam os municípios de cada Região Metropolitana.
3. **Sistema Viário Metropolitano Secundário:** Consiste em vias municipais usadas no transporte metropolitano de passageiros.

Os objetivos do SIVIM são reconhecer o sistema viário existente, estabelecer padrões e procedimentos em conjunto com os municípios, estimular investimentos para melhorar o transporte metropolitano, desenvolver ações para melhorar a fluidez do tráfego e reduzir acidentes, e promover a padronização da sinalização viária para maior segurança e conforto nos deslocamentos urbanos metropolitanos.

A gestão do SIVIM é responsabilidade da EMTU, que deve atuar de forma integrada com o poder público, coordenar estudos e projetos, apoiar negociações para captação de recursos financeiros, participar da elaboração de estudos e convênios, articular e monitorar ações necessárias, e submeter propostas de planos de ação e investimento à Secretaria dos Transportes Metropolitanos. O Secretário dos Transportes Metropolitanos é responsável por expedir atos específicos necessários para a implementação do decreto.

ii. *Programa SP nos Trilhos*

Conforme Decreto Estadual nº 68.566/2024, o Programa SP nos Trilhos foi instituído sob a coordenação da SPI, com o objetivo de estruturar projetos de transporte de passageiros e cargas sobre trilhos no Estado de São Paulo. Esse programa conta com o apoio da SEMIL, da STM, da CPTM e da Secretaria de Turismo e Viagens (“STV”). Os projetos poderão utilizar infraestruturas e faixas de domínio ferroviárias existentes, de acordo com a legislação vigente.

Os objetivos do programa incluem viabilizar o acesso de municípios paulistas a alternativas de transporte de média e alta capacidade sobre trilhos, fomentar o uso da malha ferroviária existente, especialmente em trechos ociosos ou pouco utilizados, e incentivar soluções sustentáveis que considerem perspectivas ambientais, sociais e econômicas, melhorando a eficiência e a governança dos transportes.

A SPI será responsável por coordenar as atividades de estruturação dos projetos, como avaliar o arcabouço jurídico vigente e considerar alterações que incentivem a adesão dos municípios, prospectar e articular a participação dos municípios no programa, e elaborar estudos de viabilidade técnica, econômica, financeira, jurídica e ambiental para a prestação de serviços de transporte sobre trilhos por meio de contratos de parceria. Isso inclui a avaliação de modelos societários, regulatórios e contratuais, além do mapeamento de potenciais investidores.

A execução dessas atividades será realizada pelos órgãos mencionados, cada um dentro de seus campos funcionais e respeitando a legislação aplicável. A SPI poderá contratar serviços especializados e firmar contratos e convênios para explorar trechos ferroviários ociosos. A SEMIL e a STM fornecerão apoio técnico, enquanto a CPTM, por meio de seu corpo técnico, irá identificar áreas e infraestruturas ferroviárias relevantes e elaborar estudos técnicos. A STV contribuirá com informações sobre o fluxo de turismo ferroviário.

3.5 Financeiro

(i) Fundo de Desenvolvimento Urbano do Município de Campinas

O Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano (“FMDU”) de Campinas, conforme estabelecido no Plano Diretor do município e regulamentação pelo Decreto nº 21.810/2021, tem como objetivo principal realizar investimentos necessários para implementar ações, obras, planos, programas e projetos urbanísticos que fazem parte ou são decorrentes do Plano Diretor. Esses investimentos devem obedecer às prioridades definidas no plano.

A destinação dos recursos do FMDU é guiada por um plano anual de alocação de recursos, que é elaborado pelo Conselho Gestor. Os projetos a serem financiados devem ser integrados e atender a pelo menos duas das seguintes finalidades:

- Implantação de sistemas de transporte coletivo público, cicloviário e de circulação de pedestres;
- Implantação de sistema viário estrutural;
- Execução de programas e projetos habitacionais de interesse social;
- Regularização e constituição de reserva fundiária;
- Ordenamento e direcionamento da expansão urbana;
- Implantação de equipamentos urbanos e comunitários;
- Criação de espaços públicos de lazer;
- Proteção de áreas de interesse histórico, cultural ou paisagístico.

Os recursos do FMDU são destinados exclusivamente à implantação de projetos integrados. A liberação desses recursos está condicionada à apresentação de projetos funcionais e básicos, bem como de estudos de viabilidade técnica, econômica e financeira. Esses devem ser aprovados pelo Conselho Gestor. Além disso, há um compromisso com a transparência, exigindo ampla publicidade das decisões tomadas pelo Conselho Gestor.

(ii) Fundo de Desenvolvimento da Mobilidade Urbana de Campinas

O Fundo de Desenvolvimento da Mobilidade Urbana de Campinas (“FDMU”), criado por meio da Lei Municipal nº 15.829/2019 e regulamentado pelo Decreto Municipal nº 21.821/2021, foi estabelecido com o propósito de viabilizar a implementação do Plano de Mobilidade Urbana de Campinas.

A gestão do FDMU é executada pelo seu Conselho Diretor, composto, notavelmente, pela Secretaria de Transportes do município, cujo titular atua como presidente, e por um representante indicado pela presidência da EMDEC, que atua como gestor. O Conselho Diretor do FDMU tem competência para estabelecer normas e diretrizes para a gestão do fundo, aprovar operações, incluindo aquelas

realizadas a fundo perdido, e publicar anualmente um relatório de prestação de contas da gestão dos recursos.

O FDMU pode receber recursos de diversas fontes, como dotações orçamentárias do município, convênios, recursos da União, governos estaduais e municipais, recursos provenientes da mitigação de impactos no sistema viário, contribuições do setor privado, taxas decorrentes do poder de polícia administrativa, entre outros.

Esses recursos podem ser aplicados em várias finalidades, incluindo o desenvolvimento e implantação das ações previstas no Plano de Mobilidade; aquisição de materiais e insumos necessários para o planejamento, projeto, implantação, operação e manutenção dos sistemas de trânsito e transporte; contratação da prestação de serviços, incluindo os serviços prestados pela EMDEC em regime de exclusividade; contratação de estudos e pesquisas, investimentos em infraestrutura urbana, capacitação tecnológica, aprimoramento de recursos humanos, entre outros.

Apesar de ter sido instituído e regulamentado, o FDMU ainda não está operacional, conforme informado no Portal Institucional da Prefeitura de Campinas¹⁷. No entanto, a LOA para o ano de 2025 do município, instituída pela Lei Municipal nº 16.681/2024, destina o montante de R\$ 240.000,00 (duzentos e quarenta milhões de reais) para o FDMU, indicando que possivelmente deverá começar a operar em breve.

3.6 Diagnóstico das operações existentes

3.6.1 Transporte Coletivo de Passageiros na RMCAMP

3.6.2 Transporte Intermunicipal de Passageiros da RMCAMP

(a) Contrato de Concessão

O serviço de transporte intermunicipal de passageiros da RMCAMP, gerenciado pela EMTU, foi objeto de concessão em 2014 por meio do Contrato de Concessão EMTU nº 014/2014 ("Contrato RMCAMP"). O contrato define o objeto como sendo a concessão onerosa dos serviços relacionados à operação do transporte coletivo intermunicipal por ônibus e veículos de baixa e média capacidade dentro do Sistema Regular, definido como serviços de transporte coletivo intermunicipal prestados de forma continuada, com linhas comuns, seletivas ou especiais, cada uma com características operacionais, tarifas, itinerários, horários e frotas estabelecidas pelo poder.

- **Linhas Comuns:** Utilizam veículos de características urbanas, permitindo o transporte de passageiros em pé, conforme limites estabelecidos nos anexos do contrato.

¹⁷ Disponível em: <https://campinas.sp.gov.br/secretaria/transportes/pagina/fundo-de-desenvolvimento-da-mobilidade-urbana-fdmu>

- **Linhas Seletivas:** Utilizam veículos de características rodoviárias, não permitindo o transporte de passageiros em pé.
- **Linhas Especiais:** Atendem demandas específicas, não se enquadrando nas definições de linhas comuns ou seletivas, como no caso do sistema de transporte para aeroportos.

Esta concessão de 15 anos, vencida pelo Consórcio BUS+, abrange tanto os serviços já existentes quanto aqueles que podem ser futuramente implementados, além das atividades de operação, conservação e manutenção da infraestrutura existente e a ser criada na Região Metropolitana.

A concessão inclui, como competência exclusiva da concessionária, a operação de atendimento à demanda de passageiros em toda a RMCAMP, de acordo com as especificações e padrões definidos pela STM e detalhados no contrato e seus anexos. Além disso, a concessionária é responsável pela implantação, operação e manutenção do Sistema de Arrecadação e Controle, que envolve a bilhetagem eletrônica. A concessionária também deve operar, conservar e manter o conjunto de terminais e estações de integração, tanto os já implantados quanto os que serão desenvolvidos futuramente na RMCAMP, incluindo sistemas viários construídos especificamente para seu uso.

Complementarmente, o Decreto Estadual nº 57.584/2011, aprovou o regulamento para a concessão onerosa dos serviços de transporte coletivo intermunicipal na RMCAMP. Este regulamento, anexo ao decreto, disciplina que o sistema de transporte intermunicipal na Região Metropolitana inclui todas as viagens de interesse metropolitano, com origem e destino dentro da região, e abrange um conjunto de linhas regulares, terminais, estações, abrigos e pontos de parada, tanto os já implantados quanto os que serão futuramente.

Os serviços são classificados em:

Delegados: Competência exclusiva da concessionária, envolvendo a operação, manutenção e conservação da infraestrutura, além da implantação e gestão do sistema de bilhetagem eletrônica, incluindo o vale transporte.

Não Delegados: Mantidos sob responsabilidade exclusiva do Poder Público, incluem fiscalização e autuação em áreas como veículos, documentação, pessoal operacional, tarifas, e regras de circulação.

Complementares: Serviços considerados convenientes, mas não essenciais, podendo ser prestados por terceiros com a aprovação do Poder Concedente, como serviços de objetos achados e perdidos, e serviços de segurança e vigilância.

3.6.3 Trem Intercidades – Eixo Norte

(a) Contrato de Concessão

O Contrato de Concessão Patrocinada nº 002/2024 visa a concessão da prestação do serviço público de transporte de passageiros sobre trilhos no Trem Intercidades (“TIC”) - Eixo Norte (“Contrato TIC”).

- **Prazo:** O prazo da concessão é de 30 anos, prorrogáveis.
- **Poder Concedente:** O Estado de São Paulo, representado pela SPI.
- **Concessionária:** Consórcio C2 Mobilidade Sobre Trilhos.

Este contrato é abrangente, incluindo várias responsabilidades e atividades que podem ser executadas diretamente pela concessionária ou por meio de terceiros. As principais atividades e encargos cobertos são:

Implantação dos Empreendimentos: Englobam a construção, requalificação, ampliação, adequação e modernização da infraestrutura do TIC Eixo Norte, que inclui obras civis, a instalação de vias permanentes, sistemas de energia, sinalização, controle, telecomunicações, redes aéreas, e a aquisição de material rodante. Também abrange a gestão de demandas ambientais e outras ações necessárias para a prestação adequada dos serviços.

Operação Comercial: Refere-se à operação do TIC Eixo Norte, incluindo empreendimentos e intervenções, além de extensões e incorporações previstas no contrato.

Manutenção e Conservação: Envolve a manutenção e conservação de todos os bens integrantes, assegurando os níveis de qualidade e segurança, cumprir os indicadores de desempenho e assegurar a contínua atualização e modernidade dos serviços.

Serviços Objeto do Contrato:

- **TIC - Eixo Norte:** Inclui a operação do Serviço da Linha 7 – Rubi da CPTM, a operação do Serviço Trem Intermetropolitano (“TIM”), e do Serviço Expresso. Em conjunto, o projeto do TIC – Eixo Norte inclui um total de 23 estações, servindo regiões metropolitanas do Estado de São Paulo, e atendendo municípios como São Paulo, Caieiras, Franco da Rocha, Francisco Morato, Campo Limpo Paulista, Várzea Paulista, Jundiaí, Louveira, Vinhedo, Valinhos e Campinas.
 - **Serviço Expresso:** Um serviço ferroviário intermunicipal de caráter expresso, com aproximadamente 100 km de extensão, ligando São Paulo (Estação Barra Funda), Jundiaí e Campinas, vedando o transporte de passageiros em pé.

- **Serviço Linha 7 - Rubi:** Com 56,8 km, conecta a Estação Barra Funda à Estação Jundiaí, servindo, ainda, as cidades de Caieiras, Franco da Rocha, Francisco Morato, Campo Limpo Paulista, e Várzea Paulista, com características de transporte metropolitano em função do perfil da demanda.
- **Serviço TIM:** Com 44,2 km, liga Jundiaí a Campinas, incluindo paradas em cidades como Louveira, Vinhedo e Valinhos.

(b) Instrumentos Jurídicos de Interesse para o TIC – Eixo Norte

. Convênio MRS-CPTM

Convênio celebrado entre a CPTM e a MRS Logística S/A (“MRS”), concessionária federal de transporte ferroviário de cargas da Malha Sudeste, com o objeto de disciplinar o uso compartilhado de linhas, áreas, instalações, equipamentos e serviços, para execução de atividades dos projetos das segregações e das adequações de trechos compartilhados, de responsabilidade da MRS, tratando dos seguintes temas, dentre outros:

- Regras de compartilhamento de linhas ferroviárias;
- Regulação do uso de bens móveis e imóveis, execução de serviços e rateios;
- Solução das segregações de vias férreas, das adequações e da implantação do TIC – Eixo Norte, para minimizar o compartilhamento entre trens de carga e de passageiros; e
- Sub-rogação das responsabilidades dos partícipes do convênio.

. Termo de Compromisso MRS – SPI

Termo celebrado entre o Estado de São Paulo e a MRS, com interveniência-anuência da CPTM, com os objetivos de compatibilizar as obrigações constantes do Convênio MRS - CPTM, referido no item acima, com as responsabilidades do Estado de São Paulo, objetivando, dentre outros temas, vincular o Convênio MRS - CPTM no que diz respeito às responsabilidades do Estado de São Paulo e da MRS, inclusive quanto aos prazos das segregações, frente à concessão do TIC – Eixo Norte.

. Outros Convênios

O Anexo XIII do Contrato TIC menciona que há outros convênios e demais termos firmados entre o Estado de São Paulo e os municípios localizados no traçado do TIC – Eixo Norte, tendo por objeto a colaboração mútua para desenvolvimento das atividades previstas em planos de trabalho, com o objetivo de garantir as melhores condições jurídicas, financeiras, técnicas, econômicas e políticas para o sucesso da estruturação, contratação e operação do projeto de concessão.

3.6.4 Operações de Transporte nos Municípios Relevantes

3.6.4.1 Campinas

Conforme descreve o portal institucional da EMDEC¹⁸, o Sistema InterCamp, implantado em 2005, é o sistema de transporte público do município de Campinas. Este sistema foi criado para promover uma mudança significativa nas condições de mobilidade e circulação na cidade, introduzindo um novo conceito de rede de linhas e racionalizando a prestação do serviço.

A operação do Sistema InterCamp é dividida entre as concessionárias, que operam os ônibus regulares do Serviço Convencional, e as permissionárias, que operam os microônibus do Serviço Alternativo (ver descrição no item 3.6.3). Cada área operacional é identificada por uma cor específica utilizada nos veículos, facilitando os deslocamentos dos usuários.

As quatro áreas foram divididas da seguinte maneira:

Figura 2: Áreas de Operação do Sistema InterCamp



Fonte – Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas

i. Contratos de Concessão

a. Área 1

O Termo de Contrato nº 15/2006 estabelece a concessão do serviço de transporte coletivo na modalidade convencional na Área 1 do município de Campinas. A Secretaria Municipal de Transportes é a parte interessada, e a empresa Viação Bonavita S/A Transportes e Turismo é a concessionária responsável pela execução do serviço.

A concessão inclui a operação regular do serviço de transporte coletivo na modalidade convencional, abrangendo o território operacional da Área 1. Além disso, a operação do

¹⁸ Disponível em: <http://www.emdec.com.br/eficiente/sites/portalemdec/pt-br/site.php?secao=sistemaintercomp>

serviço de transporte na modalidade seletiva é contemplada, exigindo autorização prévia do poder concedente sob condições estipuladas. O contrato também abrange a prestação de serviços destinados a pessoas com mobilidade reduzida, especificamente através do Serviço de Atendimento Especial (SAE) e do Serviço de Transporte Acessível (STA), conforme especificado no contrato.

O prazo inicial da concessão era de 15 anos, e o contrato poderia ser prorrogado por mais 5 anos, caso a concessionária mantivesse um nível satisfatório de qualidade dos serviços e não houvesse manifestação contrária de nenhuma das partes. Conforme o Termo de Aditamento 053/2021, o Contrato nº 15/2006 foi prorrogado por 5 anos, com início em 21/04/2021.

b. Área 2

O Termo de Contrato nº 16/2006 estabelece a concessão do serviço de transporte coletivo na modalidade convencional na Área 2 do município de Campinas. A Secretaria Municipal de Transportes é a parte interessada, e o Consórcio Cidade Campinas - CONVICAMP é a concessionária responsável pela execução do serviço.

A concessão inclui a operação regular do serviço de transporte coletivo na modalidade convencional, abrangendo o território operacional da Área 2. Além disso, a operação do serviço de transporte na modalidade seletiva é contemplada, exigindo autorização prévia do poder concedente sob condições estipuladas. O contrato também abrange a prestação de serviços destinados a pessoas com mobilidade reduzida, especificamente através do Serviço de Atendimento Especial (SAE) e do Serviço de Transporte Acessível (STA), conforme especificado no contrato.

O prazo inicial da concessão era de 15 anos, e o contrato poderia ser prorrogado por mais 5 anos, caso a concessionária mantivesse um nível satisfatório de qualidade dos serviços e não houvesse manifestação contrária de nenhuma das partes. Conforme o Termo de Aditamento 054/2021, o Contrato nº 16/2006 foi prorrogado por 5 anos, com início em 29/04/2021.

c. Área 3

O Termo de Contrato nº 17/2006 estabelece a concessão do serviço de transporte coletivo na modalidade convencional na Área 3 do município de Campinas. A Secretaria Municipal de Transportes é a parte interessada, e o Consórcio URBCAMP é a concessionária responsável pela execução do serviço.

A concessão inclui a operação regular do serviço de transporte coletivo na modalidade convencional, abrangendo o território operacional da Área 3. Além disso, a operação do serviço de transporte na modalidade seletiva é contemplada, exigindo autorização prévia do poder concedente sob condições estipuladas. O contrato também abrange a prestação de serviços destinados a pessoas com mobilidade reduzida, especificamente através do Serviço de Atendimento Especial (SAE) e do Serviço de Transporte Acessível (STA), conforme especificado no contrato.

O prazo inicial da concessão era de 15 anos, e o contrato poderia ser prorrogado por mais 5 anos, caso a concessionária mantivesse um nível satisfatório de qualidade dos serviços e não houvesse manifestação contrária de nenhuma das partes. Conforme o Termo de Aditamento 055/2021, o Contrato nº 17/2006 foi prorrogado por 5 anos, com início em 29/04/2021.

d. Área 4

O Termo de Contrato nº 18/2006 estabelece a concessão do serviço de transporte coletivo na modalidade convencional na Área 4 do município de Campinas. A Secretaria Municipal de Transportes é a parte interessada, e a empresa Onicamp Transporte Coletivo Ltda. é a concessionária responsável pela execução do serviço.

A concessão inclui a operação regular do serviço de transporte coletivo na modalidade convencional, abrangendo o território operacional da Área 4. Além disso, a operação do serviço de transporte na modalidade seletiva é contemplada, exigindo autorização prévia do poder concedente sob condições estipuladas. O contrato também abrange a prestação de serviços destinados a pessoas com mobilidade reduzida, especificamente através do Serviço de Atendimento Especial (SAE) e do Serviço de Transporte Acessível (STA), conforme especificado no contrato.

O prazo inicial da concessão era de 15 anos, e o contrato poderia ser prorrogado por mais 5 anos, caso a concessionária mantivesse um nível satisfatório de qualidade dos serviços e não houvesse manifestação contrária de nenhuma das partes. Conforme o Termo de Aditamento 056/2021, o Contrato nº 18/2006 foi prorrogado por 5 anos, com início em 29/04/2021.

ii. Contratos de Permissão

O Sistema Alternativo de transporte em Campinas é operado por autônomos, pessoas jurídicas ou cooperativas e se concentra em linhas alimentadoras ou complementares ao sistema principal. Este sistema foi iniciado em 1999 com cerca de 500 permissões, e essas permissões têm sido prorrogadas a cada cinco anos, estando o próximo vencimento previsto para 2027.

Atualmente, o sistema conta com 256 permissões individuais e desempenha uma função complementar ao transporte coletivo convencional. As operações são organizadas nas seguintes cooperativas:

- Altercamp – opera 107 permissões nas áreas 1, 2 e 3;
- Cotalcamp – opera 92 permissões nas áreas 2 e 3;
- Coperatas – opera 57 permissões nas áreas 1 e 4.

iii. Projetos Futuros

a. Nova Concessão do Sistema Convencional

O transporte público coletivo em Campinas será aperfeiçoado com uma nova licitação para concessão do serviço convencional às empresas de ônibus. De 28 de abril a 7 de maio de 2022, ocorreram 11 audiências públicas para discutir as bases do processo com a população. De 19 de agosto a 19 de novembro de 2022, a etapa de consulta pública permitiu que a sociedade se manifestasse sobre a proposta de edital da licitação. O aviso do edital de licitação foi publicado em 20 de dezembro de 2022, e a reabertura da licitação aconteceu em 14 de julho de 2023. Como a sessão pública de 20 de setembro de 2023 foi deserta, a gestão realizou uma nova consulta pública entre 2 de outubro e 30 de outubro de 2023. As mudanças no edital da licitação serão discutidas em mais uma série de 11 encontros regionais, iniciando em 09/12/2024.

O novo edital prevê uma frota elétrica de 60 ônibus no total, com 10 veículos incorporados por ano (cinco por lote), resultando em um crescimento escalonado entre o primeiro e o sexto ano. Além desses 60 ônibus previstos, há a possibilidade de ampliar a frota eletrificada com recursos do Programa de Aceleração do Crescimento (“PAC”), financiando a aquisição de mais 256 ônibus elétricos. O Sistema de Arrecadação e Remuneração (Bilhetagem) contará com a participação do Poder Público, de maneira mista, junto com as operadoras e a EMDEC. O PAI-Serviço¹⁹ foi incorporado à concessão, e haverá uma reestruturação do serviço visando melhorar a qualidade, com novos índices de desempenho, sistemas de gestão, e a incorporação de novas tecnologias nos veículos, como sistemas de monitoramento e gestão de programação de passageiros mais avançados.

Houve também a atualização de todos os índices financeiros que impactam nos custos do sistema de transporte público coletivo, como insumos e mão de obra, além da demanda de passageiros. Os valores serão apresentados nas audiências, juntamente com outras informações detalhadas.

¹⁹ O PAI-Serviço é o transporte gratuito para pessoas com deficiência física ou mobilidade reduzida, oferecido em Campinas por 55 vans.

As características da concessão incluem a operação dos corredores Bus Rapid Transit (“BRT”), aquisição de ônibus novos, silenciosos e menos poluentes, e mais informações em tempo real aos usuários, reduzindo o tempo de espera nos pontos, estações e terminais. Todos os veículos estarão equipados com ar-condicionado, Wi-Fi, tomadas USB, câmeras CFTV, GPS e terminais de computador de bordo. A remuneração dos serviços será atrelada ao desempenho operacional e à qualidade.

A concessão do transporte público será por um período de 15 anos, prorrogável por mais cinco anos, com o critério de julgamento baseado no menor valor da tarifa de remuneração. A operação será dividida em dois lotes: Lote 1 (Norte, Oeste, Noroeste) e Lote 2 (Leste, Sul, Sudoeste), com cada lote abrangendo três áreas operacionais.

b. VLT de Campinas

Conforme informações disponibilizadas pela SPI, o Veículo Leve sobre Trilhos (“VLT”) de Campinas é um projeto em fase preliminar de estudos que está alinhado com o PlanMob – Campinas. Com uma extensão de 44 km, o projeto prevê dois ramais de 22 km cada, com um total de 18 estações, realizando importantes ligações com o TIC - Eixo Norte, com o Aeroporto Internacional de Viracopos e com os municípios de Hortolândia e Sumaré. Se implementado, esse sistema beneficiará três municípios e aproximadamente 1,6 milhão de pessoas.

3.6.4.2 Sumaré

Não obtivemos a íntegra do contrato de concessão para a exploração e prestação do serviço público de transporte coletivo no município de Sumaré. Contudo, uma notícia referente à publicação de 14/07/2023 do Diário Oficial do município²⁰ confirmou a concessão do sistema de ônibus por meio do Termo de Contrato nº 165/2008, vencido pela Viação Ouro Verde Ltda., empresa do Grupo Belarmino que opera com o nome fantasia de MoV Sumaré. Também foi confirmado que, mediante a assinatura de um Termo Aditivo em 14/07/2023, o Termo de Contrato nº 165/2008 foi prorrogado por mais 10 (dez) anos.

3.6.4.3 Americana

Os serviços correspondentes à operação de transporte público coletivo de passageiros por ônibus e as funções de operação, manutenção e conservação da infraestrutura implantada do município de Americana foi concedido à iniciativa privada por meio do Contrato 074/2021. A concessionária Santa Cecília Turismo Ltda. - Sancetur. ficou responsável, durante 15 (quinze) anos, notavelmente,

²⁰ Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2023/07/17/sumare-sp-prorroga-contrato-de-concessao-do-transporte-coletivo-com-a-ouro-verde-do-grupo-belarmino/>

pela execução dos serviços de transporte coletivo de passageiros; adequada limpeza, conservação e manutenção da frota e a implantação e manutenção do sistema de cobrança e bilhetagem eletrônica.

3.6.4.4 Hortolândia

Os serviços correspondentes à operação de transporte público coletivo de passageiros por ônibus do município de Hortolândia foram concedidos à iniciativa privada por meio do Contrato 232/2012, feito no âmbito da Concorrência nº 01/2012. A concessionária Viação Lira Ltda., empresa do Grupo Belarmino que opera com o nome fantasia de LiraBus, ficou responsável, durante 15 (quinze) anos, notavelmente, pela execução dos serviços de transporte coletivo de passageiros; implantação de sistema de bilhetagem eletrônica e exploração comercial de publicidade.

3.6.4.5 Santa Bárbara D'Oeste

Não identificamos o número do contrato, do edital ou do processo administrativo, mas, por meio de notícias²¹, foi possível confirmar que a prestação do serviço público de transporte coletivo no município de Santa Bárbara D'Oeste foi objeto de concessão vencida pela Nova Via, que começou a atuar no município a partir de 2013²²..

3.6.4.6 Valinhos

Notícias informam que, em 2020, a concessão da prestação do serviço público de transporte coletivo no município de Valinhos, vencida pela Santa Cecília Turismo Ltda. - Sancetur, foi considerada irregular pelo Tribunal de Contas do Estado de São Paulo²³ (processos e-TC-015316/989/16-9 e 016760/989/16-0)²⁴. Conforme Diário Oficial do município de 28/06/2023, a Câmara Municipal de Valinhos autorizou, por meio do Decreto Legislativo Municipal nº 13/2023, a manutenção da operação da Sancetur por conta do interesse público.

3.6.4.7 Paulínia

O Diário Oficial de 24/08/2021 do município de Paulínia informa que a prestação do serviço público de transporte coletivo no município foi objeto de concessão, no âmbito da Concorrência Pública nº

²¹ Disponível em: <https://liberal.com.br/cidades/s-barbara/nova-via-renova-frota-de-onibus-em-santa-barbara-doeste-1716462/>

²² Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2018/09/03/santa-barbara-doeste-vai-ganhar-12-novos-onibus/>

²³ Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2023/08/03/valinhos-sp-revoga-licitacao-de-r-266-mil-destinada-a-contratacao-de-consultoria-para-elaborar-a-concessao-do-transporte-coletivo/>

²⁴ Segundo o TCE, o processo licitatório, que culminou na contratação da Sou Valinhos, apresentou as seguintes irregularidades: (i) falta de elaboração de estudo técnico de viabilidade econômico-financeira previamente à licitação; (ii) exigência antecipada de garantia de participação; e (iii) proibição da participação de empresas em recuperação judicial ou extrajudicial.

03/2021 vencida pela Rápido Sumaré Ltda., empresa do Grupo Belarmino que opera com o nome fantasia de MoV Paulínia.

3.6.4.8 Vinhedo

Os serviços relacionados à operação de transporte público coletivo de passageiros por ônibus e as funções de construção, ampliação da capacidade, implantação de melhorias, operação, manutenção e conservação da infraestrutura implantada no município de Vinhedo foram concedidos à iniciativa privada por meio do Contrato nº 47/2020, no âmbito da Concorrência nº 03/2019. A concessionária Rápido Sumaré Ltda., empresa do Grupo Belarmino que opera com o nome fantasia de MoV Vinhedo, ficou responsável, por um período de 10 (dez) anos, notavelmente, pela execução dos serviços de transporte coletivo de passageiros, manutenção de abrigos, implantação de terminais e implantação de sistema de cobrança com bilhetagem eletrônica.

3.6.4.9 Nova Odessa

Não identificamos o número do contrato, do edital ou do processo administrativo, mas, por meio de notícias²⁵, foi possível confirmar que a prestação do serviço público de transporte coletivo no município de Nova Odessa foi objeto de concessão vencida Rápido Sumaré Ltda., empresa do Grupo Belarmino que, conforme notícias²⁶, atua no município pelo menos desde 2011 e que, atualmente, opera com o nome fantasia de MoV Nova Odessa.

3.6.5 Normas sobre transporte coletivo urbano nos Municípios Relevantes

3.6.5.1 Campinas

A Lei Complementar Municipal nº 378/2022, estabelece a reorganização dos serviços de transporte público coletivo no Município de Campinas. O sistema de transporte público coletivo abrange os diversos serviços de transporte urbano de passageiros na região.

A Secretaria Municipal de Transportes (“SETRANSP”) é responsável por determinar as diretrizes gerais para esses serviços e pela outorga de concessão, permissão ou autorização para exploração dos serviços, conforme necessário, através de processo licitatório.

A SETRANSP pode realizar, direta ou indiretamente via delegação à Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas (“EMDEC”), o planejamento, programação, controle, gerenciamento operacional e financeiro, operação, exploração e fiscalização dos serviços de transporte coletivo,

²⁵ Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2022/08/29/nova-odessa-sp-tera-renovacao-de-frota-de-onibus-e-rapido-sumare-adota-o-padrao-mov-para-a-cidade/>

²⁶ Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2018/11/25/rapido-sumare-quer-tarifa-a-r-7-em-nova-odessa/>

inclusive a aplicação de multas. A EMDEC pode estabelecer convênios ou utilizar serviços de entidades creditadas para cumprir essas funções.

O sistema de transporte coletivo de Campinas deve seguir princípios como atendimento à população, qualidade do serviço, redução da poluição, integração entre meios de transporte, sustentabilidade econômica, acessibilidade, preços justos, e compatibilidade com políticas urbanas.

O sistema é constituído por várias modalidades de serviço:

- Serviço Convencional: Operado por pessoas jurídicas utilizando ônibus ou trólebus, com operação regular e tarifação fixada pelo município.
- Serviço Seletivo: Direcionado a segmentos específicos da população, com tarifa e conforto diferenciados.
- Serviço Alternativo: Operado por autônomos, pessoas jurídicas ou cooperativas em linhas alimentadoras ou complementares.
- Serviço Fretado: Prestado de acordo com condições preestabelecidas, obedecendo normas gerais.
- Serviços Especiais: Não inclusos nas categorias anteriores e regulados por decretos específicos.

Os serviços intermunicipais e interestaduais rodoviários, suburbanos ou seletivos precisam de autorização e aprovação de itinerário pela SETRANSP.

Os serviços Convencional, Seletivo e Alternativo são explorados mediante concessão ou permissão, com contratos precedidos de licitação e respeitando os direitos adquiridos dos atuais operadores. A permissão é formalizada por contrato de adesão, sujeita a precariedade e revogabilidade unilateral pelo poder concedente.

A EMDEC, por sua vez, conforme seu portal institucional²⁷, é responsável por executar uma variedade de atividades e serviços de caráter público, econômico e comercial. Entre suas funções, está a execução direta ou indireta dos serviços atribuídos à Secretaria Municipal de Transportes, o que inclui o planejamento, administração, gestão, manutenção e operação do sistema de trânsito e transportes públicos, de acordo com a legislação vigente e o Código de Trânsito Brasileiro.

A empresa pode realizar qualquer atividade ou serviço designado pela administração municipal, tanto em interesse exclusivo do município quanto em concorrência com o estado, conforme estipulado pela Lei Orgânica Municipal. A exploração de publicidade em infraestruturas de mobilidade urbana também é uma de suas competências, englobando a implantação, operação e gestão dessas infraestruturas.

²⁷ Disponível em: <http://www.emdec.com.br/eficiente/sites/portalemdec/pt-br/home.php>

A EMDEC gerencia e fiscaliza concessões, permissões e autorizações para a exploração de bens e serviços públicos relacionados à mobilidade urbana. No âmbito dos serviços de trânsito, a empresa realiza estudos de engenharia de tráfego, gerencia o controle de tráfego, opera estacionamentos públicos, mantém sistemas de sinalização e administra infrações e multas de trânsito.

No que diz respeito aos serviços de transporte, a empresa está envolvida no planejamento, implantação e gestão de sistemas de transporte, gestão de terminais urbanos, estudo tarifário, e fiscalização de modais. Também é responsável por realizar estudos e projetos de mobilidade urbana, oferecendo assessoria técnica e realizando pesquisas relacionadas ao trânsito e transporte.

A execução de obras e serviços públicos em vias urbanas, viadutos, túneis e ciclovias é outra de suas responsabilidades. A empresa também desenvolve atividades de educação e segurança no trânsito, incluindo a coleta de dados de acidentes, capacitação de profissionais e desenvolvimento de campanhas de segurança.

Por fim, a empresa realiza projetos estratégicos e interdisciplinares para fomentar o desenvolvimento econômico, social e urbano de Campinas. Isso envolve o planejamento e gestão de projetos de alta complexidade, captação de recursos, busca de parcerias público-privadas, e o desenvolvimento de tecnologias para cidades inteligentes. Essa vasta gama de serviços pode ser oferecida tanto a entidades públicas quanto particulares mediante contratação.

3.6.5.2 Sumaré

A Lei Municipal nº 4.307/2006, regula o Sistema Municipal de Transporte Público Coletivo em Sumaré, integrando-o com os sistemas da União e do Estado de São Paulo. Esse sistema abrange órgãos públicos, empresas, cooperativas e outras entidades no município, responsáveis por planejar, administrar, normatizar, pesquisar, educar, operar, fiscalizar e aplicar penalidades no setor de transporte público.

A organização e execução do transporte coletivo urbano e rural em Sumaré são responsabilidades do Executivo Municipal, podendo ser realizadas diretamente ou delegadas a entidades públicas ou privadas, seguindo o regime de concessão ou permissão, com licitação pública conforme a legislação vigente.

O transporte coletivo regular deve ser prestado por concessão a pessoas jurídicas, que operem com ônibus de maneira regular e eficiente. O transporte complementar é prestado por permissão a operadores autônomos, utilizando micro-ônibus, também de forma regular.

A Secretaria Municipal de Sistema Viário é responsável pela gestão dos serviços de transporte, incluindo organização, programação, controle, fiscalização, emissão de ordens de serviço, vistorias, auditorias, aplicação de penalidades, e fixação de normas para integração do serviço. Ela também cuida da qualidade do serviço, recebendo e solucionando reclamações de usuários, estimulando a qualidade e produtividade do serviço, e garantindo participação de associações de usuários.

Os serviços de transporte coletivo são classificados em regulares, especiais, experimentais, extraordinários e complementares. Os serviços regulares são executados por pessoas jurídicas com ônibus ou micro-ônibus seguindo itinerários e horários preestabelecidos. Os serviços especiais incluem fretamentos e transporte escolar. Os serviços experimentais são temporários para testar viabilidade. Os serviços extraordinários atendem necessidades excepcionais de curto prazo. Os serviços complementares são operados por autônomos organizados em cooperativas, utilizando miniônibus adaptados para acessibilidade.

Os contratos de concessão têm duração de 15 anos, com possibilidade de prorrogação por mais 10 anos. As permissões duram 7 anos, prorrogáveis por até 3 anos. A remuneração dos serviços é feita preferencialmente por tarifa, fixada e reajustada pelo Poder Executivo.

3.6.5.3 Americana

A Lei Municipal nº 4.384/2006, regula o Serviço Público de Transporte Coletivo Urbano no Município de Americana. Segundo a lei, este serviço deve ser realizado exclusivamente por ônibus, exceto em casos específicos para atender Pessoas com Deficiência, conforme previsto na legislação.

A prestação do serviço é realizada sob o regime de concessão, que deve ser precedido de um processo licitatório regular. O contrato de concessão para operar o serviço de transporte coletivo urbano tem a duração de 15 anos, com possibilidade de prorrogação por até 5 anos, desde que haja justificativa.

O Município de Americana, por meio da Secretaria de Transportes e Sistema Viário, é responsável por organizar, dirigir, coordenar, executar, fiscalizar, delegar e controlar o serviço de transporte coletivo urbano. A secretaria também é encarregada de controlar, vistoriar e fiscalizar a execução do serviço.

Os serviços de transporte coletivo urbano são classificados em três categorias:

- **Regulares:** Estes são os serviços básicos, executados de forma contínua e permanente, operando em linhas com itinerários e frequências mínimas estabelecidas, incluindo pontos de embarque e desembarque, e cobrança de tarifa normal;
- **Experimentais:** Serviços prestados em caráter provisório, com duração máxima de 90 dias, para avaliar sua viabilidade econômica, também cobrando tarifa normal;

- **Extraordinários:** Serviços oferecidos de maneira excepcional para atender necessidades eventuais, fortuitas ou de força maior, com cobrança de tarifa normal.

3.6.5.4 Hortolândia

A Lei Municipal nº 2544/2011, institui o Sistema Municipal de Transporte de Passageiros no Município de Hortolândia. O Serviço de Transporte Coletivo Urbano é definido como aquele operado por pessoas jurídicas mediante concessão, utilizando ônibus ou outros veículos de transporte de passageiros, com operação regular e à disposição contínua dos cidadãos, mediante pagamento de tarifa fixada pelo Poder Executivo Municipal.

A responsabilidade pelo planejamento, controle, fiscalização e definição das diretrizes gerais do Sistema Municipal de Transporte Coletivo cabe à Secretaria de Planejamento Urbano, através do Departamento de Mobilidade Urbana ou qualquer órgão que o suceda.

A lei determina que a exploração dos serviços de transporte coletivo urbano deve ser concedida pela Prefeitura de Hortolândia a terceiros, por meio de contratos precedidos de licitação, em conformidade com a legislação vigente e respeitando os direitos adquiridos dos atuais concessionários. As concessões, nos termos da lei, podem ter duração de 15 anos, prorrogáveis por igual período.

3.6.5.5 Santa Bárbara D'Oeste

A Lei Complementar Municipal nº 50/2009, regulamenta a organização do Sistema de Transporte Público Coletivo Urbano em Santa Bárbara d'Oeste e autoriza o Poder Público a conceder a execução desses serviços a terceiros. O sistema de transporte é dividido em dois regimes: público e privado. O transporte coletivo público inclui ônibus (simples ou articulado), microônibus, vans e táxis, enquanto o transporte coletivo privado abrange serviços de fretamento (empresarial ou turístico) e transporte escolar. O transporte por táxis e o transporte coletivo privado, que compreende o transporte por fretamento (empresarial ou turístico) e o transporte escolar, são regulados por leis específicas propostas pelo chefe do Poder Executivo.

A gestão completa dos serviços de transporte coletivo urbano e viário é responsabilidade do Poder Concedente, através da Coordenadoria de Serviços de Transporte Coletivo Urbano e Sistema Viário, instituída pela Lei Municipal nº 3.062 de 2009. Esta coordenadoria é responsável por organizar, planejar, gerenciar, controlar e fiscalizar os serviços concedidos. Ela também emite e comercializa vale transporte, passes, cartões e bilhetes para o uso dos usuários do serviço de transporte coletivo urbano, emite normas de serviço para a concessionária e realiza vistorias e fiscalizações da frota, equipamentos e instalações da concessionária. Os serviços são prestados sob o regime de concessão, assegurando que a operação do transporte coletivo seja eficiente e conforme as regulamentações.

3.6.5.6 Valinhos

Não foram identificadas normas que organizem o sistema de transporte público coletivo urbano, contudo, o Decreto Municipal nº 9508/2017 regula a operação do serviço de transporte coletivo urbano no Município de Valinhos. Este decreto estabelece as normas gerais e procedimentos para a operação efetiva do sistema de transporte coletivo, assegurando que ele seja conduzido de maneira eficiente e em conformidade com as diretrizes municipais.

Por sua vez, a Lei nº 3733/2003 institui o Programa de Integração do Sistema de Transporte Coletivo no Município de Valinhos, autorizando a concessão do serviço público de transporte coletivo e estabelecendo diversas providências para sua implementação. Este programa visa integrar fisicamente, tarifariamente e operacionalmente a Rede de Transporte Coletivo Municipal de Passageiros (RTCM) utilizando auto-ônibus.

A integração física e tarifária ocorre no Terminal Rodoviário, permitindo a conexão entre linhas municipais e intermunicipais, e promovendo a regularidade dos serviços através da adequada coordenação dos horários de partida dos ônibus municipais.

A Secretaria de Transportes e Trânsito (“STT”) é responsável pelo planejamento, execução e fiscalização do programa. Suas funções incluem o planejamento do transporte coletivo municipal e a supervisão de serviços e obras necessárias para a operação eficiente do sistema. A STT também estabelece normas e regulamentos para a implantação, expansão e manutenção dos serviços, administra e fiscaliza concessões e fixações tarifárias, e coordena a operação do transporte coletivo em colaboração com outros municípios e entidades.

Os serviços de transporte coletivo são oferecidos por meio de linhas urbanas regulares, ajustadas conforme a demanda e as necessidades de atendimento, podendo ser explorados diretamente pelo Poder Público ou indiretamente por concessão, permissão ou autorização.

A decisão sobre a criação, modificação ou extinção de linhas é baseada em estudos de necessidade de transporte, análises de pesquisas de trânsito e avaliação das condições operacionais. A fiscalização é realizada por agentes credenciados da STT, garantindo a conformidade e a qualidade dos serviços oferecidos aos passageiros.

3.6.5.7 Paulínia

Não foram identificadas normas que organizem o sistema de transporte público coletivo urbano, contudo, a Lei Complementar Municipal nº 82/2022 trata da reorganização da estrutura administrativa da Prefeitura Municipal de Paulínia, abordando, entre outros aspectos, as atribuições da Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes. De acordo com o art. 156, a Secretaria é responsável por promover o planejamento, integração, supervisão, controle, gerenciamento e regulamentação dos serviços de transportes coletivos e individuais de passageiros. Além disso, a

Secretaria deve avaliar, planejar, executar, coordenar e supervisionar ações, projetos e programas relacionados ao transporte, com o objetivo de melhorar a segurança e a fluidez do trânsito na cidade.

3.6.5.8 Vinhedo

Não foram identificadas normas que organizem o sistema de transporte público coletivo urbano, contudo, a Lei Municipal nº 3.861/2018 autoriza o Poder Executivo a conceder os serviços de transporte coletivo urbano de passageiros por um período inicial de dez anos, com a possibilidade de prorrogação por mais dez anos, utilizando a modalidade de concorrência pública para o processo licitatório. A concessionária responsável pela prestação dos serviços deve garantir que eles sejam realizados com eficiência, segurança, continuidade e tarifas justas. Além disso, a execução dos serviços será fiscalizada pelo Município, contando com a cooperação dos próprios usuários para assegurar a qualidade e a adequação do serviço prestado.

3.6.5.9 Nova Odessa

A Lei Municipal nº 2.497/2011 regula o Serviço Público de Transporte Coletivo Urbano no município de Nova Odessa. A prestação deste serviço é realizada exclusivamente por ônibus e micro-ônibus. O serviço é operado sob regime de concessão, que é outorgada por meio de um processo de licitação na modalidade de concorrência pública para pessoas jurídicas ou consórcios de empresas capazes de realizá-lo por sua conta e risco. Os concessionários devem investir no serviço e recuperar o investimento através da exploração do serviço ou obra por um período determinado.

O prazo inicial da concessão é de 10 anos, com possibilidade de prorrogação por mais 10 anos, desde que seja de interesse público. A gestão do serviço público de transporte coletivo cabe ao município de Nova Odessa, especificamente ao setor de transportes, que é responsável por organizar, dirigir, coordenar, controlar e avaliar as operações e manutenções relacionadas ao transporte coletivo. Este setor também tem a competência de controlar, vistoriar e fiscalizar a execução do serviço, garantindo sua eficiência e regularidade.

3.6.6 Sistema de Bilhetagem

i. Cartão BUS+

O Cartão BUS+ é o sistema de bilhetagem adotado pela EMTU no âmbito do Contrato RMCAMP, sendo emitido, distribuído e operado pela concessionária Consórcio BUS+. Trata-se de um *smartcard*, um sistema de bilhetagem eletrônica que permite a cobrança das tarifas e o acesso dos usuários ao sistema metropolitano de transporte da RMCAMP por meio de créditos adicionados em forma de valores monetários. Apesar de esse ser o meio de pagamento mais divulgado pela concessionária, o pagamento em moeda corrente nacional em seus veículos e terminais continua a ser aceito.

As diretrizes do Contrato RMCAMP estabeleceram as seguintes categorias de Cartão BUS+:

- BUS+ Vale-Transporte

O Cartão BUS+ pode ser utilizado na função de Vale-Transporte. Para isso, é necessário que as empresas cadastrem seus empregados no site da concessionária e atender aos requisitos legais estabelecidos. O Cartão BUS+ Vale-Transporte, de acordo com a legislação vigente, deve ser utilizado somente no trajeto entre residência-trabalho e vice-versa. O limite de utilização é de 6 vezes ao dia e o tempo de reutilização é de 30 minutos, desde que seja utilizado em um ônibus da mesma linha.

- BUS+ Cidadão

O Cartão BUS+ Cidadão é a principal modalidade do Cartão BUS+, podendo ser utilizado regularmente por qualquer pessoa através da compra de créditos. Além disso, ele pode ser adquirido por turistas, entre outros usuários, por meio de unidades temporárias. O uso desse cartão é limitado a por dia: 20 vezes por dia, e não há limite de tempo para sua rerepresentação na catraca.

- BUS+ Escolar

Após o cadastro no site da EMTU, o Cartão BUS+ Escolar oferece aos estudantes o benefício de pagar apenas 50% da tarifa ou, em alguns casos, conforme legislação vigente, isentar-se completamente do custo do transporte para deslocar-se até as instituições de ensino e retornar delas.

- BUS+ Especial

O Cartão BUS+ Especial confere gratuidade aos passageiros portadores da Carteira de Identificação do Passageiro Especial (CIPES) que utilizam as linhas de ônibus intermunicipais, de característica comum, nas RMCAMP.

- BUS+ Sênior

- ii. O Cartão BUS+ Sênior garante gratuidade aos passageiros que tiverem idade igual ou superior a 60 e 64 anos²⁸ e deve ser solicitado por meio do site da concessionária.ABASP

A Associação de Apoio e Estudo da Bilhetagem e Arrecadação nos Serviços Públicos de Transporte Coletivo de Passageiros do Estado de São Paulo ("ABASP") é uma entidade de direito privado, sem fins lucrativos, constituída em outubro de 2019. Seu principal objetivo é apoiar, fomentar e aprimorar atividades de bilhetagem e arrecadação nos serviços públicos de transporte coletivo de passageiros. Isso inclui a operação e comercialização de créditos eletrônicos de transporte, bem como a captura e o processamento de transações de bilhetagem, abrangendo o sistema metroferroviário, o sistema sobre pneus e outros modais.

²⁸ Para pessoas com idade acima de 65 anos, basta a apresentação de documento de identidade, na forma do Estatuto do Idoso. Porém, em seu site, o Consórcio BUS+ informa que, por uma questão de segurança, orienta que as pessoas com mais de 65 anos também façam o Cartão BUS+ Sênior.

Atualmente, a ABASP atua somente na Região Metropolitana de São Paulo, mas possui potencial para expandir suas operações para outras regiões metropolitanas e municípios do Estado de São Paulo. Além disso, dedica-se à realização de estudos visando melhorias nas atividades de bilhetagem e arrecadação, em conformidade com a legislação e regulamentação pertinentes. Atualmente, a ABASP é composta pelas concessionárias de transporte coletivo de passageiros sobre pneus da Região Metropolitana de São Paulo, pela Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metrô) e pela CPTM.

. Bilhetagem TIC – Eixo Norte²⁹

. Bilhetagem Serviço TIM

No contexto da concessão do TIC – Eixo Norte, conforme descrito, não haverá mudança na sistemática de arrecadação e bilhetagem utilizada atualmente no sistema metroferroviário e no transporte sobre pneus do município de São Paulo e da Região Metropolitana de São Paulo. Esta sistemática é gerida pelo Sistema de Bilhetagem e Arrecadação (SBA), que é operado pela ABASP. A arrecadação é feita por meio de títulos de viagem, como o Cartão TOP, QR Code, ou outros métodos de pagamento geridos pela ABASP.

A concessionária não fará parte da comercialização de créditos ou títulos de viagem. O acompanhamento e fiscalização da operação dos sistemas de arrecadação e bilhetagem são realizados através de adesão ao SBA, sob a atuação da ABASP.

A adesão da concessionária à ABASP é obrigatória, garantindo que a tarifa paga pelos passageiros que utilizam o Serviço TIM seja totalmente repassada à Conta Centralizadora dos Serviço TIM, após o desconto das taxas devidas à ABASP, que cobrem a contribuição associativa e despesas pela prestação dos serviços de bilhetagem eletrônica. Este montante não impactará a remuneração da concessionária no que se refere ao Serviço TIM.

. Bilhetagem Serviço Expresso

O sistema de bilhetagem e arrecadação para o Serviço Expresso, que conecta São Paulo, Jundiaí e Campinas, foi projetado para atender à demanda específica de passageiros desse serviço. O objetivo principal é implantar e operar um sistema eficiente que suporte a demanda estimada de passageiros. As plataformas do Serviço Expresso nas estações de Campinas, Jundiaí e Barra Funda estarão separadas das plataformas dos serviços TIM e Linha 7, garantindo controles distintos por meio de barreiras de acesso diferentes.

²⁹ Foram analisadas apenas os mecanismos de bilhetagem dos serviços que irão atender municípios da RMCAMP.

A concessionária terá autonomia para operar o sistema de arrecadação e bilhetagem do Serviço Expresso, que será independente e não interoperável com os sistemas dos serviços Linha 7 e TIM. Isso permite à concessionária estabelecer sua própria estrutura tarifária, respeitando um teto definido no contrato, com a possibilidade de diferenciar tarifas com base na qualidade dos assentos e oferecer descontos conforme uma política comercial. A arrecadação das receitas do Serviço Expresso será feita diretamente pela concessionária, que depositará o montante arrecadado integralmente na Conta Centralizadora do Serviço Expresso.

As estações Barra Funda, Jundiaí e Campinas serão equipadas com bilheteiras e equipamentos de autoatendimento para a arrecadação e bilhetagem, e o sistema deverá fornecer dados em tempo real ao poder concedente. Os passageiros terão à disposição diferentes tipos de bilhetes, como bilhete individual com identificação de assento e bilhete multi-viagem para passageiros frequentes, que podem ser reservados por meio de aplicativos, web, bilheteiras ou totens.

3.7 Os bilhetes serão suportados por diversas tecnologias, incluindo bilhetes de papel com QR-code, QR-code para celular, Cartão Serviço Expresso registrado no site da concessionária com reservas associadas, e cartão de crédito cadastrado também para identificação do passageiro. Além disso, cada trem contará com um agente ou chefe a bordo para fiscalizar a reserva de assentos, solucionar conflitos e verificar a validade dos bilhetes, garantindo um serviço seguro e bem-organizado. Conclusões sobre os aspectos institucionais e jurídicos

3.7.1 Pontos de atenção sobre a RMCAMP

PDUI-RMS

A aprovação de um PDUI para a Região Metropolitana de Campinas é não apenas obrigatória para as regiões metropolitanas, conforme estipulado pelo Estatuto da Metrópole, mas também é um instrumento essencial para assegurar a governança interfederativa, a normatividade e a execução das ações de interesse comum. Isso deve ocorrer por meio de uma articulação democrática e coordenada dos agentes metropolitanos. Além disso, há uma aparente ausência de outros planos desenvolvidos pela AGEMCAMP que poderiam servir como referência para orientar o desenvolvimento da RMCAMP.

Existe um portal do Governo do Estado dedicado a disponibilizar dados e documentações relacionados aos PDUIs estaduais, incluindo o PDUI da RMCAMP. Nesse portal, encontram-se informações relevantes, como a Deliberação CD-RMC nº 050/2016, que instituiu o Comitê Executivo do PDUI, e a Deliberação CD-RMC nº 049/2016, que aprovou seu financiamento por meio de recursos do Fundo.

Entretanto, apesar da riqueza de informações disponíveis no portal, não há registros de que o PDUI da RMCAMP tenha sido efetivamente convertido em lei ou mesmo concluído. As informações mais recentes indicam que, em 15 de março de 2022, estava prevista a realização da última audiência pública antes da elaboração final do PDUI, mas não há atualizações adicionais sobre o seu progresso posterior.

Fortalecimento da Governança Metropolitana

A governança metropolitana da Região Metropolitana de Campinas é formalmente constituída e estruturada pela Lei nº 870/2000. Sua organização é definida por uma tríade composta pela AGEMCAMP, CONDECAMP e FUNDOCAMP. A legislação que institui esse arranjo organizacional, juntamente com dispositivos complementares, organiza o processo decisório nessas três entidades de forma interligada, o que pode contribuir para a sinergia e o alinhamento de políticas.

Contudo, embora o CONDECAMP, enquanto órgão deliberativo e normativo, tenha a função de aprovar objetivos e metas regionais, e a AGEMCAMP, como autarquia estadual, possua a competência de coordenar o desenvolvimento da RMCAMP, é perceptível a dificuldade em verificar a efetividade das ações realizadas por esses órgãos, especialmente no que concerne à mobilidade metropolitana.

Destaca-se a falta de informações disponibilizadas no portal institucional da AGEMCAMP, que deveria também reunir dados sobre as demais entidades metropolitanas. A ausência de documentos cruciais, como o Regimento Interno das três entidades, dificulta um melhor entendimento sobre sua governança interna. Isso impede, por exemplo, a confirmação sobre a incorporação de uma participação ativa da sociedade civil na composição da AGEMCAMP, conforme exigido pelo Estatuto das Cidades.

Ademais, não constam disponibilizadas atas de reuniões do conselho, nem relatórios de atividades suficientemente detalhados para uma avaliação adequada das ações da Governança Metropolitana como um todo. Também faltam contratos e instrumentos de liberação, documentos que seriam importantes para analisar as atividades do FUNDOCAMP.

Os projetos de mobilidade na RMCAMP são coordenados e conduzidos pelo Governo do Estado, conforme estabelecido pela Lei Complementar nº 760/94, art. 7º, §2º, através da atuação de

secretarias relevantes e da participação de empresas públicas, como a EMTU e, mais recentemente, a CPTM.

Nesse sentido, há um conflito entre a competência no planejamento da mobilidade metropolitana atribuída ao governo do estado e as funções de planejamento e articulação da governança metropolitana. Assim, a AGEMCAMP, que tem como finalidade integrar a organização, o planejamento e a execução de metas e planos de interesse comum na RMCAMP, vê sua eficácia comprometida.

Portanto, não se pode assegurar que, institucionalmente, haja um efetivo protagonismo dos municípios que compõem a RMCAMP, por meio da governança metropolitana, nas decisões relativas ao transporte de caráter intermunicipal.

Essa situação de esvaziamento de competência das entidades metropolitanas é exemplificada pela concessão do Sistema de Ônibus Metropolitano de Campinas e, mais recentemente, pela concessão do Trem Intercidades – Eixo Norte. Ambas são iniciativas do Governo do Estado, desenvolvidas e executadas pela EMTU e pela CPTM, através das STM e SPI, respectivamente.

Desse modo, a ausência de decisões unificadas de caráter metropolitano pode resultar na gestão e operação descoordenada dos transportes coletivos de passageiros em âmbito municipal, de forma isolada. Observa-se uma concorrência institucional e normativa sem registros, pelo menos no que tange ao transporte coletivo, de integração ou mesmo cooperação intergovernamental.

3.8 Anexos Jurídicos

3.8.1 Framework Geral da RM

FRAMEWORK INSTITUCIONAL DA RM	
Constituição da RM	A RMCAMP foi instituída pela Lei Complementar Estadual nº 870/2000 (" <u>LC nº 870/2000</u> "), com fundamento no art. 7º da Lei Complementar Estadual nº 760/94 (" <u>LC nº 760/94</u> ").
Composição da RM e atualização	Americana, Artur Nogueira, Campinas, Cosmópolis, Engenheiro Coelho, Holambra, Hortolândia, Indaiatuba, Itatiba, Jaguariúna, Monte Mor, Nova Odessa, Paulínia, Pedreira, Santa Bárbara d'Oeste, Santo Antônio de Posse, Sumaré, Valinhos, Vinhedo e Morungaba.
Correspondência da RM com a disciplina jurídica metropolitana	A governança metropolitana da Região Metropolitana de Campinas é formalmente estabelecida e estruturada por meio de uma lei específica (Lei nº 870/2000), que define uma organização clara composta pela AGEMCAMP, CONDECAMP e FUNDOCAMP, além de legislação que estabelece um arranjo organizacional interligado para o processo decisório. No entanto, a ausência do PDUI é um ponto de extrema relevância. Sua aprovação por meio de lei estadual é um dos requisitos formais considerados pelo Estatuto das Metrôpoles para alcançar a gestão plena. Sem a aprovação do PDUI, não é possível considerar que a governança da RMCAMP esteja integralmente adequada aos ditames do Estatuto da Metrôpole.
Estrutura de governança da RM	Conforme a LC nº 870/2000, a estrutura de Governança da RMCAMP é composta pelos seguintes órgãos, sistematizados por meio da figura abaixo: <ul style="list-style-type: none">• AGEMCAMP - entidade autárquica em regime especial, goza de autonomia administrativa, financeira e patrimonial, e tem a finalidade de integrar a organização, o planejamento e a execução de FPICs na RMCAMP. Sua composição inclui um Conselho Deliberativo e Normativo e uma Diretoria Executiva, que inclui a Assistência Técnica, Procuradoria Jurídica, Diretoria

	<p>Técnica e Diretoria Administrativa. O Conselho Deliberativo e Normativo corresponde ao CONDECAMP, conforme definido pela LC nº 870/2000.</p> <ul style="list-style-type: none"> • CONDECAMP - órgão colegiado de caráter deliberativo e normativo, instituído pela LC nº 870/2000 e formalmente instalado pelo Decreto Estadual nº 46.057/2001. Sua composição do inclui um representante de cada município da região, além de representantes do Estado. • FUNDOCAMP - mecanismo financeiro vinculado à AGEMCAMP. Ele é destinado a apoiar o planejamento integrado e as ações conjuntas entre o Estado e os municípios da RMCAMP no que tange às FPICs. A supervisão da aplicação dos recursos do Fundo é realizada por um Conselho de Orientação, composto por seis membros: quatro do CONDECAMP e dois diretores da AGEMCAMP.
<p>Contratos celebrados pela RM</p>	<p>TIC – Eixo Norte: O Contrato de Concessão Patrocinada para Implantação e Operação do Trem Intercidades – Eixo Norte (“<u>Contrato TIC</u>”) foi celebrado em 29 de maio de 2023 entre o Estado de São Paulo, por meio da SPI, e o Consórcio C2 Mobilidade Sobre Trilhos, com prazo de vigência de 30 (trinta) anos. O Contrato TIC possui como objeto a delegação, por meio de parceria público-privada na modalidade de concessão patrocinada, da implantação e operação da Linha 7 – Rubi, da CPTM, a implantação do Serviço TIM, entre Jundiaí e Campinas, e a implementação do Serviço Expresso, entre São Paulo e Campinas.</p> <p>Ônibus Metropolitano: O Contrato de Concessão dos serviços públicos de transporte metropolitano urbano de passageiros de todo o sistema regular coletivo intermunicipal por ônibus e demais veículos de baixa e média capacidade, e as funções de conservação, manutenção e operação da infraestrutura existente a ser implantada na Região Metropolitana de Campinas (“<u>Contrato RMCAMP</u>”) foi celebrado em 27 de agosto de 2014 entre o Estado de São Paulo, por meio da STM, e o Consórcio BUS+, com prazo de vigência de 15 (quinze) anos.</p>

	Apesar de haver substancial informação sobre os contratos metropolitanos, houve substancial dificuldade em se obter informações sobre as operações de transporte coletivo de alguns municípios da RM.
Existência de Convênios/Consórcios Públicos	N/D
Normas sobre Mobilidade Urbana editadas pela RM	Além do PDUI-RMCAMP, que ainda está em processo de elaboração e não foi oficialmente publicado por meio de Lei Estadual específica, inexistem normas mais objetivas no que tange à regulação da mobilidade urbana na RMCAMP.
Agente fiscalizador metropolitano	A Agência Metropolitana de Campinas (“ <u>AGEMCAMP</u> ”) é uma autarquia, em regime especial, vinculada à SDUH, e criada pela Lei Estadual nº 946/2003 (“ <u>Lei AGEMCAMP</u> ”) e regulamentada pelo Decreto Estadual nº 49.305/2004 (“ <u>Decreto AGEMCAMP</u> ”).

3.8.2 Operações existentes de transporte

ÔNIBUS METROPOLITANO - CONTRATO DE CONCESSÃO EMTU Nº 014/2014	
Contrato / Tipo de Operação	Concessão dos serviços de operação de transporte coletivo intermunicipal por ônibus e veículos de baixa e média capacidade.
Partes	<ul style="list-style-type: none"> • Poder Concedente: Estado de São Paulo, por meio da Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos - STM, e a EMTU/SP. • Concessionária: Consórcio Bus+.

ÔNIBUS METROPOLITANO - CONTRATO DE CONCESSÃO EMTU Nº 014/2014	
Autoridade Reguladora	EMTU/SP (Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S.A.)
Objeto	Operação, conservação e manutenção dos serviços de transporte intermunicipal na Região Metropolitana de Campinas.
Municípios integrantes das linhas de transporte	Americana, Artur Nogueira, Campinas, Cosmópolis, Engenheiro Coelho, Holambra, Hortolândia, Indaiatuba, Itatiba, Jaguariúna, Monte Mor, Nova Odessa, Paulínia, Pedreira, Santa Bárbara D'Oeste, Santo Antonio de Posse, Sumaré, Valinhos e Vinhedo.
Tipo de Outorga	<i>Concessão Onerosa</i>
Valor do contrato	<i>R\$ 2.100.000.000,00 (dois bilhões e cem milhões de reais).</i>
Data de assinatura	27 de agosto de 2014
Vigência	<i>15 anos.</i>
Atribuições e obrigações	<p>Concessionária:</p> <p>O contrato de concessão delinea uma série abrangente de responsabilidades que a concessionária deve observar para o adequado funcionamento dos serviços de transporte coletivo na Região Metropolitana de Campinas. A concessionária deve cumprir todas as disposições contratuais, legais e regulamentares sob a supervisão do Poder Concedente, representado pela EMTU/SP. Isso inclui executar serviços com diligência, eficiência e economia, utilizando as melhores práticas técnicas.</p> <p>A concessionária deve comprovar sua regularidade fiscal e trabalhista, renovando anualmente documentos de conformidade com seguridade social e demais obrigações fiscais, e enviá-los à EMTU/SP. É essencial garantir a prestação de um serviço adequado, disponibilizando uma frota</p>

ÔNIBUS METROPOLITANO - CONTRATO DE CONCESSÃO EMTU Nº 014/2014

	<p>completa e equipando garagens conforme requisitos legais, com a possibilidade de usar áreas provisórias por até 360 dias.</p> <p>O contrato estipula a proteção do patrimônio público e a segurança dos usuários, responsabilizando a concessionária por todos os atos de sua competência. Ela deve implementar programas de gestão e treinamento para seus empregados, com o intuito de melhorar a segurança e a experiência dos usuários. Também é responsável por manter o Poder Concedente informado sobre ocorrências não rotineiras e preparar esquemas para emergências.</p> <p>A concessionária deve comunicar adequadamente ao público e aos usuários sobre mudanças operacionais ou tarifárias durante situações excepcionais. É preciso respeitar determinações legais ambientais, garantir o comportamento e a eficiência dos seus empregados, e cumprir as normas trabalhistas e de segurança. Além disso, deve fornecer todas as informações necessárias ao Poder Concedente, permitindo fiscalização e auditorias.</p> <p>A empresa é responsável pelo pagamento de impostos, taxas, e despesas de consumo relacionadas às suas operações. Deve prestar contas da gestão dos serviços, operar as linhas conforme condições atuais e adaptar sua frota para acessibilidade, conforme os regulamentos vigentes. Finalmente, pode propor melhorias em seus métodos e equipamentos após aprovação do Poder Concedente, visando otimizar desempenho, atendimento, custos e preservação ambiental.</p>
<p>Forma de Remuneração da Contratada</p>	<p>O contrato define as fontes de receita da concessionária, assegurando a viabilidade econômica da operação. As principais fontes de receita incluem as tarifas pagas pelos usuários, que constituem a principal fonte de renda. Além disso, a concessionária pode gerar receitas a partir de contratos de publicidade, desde que não sejam proibidos por lei, seguindo os critérios estabelecidos nos Anexos 16 e 24 do contrato. Outras receitas alternativas também são permitidas, como receitas complementares, acessórias e de projetos associados, desde que previamente aprovadas pelo</p>

ÔNIBUS METROPOLITANO - CONTRATO DE CONCESSÃO EMTU Nº 014/2014	
	Poder Concedente. Ademais, a concessionária pode, com anuência do Poder Concedente representado pela EMTU/SP, utilizar os créditos e receitas obtidos através do contrato como garantia para financiamento. Este financiamento pode ser destinado à compra de veículos, acessórios e equipamentos, mas deve ser feito de forma a não comprometer a operacionalização e a continuidade dos serviços.
Reajuste Tarifário	<i>O contrato define que a tarifa, assim como os critérios e a periodicidade para sua atualização e as condições para sua revisão, é estabelecida pelo Poder Concedente, de acordo com sua política tarifária e em conformidade com as normas legais e regulamentares pertinentes. A grade tarifária vigente, apresentada no Anexo 08, e as tarifas contidas no Anexo 03, que estão em vigor desde 12 de fevereiro de 2012, são reconhecidas pela concessionária como referência para a adequada remuneração pela prestação dos serviços objeto da concessão.</i>
Requalificação da Tarifa	N/D
Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	<i>O contrato prevê que, quando as condições estipuladas forem cumpridas, seu equilíbrio econômico-financeiro será considerado mantido. A análise para qualquer recomposição desse equilíbrio deve avaliar as condições econômicas gerais, evitando limitar-se apenas a impactos de eventos específicos. As partes têm direito à recomposição do equilíbrio nos termos da legislação vigente, em casos como incrementos de receita por fontes alternativas, redução de custos por fatores externos, modificações unilaterais impostas pelo Poder Concedente que alterem custos ou receitas, ocorrência de casos fortuitos ou de força maior, alterações legislativas significativas, e surgimento de novas fontes de receita.</i>
Formas de Reequilíbrio	<i>Caso haja necessidade de recomposição, ela deve ser acordada entre as partes com base em um relatório técnico ou laudo pericial que demonstre o impacto no modelo de negócio da concessionária. A concessionária pode solicitar essa recomposição por meio de um requerimento fundamentado,</i>

ÔNIBUS METROPOLITANO - CONTRATO DE CONCESSÃO EMTU Nº 014/2014

	<p><i>acompanhado de evidências técnicas, dentro de 30 dias após a ocorrência do evento que causou o desequilíbrio.</i></p> <p><i>A recomposição será única, completa e final para o restante do contrato e deve ser aprovada pelo Poder Concedente. A implementação será baseada nas projeções financeiras do modelo de negócio da concessionária. O Poder Concedente tem a prerrogativa de decidir a forma de recomposição, visando garantir a continuidade do serviço. As opções incluem alteração do valor da tarifa, mudança nos parâmetros operacionais para melhorar a qualidade do transporte, alteração de percentuais definidos no contrato, prorrogação ou redução do prazo contratual, ou uma combinação dessas modalidades, conforme julgar apropriado.</i></p>
<p>Garantias</p>	<p><i>O contrato estabelece que a concessionária ofereceu garantias para assegurar a execução adequada de suas obrigações. A primeira garantia é um montante de R\$ 12.500.000,00, correspondente a 0,5% do valor estimado do contrato, na forma de seguro garantia. Este valor deve ser ajustado anualmente para se manter proporcional a 0,5% do valor total do contrato, conforme os reajustes descritos no Anexo 41. Além disso, foi estabelecida uma garantia de R\$ 1.787.500,00 por veículo, destinada a assegurar a disponibilidade de frota necessária para a operação global, também na modalidade de seguro garantia.</i></p> <p><i>Para garantir a disponibilidade de garagens, foi estipulado um valor de R\$ 240,00 por metro quadrado, embora a modalidade específica desta garantia não tenha sido detalhada. A liberação dessas garantias está condicionada a determinadas condições: a garantia principal será restituída pela EMTU/SP após o encerramento do contrato, desde que seja emitido um termo circunstanciado específico e o programa de desmobilização operacional seja concluído. Já as garantias relacionadas à frota e às garagens serão liberadas após a emissão de um laudo de vistoria e a emissão do termo circunstanciado específico de encerramento do contrato.</i></p>

ÔNIBUS METROPOLITANO - CONTRATO DE CONCESSÃO EMTU Nº 014/2014

Hipóteses de extinção

O contrato estipula que a concessão será considerada extinta quando ocorrerem certos eventos, de acordo com as normas legais específicas. Esses eventos incluem o término do prazo do contrato, a encampação do serviço, caducidade, rescisão, anulação, ou falência/extinção da concessionária. Uma vez extinta a concessão, todos os bens e melhorias vinculados, como terminais, estações, abrigos, pontos de parada, modificações do sistema viário, bem como direitos e privilégios relacionados à operação dos serviços concedidos, reverterão ao Poder Concedente automaticamente, sem necessidade de notificações ou formalidades adicionais.

O contrato estipula várias condições sob as quais a concessão pode ser extinta, revertendo bens e direitos ao Poder Concedente. A extinção ocorre automaticamente ao término do contrato, conforme os subitens 16.2 a 16.5, com bens revertidos livres de ônus. Um programa de desmobilização operacional será estabelecido 12 meses antes do término do contrato.

Na encampação, o Poder Concedente retoma os serviços no interesse público, mediante lei específica, e após pagamento de encargos não amortizados, conforme a Lei Federal n.º 8987/95.

A caducidade pode ser declarada por decreto, após processo administrativo que garanta o direito de defesa da concessionária. Motivos para caducidade incluem prestação inadequada de serviços, descumprimento de cláusulas ou leis, paralisação de serviços, perda de condições econômicas ou técnicas, inadimplência em obrigações financeiras, não renovação de garantias, descumprimento de penalidades e normas contratuais, cessão ou subcontratação sem autorização, não implementação de sistemas de controle e bilhetagem, e transferência de concessão ou controle societário sem anuência.

ÔNIBUS METROPOLITANO - CONTRATO DE CONCESSÃO EMTU Nº 014/2014	
	<p><i>A concessionária pode rescindir o contrato se o Poder Concedente não cumprir suas obrigações, mas isso deve ser feito por meio de uma ação judicial específica. Os serviços devem continuar até que haja uma decisão judicial final.</i></p> <p><i>Em caso de anulação, a concessionária será ressarcida pelos investimentos não amortizados, desde que não tenha contribuído para o vício que levou à anulação. Não será pago nenhum lucro cessante.</i></p> <p><i>Se a concessionária for extinta devido a falência não fraudulenta, o contrato termina automaticamente, seguindo as disposições para o término. Em caso de falência fraudulenta ou dissolução deliberada, as disposições da caducidade se aplicam, com um processo administrativo para avaliar prejuízos e sanções. O patrimônio não pode ser dividido sem a vistoria do Poder Concedente e o pagamento de indenizações devidas.</i></p>
Riscos da Contratada	<i>Não especificados</i>
Riscos do Poder Concedente	<i>Não especificados</i>
Riscos Compartilhados	<i>Não especificados</i>
Transferência / Subcontratação	<i>O contrato especifica que não é permitida a cessão ou subcontratação total ou parcial dos serviços relacionados às funções de operação.</i>
Transferência de Controle	<i>A cláusula 6.42 do documento estabelece que qualquer alteração nas cláusulas do estatuto ou contrato social da concessionária deve ser previamente autorizada pelo Poder Concedente, através da EMTU/SP. Isso inclui as situações de fusão ou cisão. Este procedimento é necessário para assegurar que mudanças estruturais ou contratuais não comprometam os termos e condições da</i>

ÔNIBUS METROPOLITANO - CONTRATO DE CONCESSÃO EMTU Nº 014/2014	
	<i>concessão e que continuem alinhadas com os interesses públicos e regulatórios estabelecidos pelo Poder Concedente.</i>
Penalidades	<i>O contrato estabelece que, além das sanções previstas na Lei Federal n.º 8.666/93, a concessionária está sujeita a penalidades por infrações conforme listado no Anexo 45. As infrações são classificadas em leves, médias, graves e gravíssimas. Infrações leves resultam em advertência escrita, e em caso de reincidência, acarretam uma multa de 50 tarifas da primeira faixa da grade tarifária para as linhas comuns da Região Metropolitana de Campinas (RMC). Para reincidências subsequentes, a multa é dobrada. Se as irregularidades previstas nas subcláusulas 1.16 e 1.17 do Anexo 45 forem cometidas, a advertência é substituída por uma multa imediata de 50 tarifas. Infrações listadas nas subcláusulas 4.20 a 4.24 do Anexo 45 resultam em multa e apreensão do veículo. Infrações médias acarretam multa de 100 tarifas; infrações graves, 200 tarifas; e infrações gravíssimas, 400 tarifas, todas com base na primeira faixa da grade tarifária das linhas comuns da RMC. No caso de inadimplemento parcial ou total do contrato, o Poder Concedente, através da EMTU/SP, pode aplicar penalidades isolada ou cumulativamente, dependendo da gravidade, exceto nos casos previstos no parágrafo único do artigo 393 do Código Civil Brasileiro.</i>
Aditivos Contratuais	<i>N/D</i>

TREM INTERCIDADES – EIXO NORTE	
Contrato / Tipo de Operação	<i>Concessão de serviço público de transporte de passageiros sobre trilhos.</i>
Partes	<ul style="list-style-type: none"> • Poder Concedente: Governo do Estado de São Paulo, Secretaria de Parcerias em Investimentos. • Concessionária: Identificada como a vencedora da licitação, constituída como SPE.

TREM INTERCIDADES – EIXO NORTE	
	<ul style="list-style-type: none"> • Interveniente/Anuente: Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM).
Autoridade Reguladora	<i>Governo do Estado de São Paulo, por meio da Secretaria de Parcerias em Investimentos.</i>
Objeto	<i>Concessão para prestação do serviço público de transporte de passageiros sobre trilhos do TIC Eixo Norte.</i>
Municípios integrantes das linhas de transporte	<i>São Paulo, Jundiaí, Valinhos, Vinhedo e Campinas.</i>
Tipo de Outorga	<i>Concessão Patrocinada</i>
Valor do contrato	<i>R\$ 14,2 bilhões</i>
Data de assinatura	<i>29/05/2024</i>
Vigência	<i>30 anos</i>
Atribuições e obrigações	<p>Obrigações da Concessionária:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Prestação de Serviço Adequado;</i> • <i>Respeito aos Direitos dos Passageiros;</i> • <i>Execução e Manutenção dos empreendimentos conforme especificações de prazo e qualidade;</i> • <i>Gestão da Área da Concessão;</i>

TREM INTERCIDADES – EIXO NORTE

- *Realizar Investimentos Adicionais e Contingentes;*
- *Implantação de melhorias para atender indicadores de desempenho;*
- *Responsabilidade sobre qualidade, segurança e durabilidade dos empreendimentos realizados;*
- *Disponibilização de recursos materiais e humanos;*
- *Formação de pessoal para adequada prestação dos serviços;*
- *Atuar em conformidade com determinações operacionais dos sistemas de transporte;*
- *Cooperar com atividades de fiscalização e auditoria;*
- *Fornecer documentos e acesso à fiscalização;*
- *Disponibilização de projetos e documentos;*
- *Acesso a sistemas de software desenvolvidos;*
- *Manutenção de inventário atualizado;*
- *Obtenção e renovação de licenças;*
- *Cumprimento de obrigações fiscais, tributárias e trabalhistas;*
- *Publicação de demonstrações financeiras;*
- *Responsabilização por danos e comunicação de litígios;*

TREM INTERCIDADES – EIXO NORTE

- *Atendimento a solicitações do Poder Concedente;*
- *Informar sobre alterações tarifárias ao público.*

Obrigações do Poder Concedente:

- *Transferir à concessionária a infraestrutura existente mediante termos de entrega provisórios e definitivos;*
- *Cumprir e fazer cumprir as diretrizes dos instrumentos jurídicos especificados;*
- *Realizar pagamentos devidos à concessionária, conforme estipulado;*
- *Assegurar a integração da concessionária ao Comitê Gestor do Sistema de Arrecadação do Bilhete Único;*
- *Assegurar seus compromissos financeiros por meio de garantias previstas no contrato.*
- *Modificar disposições regulamentares para melhor adequação ao interesse público;*
- *Fixar e revisar tarifas dos serviços, conforme política tarifária do estado, sem obrigação de reequilíbrio econômico-financeiro;*
- *Estimular eficiência e modicidade tarifária nos serviços;*
- *Regulamentar concessão de benefícios ou isenções tarifárias;*
- *Transferir licenças ambientais de operação existentes à concessionária;*
- *Colaborar na obtenção de licenças necessárias à execução do contrato;*
- *Fiscalizar normas de segurança, serviços prestados, e realizar auditorias periódicas;*
- *Providenciar declaração de utilidade pública para desapropriações necessárias;*
- *Fundamentar devidamente suas decisões e atos;*

TREM INTERCIDADES – EIXO NORTE	
	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Monitorar a qualidade e desempenho dos serviços prestados pela concessionária;</i> • <i>Emitir não objeções a cronogramas e projetos dos empreendimentos;</i> • <i>Mediar e coordenar interfaces e compatibilização de obras e sistemas;</i> • <i>Determinar e fiscalizar a execução de investimentos adicionais e contingentes;</i> • <i>Regulamentar interfaces de futura expansão do sistema metroferroviário;</i> • <i>Arbitrar e contribuir para soluções de conflitos entre operadores;</i> • <i>Dar apoio institucional em entendimentos junto a outros órgãos públicos;</i> • <i>Zelar pela preservação do equilíbrio econômico-financeiro do contrato;</i> • <i>Conduzir revisões e decidir sobre termos aditivos;</i> • <i>Intervir ou extinguir a concessão conforme condições contratuais;</i> • <i>Aplicar penalidades legais e contratuais;</i> • <i>Fiscalizar a conservação do material rodante e das instalações;</i> • <i>Fornecer informações e elementos técnicos necessários para a prestação dos serviços;</i> • <i>Comunicar instituições financeiras sobre processos de intervenção ou caducidade;</i> • <i>Colaborar com financiadores na viabilidade do financiamento dos empreendimentos;</i> • <i>Homologar reajustes periódicos de valores de contrapartida pecuniária e tarifas;</i> • <i>Estimular associação de usuários para defesa de interesses e fiscalização;</i> • <i>Obter e transferir licença ambiental prévia em prazo determinado.</i>
Forma de Remuneração da Contratada	<p><i>A remuneração da concessionária é composta por várias fontes de receita. Primeiramente, há a receita tarifária do serviço expresso, que é obtida das tarifas cobradas pelos serviços oferecidos, conforme detalhado nas Cláusulas 28 e 29 do contrato. Em seguida, a concessionária recebe a</i></p>

TREM INTERCIDADES – EIXO NORTE	
	<i>contraprestação pecuniária e a remuneração do PPD, conforme especificado na Cláusula 30 e nos Anexos VIII e X, que envolvem pagamentos que fazem parte do acordo contratual. Além disso, inclui-se o aporte financeiro, conforme a Cláusula 31, que se refere a contribuições financeiras para o cumprimento do contrato, incluindo um aporte condicional, se aplicável, conforme descrito na Cláusula 31.9. Por último, a concessionária pode gerar receitas acessórias, conforme a Cláusula 32, que englobam receitas adicionais provenientes de atividades como publicidade ou concessões comerciais.</i>
Reajuste Tarifário	<p><i>O contrato especifica que, até o sexto ano a partir do início da fase de construção, a tarifa teto do Expresso será reajustada anualmente conforme a Lei Federal nº 9.069/1995, utilizando uma fórmula paramétrica e tendo como referência a data base. Após o sexto ano, a tarifa continuará a ser reajustada anualmente, mas a referência passa a ser a tarifa do sexto ano, ainda de acordo com a mesma legislação, mas usando uma fórmula paramétrica diferente.</i></p> <p><i>O primeiro reajuste da tarifa teto do Expresso ocorrerá na data em que iniciar a operação comercial do Serviço Linha 7 Inicial ou da Extensão Temporária da Operação do Serviço Linha 7 Inicial, dependendo de qual ocorrer primeiro. Os reajustes subsequentes serão realizados anualmente a partir da data do reajuste anterior.</i></p>
Requalificação da Tarifa	<i>N/D</i>
Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	<i>O procedimento para recompor o equilíbrio econômico-financeiro do contrato pode ser iniciado tanto pela concessionária quanto pelo Poder Concedente. Cabe à parte que solicita o reequilíbrio demonstrar de forma oportuna a ocorrência e identificação do evento de desequilíbrio. A parte pleiteante deve notificar a outra parte sobre o evento de desequilíbrio em até 180 dias após sua materialização, o que ajuda a manter a contemporaneidade das relações contratuais e possibilita o manejo adequado das consequências do evento.</i>

TREM INTERCIDADES – EIXO NORTE	
	<p><i>Se o desequilíbrio for causado por um vício oculto, o prazo de 180 dias começa a ser contado a partir da data de identificação do vício. Dentro deste prazo, a parte deve comunicar o evento de desequilíbrio à outra parte, mesmo que os valores e estimativas sejam provisórios e sujeitos a revisão. É possível completar o processo posteriormente, caso o evento de desequilíbrio persista por um longo tempo ou se não for viável apresentar o pedido de recomposição com todos os documentos exigidos dentro do prazo inicial.</i></p> <p><i>Se a solicitação de reequilíbrio econômico-financeiro não for apresentada de forma oportuna ou não cumprir os requisitos contratuais, isso resultará em decadência, perdendo assim o direito de reivindicar o reequilíbrio.</i></p>
Formas de Reequilíbrio	<p><i>O Poder Concedente tem à sua disposição várias modalidades para recompor o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, com o objetivo de assegurar a continuidade dos serviços e a capacidade de pagamento dos financiamentos da concessionária. Inicialmente, ele pode optar por prorrogar ou reduzir o prazo da concessão, revisar valores como a remuneração do PPD, a contraprestação pecuniária e/ou o aporte, ou oferecer ressarcimento ou indenização, podendo utilizar o saldo disponível na Conta Centralizadora da Linha 7 e TIM. Também é possível alterar o plano de investimentos, revisar os valores dos ônus de fiscalização ou estabelecer períodos de carência para seu pagamento, e modificar obrigações ou prazos no contrato. Em alguns casos, uma combinação dessas modalidades pode ser aplicada.</i></p> <p><i>Além dessas alternativas, existem outras opções que dependem da concordância prévia da concessionária. Entre elas estão a revisão do valor da tarifa teto do Expresso, a dação em pagamento de bens ou cessão de receitas patrimoniais, e a assunção de custos pelo Poder Concedente que originalmente eram atribuídos à concessionária. Outra alternativa é permitir a exploração de receitas acessórias além do prazo da concessão ou alterar os padrões de</i></p>

TREM INTERCIDADES – EIXO NORTE	
	<i>compartilhamento dessas receitas. Também é possível combinar essas opções ou explorar outras modalidades permitidas pela legislação. Essas medidas são projetadas para manter a viabilidade financeira e operacional dos serviços, adaptando as condições contratuais conforme necessário.</i>
Garantias	<p><i>A concessão é garantida pelo cumprimento das obrigações da concessionária junto ao Poder Concedente, por meio de uma garantia de execução. Esta garantia deve ser mantida durante todo o prazo da concessão e cobre eventuais multas, indenizações e quaisquer valores devidos ao Poder Concedente que não sejam pagos pela concessionária, incluindo valores relacionados ao desequilíbrio econômico-financeiro do contrato ou montantes devidos ao final do procedimento de desmobilização e reversão de ativos.</i></p> <p><i>A garantia de execução está limitada a 5% do valor estimado do contrato atualizado, incluindo valores provenientes de revisões ordinárias ou extraordinárias. As revisões do contrato podem requerer ajustes na garantia de execução para cobrir investimentos adicionais ou contingentes, conforme definido em aditivos contratuais e seus cronogramas de execução.</i></p> <p><i>Caso a concessionária não cumpra com as condições estabelecidas para a garantia de execução, ou se a garantia substituta não for aprovada pelo Poder Concedente, isso será considerado inadimplência por parte da concessionária. Isso garante que as obrigações financeiras e operacionais da concessionária sejam rigorosamente cumpridas ao longo do contrato.</i></p>
Hipóteses de extinção	<i>A concessão pode ser extinta por diversas razões previstas no contrato. Primeiramente, ela termina naturalmente com o advento do termo contratual, ou seja, quando o prazo estipulado no contrato termina. Outra razão para a extinção é a encampação, que ocorre quando o Poder Concedente decide retomar o serviço por motivo de interesse público.</i>

TREM INTERCIDADES – EIXO NORTE	
	<p><i>A concessão também pode ser extinta por caducidade, que acontece se a concessionária não cumprir com suas obrigações contratuais. A rescisão do contrato pode ocorrer por decisão judicial ou por acordo entre as partes envolvidas.</i></p> <p><i>Além disso, a anulação pode causar a extinção da concessão, especialmente se forem constatados vícios ou irregularidades no procedimento de licitação ou no ato de outorga que não possam ser convalidados.</i></p> <p><i>A falência ou extinção da concessionária também leva ao término da concessão, bem como uma recuperação judicial que comprometa a execução do contrato. Por fim, a concessão pode ser extinta em casos de força maior ou caso fortuito, que são situações imprevistas ou inevitáveis que impossibilitam a continuidade do contrato, conforme detalhado no capítulo correspondente.</i></p>
Riscos da Contratada	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Custos ou prazos adicionais devido a problemas de drenagem na área da concessão.</i> • <i>Falhas ou alterações em projetos necessários, independentemente de certificação.</i> • <i>Estimativas equivocadas ou não realizadas dos empreendimentos e reinvestimentos.</i> • <i>Atrasos em planos de investimento ou cronogramas que não sejam de responsabilidade do poder concedente.</i> • <i>Erros em estimativas de custos ou gastos, mesmo com análise prévia.</i> • <i>Prejuízos por falhas ou erros na prestação dos serviços ou execução dos empreendimentos.</i> • <i>Não absorção de avanços tecnológicos que agreguem valor aos serviços.</i>

TREM INTERCIDADES – EIXO NORTE

- *Compatibilização de empreendimentos e sistemas com outras estações e serviços.*
- *Impactos de decisões judiciais que prejudiquem operações se causadas pela concessionária.*
- *Problemas com fornecimento de energia ou outras utilidades públicas.*
- *Problemas nas relações com subcontratados.*
- *Dificuldade em obter financiamentos ou captar recursos.*
- *Erros em propostas ou projeções.*
- *Inconsistências ou variações no fornecimento de materiais e insumos.*
- *Redução da receita tarifária devido a fraudes ou registros incompletos.*
- *Variações nos valores ou custos para atender indicadores de desempenho.*
- *Destruição ou avarias causadas por terceiros ou por eventos externos não atribuídos ao poder concedente.*
- *Frustração ou variação nas receitas acessórias devido a mudanças tributárias.*
- *Alterações no cenário macroeconômico, taxas de juros e câmbio.*
- *Criação ou alteração de tributos que não impactem diretamente as receitas tarifárias.*
- *Custos de solução de ocupações irregulares após entrega da infraestrutura.*

TREM INTERCIDADES – EIXO NORTE

- *Responsabilidade por danos e contratação de seguros obrigatórios.*
- *Implicações legais e custos associados ao embargo de obras.*
- *Custos e atrasos na obtenção de licenças ambientais.*
- *Cumprimento de decisões judiciais e responsabilidade por conformidade.*
- *Vandalismo e depredação não causados pelo poder concedente.*
- *Custos adicionais por eventos fortuitos ou força maior.*
- *Impactos de greves na operação.*
- *Garantia da segurança nos serviços e empreendimentos.*
- *Incidentes causados por negligência dos empregados ou subcontratados.*
- *Observância das políticas tarifárias estabelecidas.*
- *Custos e atrasos relacionados a intervenções na infraestrutura.*

Riscos do Poder Concedente

- *Custos para resolver divergências na infraestrutura quando delegadas à concessionária e reconhecidas pelo Poder Concedente.*
- *Decisões judiciais ou administrativas que prejudiquem os empreendimentos ou serviços, exceto se causadas pela concessionária.*
- *Demora ou omissão em suas obrigações contratuais.*

TREM INTERCIDADES – EIXO NORTE

- *Fatores imprevisíveis que não são eventos seguráveis em condições normais de mercado.*
- *Danos causados aos bens ou pessoas quando resultantes de riscos atribuídos ao Poder Concedente.*
- *Criação ou alteração de tributos que impactem diretamente nas receitas ou obrigações tributárias da concessionária.*
- *Diferença nos valores devidos pela concessionária devido a incidências tributárias diferentes das premissas estabelecidas.*
- *Impactos causados por novas normas ou alterações nas normas existentes.*
- *Alterações unilaterais do contrato pelo Poder Concedente.*
- *Ações do governo que onerem a execução do contrato, salvo se já assumido pela concessionária (Fato do Príncipe).*
- *Impactos de modificações impostas pelo Poder Concedente nos indicadores de desempenho.*
- *Custos de novas tecnologias impostas pelo Poder Concedente.*
- *Variação de custos ou encargos setoriais atribuídos ao Poder Concedente.*
- *Efeitos de expansão decidida pelo Poder Concedente.*
- *Divergência nos bens ou áreas disponibilizados que gerem custos adicionais.*

TREM INTERCIDADES – EIXO NORTE

- *Não obtenção dos benefícios do REIDI devido a fatores alheios à concessionária.*
- *Custos adicionais devidos a ações ou omissões de entidades como o METRÔ, CPTM, ou empresas contratadas por esses.*
- *Prejuízo por descumprimento de instrumentos jurídicos por partes envolvidas.*
- *Impedimentos não previstos para acesso à área da concessão.*
- *Custos de atrasos na disponibilização de recursos financeiros pelo Poder Concedente.*
- *Perdas por concessão ou ampliação de gratuidades que não estavam previstas.*
- *Impactos de greves que afetem os serviços.*
- *Passivos relacionados a funcionários da CPTM antes da operação.*
- *Custos adicionais devido a atrasos na emissão de licenças ambientais.*
- *Prejuízos causados pelo descumprimento de compromissos em convênios com municípios.*
- *Vícios ocultos na infraestrutura que tenham sido identificados por perícia técnica.*
- *Custos adicionais devido a alterações exigidas para o AVCB.*
- *Custos devido a alterações nos planos de trabalho de convênios com municípios.*
- *Falta de disponibilização de áreas pelo Município de São Paulo conforme planejado.*

TREM INTERCIDADES – EIXO NORTE

Riscos Compartilhados

Riscos de Desapropriações e Reassentamentos

- *Os custos associados às ações de reassentamento, desapropriações, servidões administrativas, e ocupações temporárias necessárias para a execução do contrato são compartilhados conforme estabelecido nas cláusulas específicas do contrato (Cláusulas 43.2 e 42.5).*
- *O risco de atrasos na promoção dessas desapropriações e servidões que afetem o cronograma previsto será gerido de acordo com o disposto na Cláusula 42.15.*

Risco de Conflitos Sociais

- *A Concessionária assume os riscos de perdas e danos causados por conflitos sociais caracterizados como eventos seguráveis, até o limite médio das apólices praticadas no mercado.*
- *Para conflitos que não sejam eventos seguráveis, a Concessionária assume perdas e danos para manifestações que durem até 15 dias consecutivos ou 90 dias não consecutivos em um período de 12 meses desde o início da operação comercial. O Poder Concedente assume os riscos para períodos excedentes.*

Riscos de Descobertas Históricas e Ambientais

- *Os custos associados a descobertas que exijam resgate ou medidas dos órgãos de proteção são compartilhados, conforme os limites previstos no contrato.*

TREM INTERCIDADES – EIXO NORTE	
	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Custos decorrentes de passivos ambientais não previstos originalmente são compartilhados, conforme detalhado no relatório de passivos ambientais.</i> • <i>Interferências com Infraestruturas Não Indicadas:</i> <i>Os custos e atrasos relacionados a interferências não identificadas nas estruturas existentes são compartilhados, desde que tais interferências não estejam listadas ou disponíveis em cadastros públicos.</i> <p>Risco Geotécnico</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Este risco, que abrange aspectos geotécnicos e geológicos, é compartilhado e gerido conforme as disposições do contrato, envolvendo tanto os empreendimentos principais quanto investimentos adicionais e contingentes.</i> <p>Risco de Variação da Receita Tarifária</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>O risco de variação na receita tarifária do Serviço Expresso é compartilhado, com o Poder Concedente garantindo uma receita tarifária mínima, conforme estabelecido na cláusula 28.5.</i>
Transferência / Subcontratação	<p><i>A concessionária tem a permissão de contratar terceiros para desenvolver atividades relacionadas à operação, manutenção e execução dos empreendimentos, conforme a Lei das Concessões, as disposições contratuais e os anexos associados. Isso inclui a execução de serviços relativos aos empreendimentos, fornecimento, instalação, comissionamento e manutenção de equipamentos, sistemas e material rodante, além da segurança patrimonial e conservação dos serviços.</i></p> <p><i>Apesar dessa possibilidade de subcontratação, a concessionária deve garantir que não haja prejuízo à qualidade ou segurança dos serviços prestados. A responsabilidade pela gestão e prestação dos serviços continua a ser inteiramente da concessionária, mesmo quando terceirizados. A</i></p>

TREM INTERCIDADES – EIXO NORTE	
	<p><i>concessionária permanece responsável por qualquer dano causado à CPTM, ao Poder Concedente, aos passageiros ou a terceiros, e terá de arcar com indenizações e penalidades decorrentes do contrato, independentemente de a prestação ser realizada por terceiros.</i></p> <p><i>Adicionalmente, a concessionária é obrigada a informar semestralmente ao Poder Concedente a lista de contratos firmados com terceiros, especificando o nome da empresa contratada e uma descrição resumida do objeto do contrato. O Poder Concedente tem o direito de solicitar informações adicionais sobre esses contratos, de maneira razoável e justificada, para garantir a adequada fiscalização da concessionária ou em caso de incidentes de falha de integridade.</i></p>
Transferência de Controle	<p><i>A concessionária deve obter a anuência prévia do Poder Concedente para qualquer mudança em sua composição societária que resulte na transferência de controle direto, conforme estipulado no contrato e na Lei das Concessões. Essa anuência é necessária mesmo que o controle indireto permaneça com o mesmo grupo econômico.</i></p> <p><i>Para fins deste contrato, o detentor direto do poder de controle da concessionária é definido como a pessoa ou grupo de pessoas, vinculadas por acordo de voto ou sob controle comum, que faz parte da estrutura acionária direta e atende às condições descritas no artigo 116 da Lei das Sociedades Anônimas.</i></p> <p><i>Não requerem anuência prévia as alterações na estrutura acionária em que as empresas que originalmente detinham o controle direto da concessionária mantenham uma posição acionária suficiente para continuar exercendo o poder de controle, sem a participação de terceiros não previamente integrantes do bloco de controle.</i></p> <p><i>A transferência do controle direto só será autorizada pelo Poder Concedente se não comprometer a execução do contrato, e não pode ser negada sem justificativa. No entanto, a transferência do</i></p>

TREM INTERCIDADES – EIXO NORTE	
	<p><i>controle indireto não requer anuência prévia, exceto se houver substituição de uma empresa responsável por apresentar atestados de qualificação técnica exigidos no edital.</i></p> <p><i>Se houver a criação de uma estrutura societária intermediária entre a adjudicatária da licitação e a Sociedade de Propósito Específico (SPE), qualquer alteração no controle dessa estrutura intermediária será considerada como transferência do controle direto da concessionária.</i></p>
Penalidades	<p><i>As penalidades aplicáveis no âmbito deste contrato são regidas tanto por uma cláusula específica quanto pelo Anexo V, e sua imposição deve ocorrer mediante um processo administrativo sancionatório. Esse processo segue o rito estabelecido pela Lei Estadual nº 10.177/98, assegurando aos envolvidos o direito à ampla defesa e ao contraditório, conforme os prazos e termos legais. É importante notar que a aplicação dessas penalidades é distinta da avaliação dos indicadores de desempenho e de suas consequências diretas.</i></p> <p><i>O descumprimento das disposições do contrato, de seus anexos, do edital, bem como da legislação ou regulamentação aplicável, configura uma infração contratual. Tal infração pode resultar na aplicação de penalidades contratuais, além de eventuais responsabilidades administrativas, civis e penais. As penalidades contratuais incluem advertência, multa pecuniária, suspensão temporária do direito de licitar e/ou impedimento de contratar com a administração pública do Estado de São Paulo, por um prazo que não excede dois anos, e declaração de inidoneidade para licitar ou contratar com a administração pública enquanto perdurarem os motivos da punição ou até que seja promovida a reabilitação perante a autoridade que aplicou a penalidade.</i></p> <p><i>Essas penalidades podem ser aplicadas isoladamente ou cumulativamente, dependendo da gravidade da infração, conforme definido no Anexo V.</i></p>
Aditivos Contratuais	N/D

ÔNIBUS MUNICIPAL DE CAMPINAS – CONTRATOS DE CONCESSÃO Nº 15/06; 16/06; 17/06 E 18/06	
Contrato / Tipo de Operação	<i>Concessão do Serviço de Transporte Coletivo Municipal</i>
Partes	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Poder Concedente: Município de Campinas</i> • <i>Concessionária</i> <ul style="list-style-type: none"> ○ <i>Contrato 15/06: Viação Bonavita S/A Transportes e Turismo</i> ○ <i>Contrato 16/06: Consórcio Cidade de Campinas - Concicamp</i> ○ <i>Contrato 17/06: Consórcio Urbcamp</i> ○ <i>Contrato 18/06: Onicamp Transporte Coletivo Ltda.</i>
Autoridade Reguladora	Secretaria Municipal de Transportes
Objeto	<p><i>Contrato 15/06: Exploração, mediante concessão, do serviço de transporte coletivo público de passageiros, na modalidade Convencional, na Área 01, no Município de Campinas;</i></p> <p><i>Contrato 16/06: Exploração, mediante concessão, do serviço de transporte coletivo público de passageiros, na modalidade Convencional, na Área 02, no Município de Campinas;</i></p> <p><i>Contrato 17/06: Exploração, mediante concessão, do serviço de transporte coletivo público de passageiros, na modalidade Convencional, na Área 03, no Município de Campinas;</i></p> <p><i>Contrato 18/06: Exploração, mediante concessão, do serviço de transporte coletivo público de passageiros, na modalidade Convencional, na Área 04, no Município de Campinas.</i></p>
Municípios integrantes das linhas de transporte	<i>Campinas</i>

ÔNIBUS MUNICIPAL DE CAMPINAS – CONTRATOS DE CONCESSÃO Nº 15/06; 16/06; 17/06 E 18/06	
Tipo de Outorga	<i>Concessão Comum</i>
Valor do contrato	<p><i>Contrato 15/06: R\$ 999.956.075,37 (Novecentos e noventa e nove milhões, novecentos e cinquenta e seis mil, setenta e cinco reais e trinta e sete centavos);</i></p> <p><i>Contrato 16/06: R\$ 866.525.323,41 (Oitocentos e sessenta e seis milhões, quinhentos e vinte e cinco mil, trezentos e vinte e três reais e quarenta e um centavos);</i></p> <p><i>Contrato 17/06: R\$ 1.026.883.748,08 (Um bilhão, vinte e seis milhões, oitocentos e oitenta e três mil setecentos e quarenta e oito reais e oito centavos);</i></p> <p><i>Contrato 18/06: R\$ 319.567.444,26 (Trezentos e dezenove milhões, quinhentos e sessenta e sete mil quatrocentos e quarenta e quatro reais e vinte e seis centavos).</i></p>
Data de assinatura	<i>25/01/2006</i>
Vigência	<i>15 (quinze) anos</i>
Atribuições e obrigações	<p><i>Do Poder Concedente:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Cumprir e fazer cumprir as disposições regulamentares do serviço e as cláusulas da concessão.</i> • <i>Regulamentar o serviço concedido e fiscalizar permanentemente sua prestação.</i> • <i>Fixar e rever tarifas.</i> • <i>Zelar pela manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da concessão.</i> • <i>Garantir o equilíbrio econômico-financeiro da Concessão, quando houver modificação unilateral das disposições regulamentares do serviço.</i> • <i>Coibir o transporte irregular/clandestino.</i>

ÔNIBUS MUNICIPAL DE CAMPINAS – CONTRATOS DE CONCESSÃO Nº 15/06; 16/06; 17/06 E 18/06

- *Executar inspeções periódicas que irão verificar o estado de conservação da frota e do viário, quando for o caso, e avaliar os recursos técnicos utilizados.*
- *Apreciar todas as propostas de melhoria dos serviços que visem a adequação da oferta à demanda, incluindo a possível utilização de técnicas e tecnologias diferenciadas e alterações quanto à capacidade dos veículos.*
- Induzir o desenvolvimento tecnológico no Sistema de Transporte Coletivo.
- Estimular a eficiência do serviço e a modicidade das tarifas.
- Analisar as alterações de itinerários e de programação, as inserções de novos trajetos e as junções ou eliminações de linhas.
- Zelar pela boa qualidade do serviço, inclusive recebendo e apurando queixas e reclamações dos usuários.
- Conhecer, através de pesquisas de opinião, as expectativas, as necessidades, a avaliação, o nível de satisfação e a imagem que os usuários e a população têm em relação aos serviços ofertados.
- Aprovar, previamente, todo material de divulgação a ser distribuído ou apresentado, pela Concessionária, à população em geral e aos usuários.
- Intervir na prestação do serviço, retomá-lo e extinguir a concessão, nos casos e nas condições previstos no contrato e na legislação pertinente.
- Aplicar as penalidades legais e contratuais.

Da Concessionária:

- *Cumprir e fazer cumprir integralmente o contrato de concessão, em conformidade com as disposições legais, regulamentares e determinações do Poder Concedente, em especial as operacionais e de arrecadação.*

ÔNIBUS MUNICIPAL DE CAMPINAS – CONTRATOS DE CONCESSÃO Nº 15/06; 16/06; 17/06 E 18/06

- *Executar todos os serviços, controles e atividades relativos à concessão, com zelo, diligência e economia, utilizando a melhor técnica aplicável a cada uma das tarefas desempenhadas, respeitando as normas estabelecidas pelo Poder Concedente.*
- *Fornecer ao Poder Concedente todos e quaisquer documentos e informações pertinentes ao objeto da concessão, facilitando a fiscalização e a realização de auditorias.*
- *Manter a boa situação econômico-financeira, prestando contas regularmente ao Poder Concedente, conforme determinado no contrato.*
- *Prestar contas da gestão dos serviços ao Poder Concedente e aos usuários, nos termos definidos no contrato.*
- *Disponer de frota, equipamentos, acessórios, recursos humanos e materiais adequados, nos termos dos Anexos do Edital, de modo a permitir a perfeita execução dos serviços.*
- *Garantir a vinculação dos meios materiais e humanos aos serviços objeto da delegação, exclusivamente,*
- *Adequar a frota de reserva técnica aos procedimentos de operação e manutenção que garantam a execução do contrato.*
- *Promover a atualização tecnológica dos meios empregados na execução dos serviços delegados, buscando, principalmente, formas de preservação do meio ambiente e aumento do conforto e segurança do usuário.*
- *Fornecer os dados ao Poder Concedente para execução de pesquisas de opinião sobre o nível de satisfação dos usuários com os serviços prestados.*
- *Divulgar, adequadamente, ao público em geral e ao usuário em particular, a adoção de esquemas especiais de circulação quando da ocorrência de situações operacionais excepcionais.*

ÔNIBUS MUNICIPAL DE CAMPINAS – CONTRATOS DE CONCESSÃO Nº 15/06; 16/06; 17/06 E 18/06

- Garantir a segurança e integridade física dos usuários, bem como a acessibilidade, principalmente a idosos e pessoas com restrição de mobilidade, responsabilizando-se integralmente pelos danos materiais e morais por ventura causados, por dolo ou culpa, sem que a fiscalização do Poder Público atenuie ou exclua essa responsabilidade.
- Submeter à aprovação do Poder Concedente propostas de implantação de melhorias dos serviços, acompanhadas das justificativas técnicas, econômicas e de mercado, visando a adequação permanente da oferta à demanda, incluindo a utilização de técnicas e tecnologias diferenciadas, inclusive quanto à capacidade dos veículos.
- Cumprir as determinações da EMDEC para o atendimento do PAESE.
- Cumprir as determinações da EMDEC para a prestação do serviço de atendimento para pessoas de mobilidade reduzida, nas condições estabelecidas nos Anexos III e V.
- Cumprir as determinações da EMDEC para o atendimento de Operações Especiais, como carnaval, eventos esportivos, religiosos, culturais.
- Prover e garantir a operação das linhas sob sua responsabilidade, nas condições estabelecidas neste Edital.

Forma de Remuneração da Contratada

Área 1	31,12%
Área 2	26,97%
Área 3	31,96%
Área 4	9,95%
Total	100,00%

serão remunerados pela aplicação de uma das áreas operacionais, que incidirá o Convencional (Rsc,):

Reajuste Tarifário

As tarifas atualmente em vigor no Município de Campinas são as estabelecidas por meio decretos municipais, estando o seu reajuste, a ser estabelecido pelo Poder Executivo Municipal. As tarifas serão estabelecidas com base em planilhas de custos elaboradas pela EMDEC, obedecida a

ÔNIBUS MUNICIPAL DE CAMPINAS – CONTRATOS DE CONCESSÃO Nº 15/06; 16/06; 17/06 E 18/06	
	<i>metodologia contratualmente estabelecida, contemplando a metodologia descrita no Anexo VI do contrato para apuração dos custos operacionais, os investimentos e a remuneração dos operadores.</i>
Requalificação da Tarifa	<i>N/D</i>
Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	<i>A arrecadação tarifária, associada a medidas de racionalização de custos do sistema de transporte coletivo público, será o instrumento para a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, nos níveis demonstrados no Anexo VI do Contrato.</i>
Formas de Reequilíbrio	<i>N/D</i>
Garantias	<p><i>Contrato 15/06: A Concessionária prestou garantia, na modalidade fiança bancária no valor de R\$2.499.890,18 (dois milhões, quatrocentos e noventa e nove mil, oitocentos e noventa reais e dezoito centavos);</i></p> <p><i>Contrato 16/06: A Concessionária prestou garantia, na modalidade fiança bancária no valor de R\$2.166.313,30 (dois milhões, cento e sessenta e seis mil, trezentos e treze reais e trinta centavos);</i></p> <p><i>Contrato 17/06: A Concessionária prestou garantia, na modalidade fiança bancária no valor de R\$2.567.209,37 (dois milhões, quinhentos e sessenta e sete mil, duzentos e nove reais e trinta e sete centavos);</i></p> <p><i>Contrato 18/06: A Concessionária prestou garantia, na modalidade apólice de seguro no valor de R\$798.918,61 (setecentos e noventa e oito mil, novecentos e dezoito reais e sessenta e um centavos).</i></p>
Hipóteses de extinção	<i>A transferência e a extinção da concessão dar-se-á nos termos da Lei Municipal n.º 11.263/2002, que dispõe sobre a organização dos serviços de transporte público coletivo de passageiros no</i>

ÔNIBUS MUNICIPAL DE CAMPINAS – CONTRATOS DE CONCESSÃO Nº 15/06; 16/06; 17/06 E 18/06	
	<p><i>município</i> <i>de</i> <i>campinas.</i></p> <p><i>Lei Municipal n.º 11.263/2002:</i></p> <p><i>Art. 39 - Extingue-se o contrato por:</i></p> <p><i>I - advento do termo contratual;</i></p> <p><i>II - encampação;</i></p> <p><i>III - caducidade;</i></p> <p><i>V - rescisão;</i></p> <p><i>V - anulação;</i></p> <p><i>VI - falência, insolvência ou extinção da contratada e incapacidade do titular em caso de empresa individual.</i></p>
Riscos da Contratada	<i>Não especificados</i>
Riscos do Poder Concedente	<i>Não especificados</i>
Riscos Compartilhados	<i>Não especificados</i>
Transferência / Subcontratação	<i>É vedada a subconcessão.</i>
Transferência de Controle	<p><i>A transferência e a extinção da concessão dar-se-á nos termos da Lei Municipal n.º 11.263/2002, que dispõe sobre a organização dos serviços de transporte público coletivo de passageiros no município de campinas.</i></p> <p><i>Lei Municipal n.º 11.263/2002:</i></p>

ÔNIBUS MUNICIPAL DE CAMPINAS – CONTRATOS DE CONCESSÃO Nº 15/06; 16/06; 17/06 E 18/06

Art. 16 - A exploração dos serviços de transporte coletivo no município de Campinas será outorgada pela EMDEC a terceiros, mediante contrato precedido de licitação nos termos da legislação vigente, tendo a Prefeitura Municipal de Campinas como interveniente/anuente, respeitados os direitos adquiridos dos atuais permissionários, contratualmente estabelecidos.

§ 3º - Não será permitida, salvo expressa e prévia anuência da EMDEC, a transferência dos serviços, observados, no mínimo, os seguintes aspectos:

I - O cessionário atender todos os requisitos exigidos para a prestação do serviço, em especial, aqueles cujo atendimento possibilitou ao cedente obtê-la;

II - O cessionário assumir todas as obrigações e prestar as garantias exigidas do cedente, além de outras que forem julgadas necessárias na ocasião.

§ 4º - A transferência da concessão, da permissão ou do controle societário da contratada sem prévia anuência da EMDEC implicará a caducidade do contrato.

Penalidades

A apresentação de documentação inverossímil implica desclassificação da licitante ou, se a contratação já estiver efetivada, rescisão do contrato e multa no valor de 610 (seiscentos e dez) UFICs – Unidades Fiscais de Campinas. Adicionalmente, a licitante será declarada inidônea e receberá pena de suspensão temporária do direito de licitar e impedimento de contratar com a Prefeitura Municipal de Campinas pelo prazo de 2 (dois) anos, sem prejuízo das ações legais cabíveis.

Pelo atraso no cronograma previsto para a construção e implantação das estações de transferência:

ÔNIBUS MUNICIPAL DE CAMPINAS – CONTRATOS DE CONCESSÃO Nº 15/06; 16/06; 17/06 E 18/06	
	<p><i>a) multa diária de 610 (seiscentos e dez) UFICs, por unidade que atrasar, por até 30 (trinta) dias de atraso no cumprimento das obrigações;</i></p> <p><i>b) rescisão contratual após 30 (trinta) dias de atraso, sem que tenham sido tomadas as providências necessárias para O cumprimento das obrigações.</i></p> <p><i>Pelo descumprimento das obrigações estatuídas na Cláusula Quarta do Contrato poderão ser aplicadas as seguintes penalidades, a critério do PODER CONCEDENTE e mediante decisão devidamente fundamentada, separada ou cumulativamente, a saber.</i></p> <p><i>a) advertência escrita, para as infrações consideradas leves;</i></p> <p><i>b) multa de 305 (trezentas e cinco) UFICs, para as infrações consideradas médias;</i></p> <p><i>c) multa de 610 (seiscentos e dez) UFICs, para as infrações consideradas graves.</i></p>
Aditivos Contratuais	<p><i>Contrato 15/06: TA nº 053/2021 - prorroga o contrato por 5 (cinco) anos com início em 29/04/2021.</i></p> <p><i>Contrato 16/06: TA nº 054/2021 - prorroga o contrato por 5 (cinco) anos com início em 29/04/2021.</i></p> <p><i>Contrato 17/06: TA nº 055/2021 - prorroga o contrato por 5 (cinco) anos com início em 29/04/2021.</i></p> <p><i>Contrato 18/06: TA nº 056/2021 - prorroga o contrato por 5 (cinco) anos com início em 29/04/2021.</i></p>

ÔNIBUS MUNICIPAL DE SUMARÉ – CONTRATO DE CONCESSÃO Nº N/D	
Contrato / Tipo de Operação	<i>Concessão do Serviço de Transporte Coletivo Municipal - Termo de Contrato nº 165/2008</i>

ÔNIBUS MUNICIPAL DE SUMARÉ – CONTRATO DE CONCESSÃO Nº N/D	
Partes	<i>Poder Concedente: Município de Sumaré</i> <i>Concessionária: Viação Ouro Verde Ltda.</i>
Autoridade Reguladora	N/D
Objeto	Concessão para a exploração e prestação do serviço público de transporte coletivo no município de Sumaré.
Municípios integrantes das linhas de transporte	<i>Sumaré</i>
Tipo de Outorga	N/D
Valor do contrato	N/D
Data de assinatura	N/D
Vigência	N/D
Atribuições e obrigações	N/D
Forma de Remuneração da Contratada	N/D
Reajuste Tarifário	N/D
Requalificação da Tarifa	N/D

ÔNIBUS MUNICIPAL DE SUMARÉ – CONTRATO DE CONCESSÃO Nº N/D	
Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	<i>N/D</i>
Formas de Reequilíbrio	<i>N/D</i>
Garantias	<i>N/D</i>
Hipóteses de extinção	<i>N/D</i>
Riscos da Contratada	<i>N/D</i>
Riscos do Poder Concedente	<i>N/D</i>
Riscos Compartilhados	<i>N/D</i>
Transferência / Subcontratação	<i>N/D</i>
Transferência de Controle	<i>N/D</i>
Penalidades	<i>N/D</i>
Aditivos Contratuais	Termo Aditivo em 14/07/2023 - Termo de Contrato nº 165/2008 foi prorrogado por mais 10 (dez) anos.

ÔNIBUS MUNICIPAL DE AMERICANA – CONTRATO DE CONCESSÃO Nº 74/2021	
Contrato / Tipo de Operação	<i>Concessão do Serviço de Transporte Coletivo Municipal</i>

ÔNIBUS MUNICIPAL DE AMERICANA – CONTRATO DE CONCESSÃO Nº 74/2021	
Partes	<i>Poder Concedente: Município de Americana</i> <i>Concessionária: Sancetur – Santa Cecília Turismo Ltda.</i>
Autoridade Reguladora	Não Especificado
Objeto	<i>Concessão do serviço de transporte público coletivo de passageiros no município de Americana.</i>
Municípios integrantes das linhas de transporte	<i>Americana</i>
Tipo de Outorga	<i>Concessão Comum</i>
Valor do contrato	R\$ 491.149.332,00 (quatrocentos e noventa e um milhões, cento e quarenta e nove mil trezentos e trinta e dois reais)
Data de assinatura	<i>16/03/2021</i>
Vigência	<i>15 (quinze) anos</i>
Atribuições e obrigações	<i>Da Concessionária:</i> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Cumprir Integralmente o contrato;</i> • <i>Efetivar a outorga;</i> • <i>Executar os serviços relacionados à concessão;</i> • <i>Submeter-se à fiscalização do órgão competente do Poder Concedente;</i> • <i>Implantar, manter e gerenciar softwares, hardwares, dispositivos e equipamentos do Sistema de Bilhetagem, do Sistema de Monitoramento da Operação, Wi-Fi e afins;</i>

ÔNIBUS MUNICIPAL DE AMERICANA – CONTRATO DE CONCESSÃO Nº 74/2021	
	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Manter o equilíbrio econômico-financeiro;</i> • <i>Receber integralmente as tarifas;</i> • <i>Explorar fontes de receita acessória, alternativas e complementares;</i> • <i>Receber a devida remuneração do Poder Concedente;</i> <p><i>Do Poder Concedente:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Fiscalizar permanentemente o contrato por meio de órgão competente;</i> • <i>Aplicar penalidades regulamentares;</i> • <i>Intervir na prestação do serviço nos casos previstos em lei, no contrato e no edital;</i> • <i>Homologar reajustes e revisões extraordinária da tarifa;</i> • <i>Receber outorgas;</i> • <i>Extinguir a concessão;</i> • <i>Zelar pela boa qualidade do serviço;</i> • <i>Modificar, unilateralmente, disposições regulamentares para melhor atender ao interesse público;</i> • <i>Permitir a exploração de receitas acessórias, complementares e alternativas;</i> • <i>Favorecer a modicidade da tarifa;</i> • <i>Remunerar a Concessionária na forma do contrato;</i> • <i>Manifestar-se acerca dos requerimentos da concessionária.</i>
Forma de Remuneração da Contratada	<i>Tarifa de remuneração de sua proposta comercial (R\$ 5,40), obtida da cobrança da tarifa pública e de eventual subsídio tarifário.</i>
Reajuste Tarifário	$T_1 = T_0 \times R$ <p>onde:</p> <p>T_1 = tarifa reajustada</p> <p>T_0 = tarifa inicial na data base</p>

ÔNIBUS MUNICIPAL DE AMERICANA – CONTRATO DE CONCESSÃO Nº 74/2021	
Requalificação da Tarifa	<i>N/A</i>
Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	<p><i>As tarifas são objeto de revisão a cada 3 (três) anos.</i></p> <p><i>Complementarmente:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Ocorrência de eventos excepcionais que promovam modificações imprevistas nos encargos e/ou vantagens da concessionária;</i> • <i>Criação, extinção ou alteração de tributos e encargos legais, que tenham repercussão direta nas receitas tarifárias ou despesas da Concessionária relacionados especificamente com a prestação dos serviços.</i>
Formas de Reequilíbrio	<i>Revisão tarifária.</i>
Garantias	<i>A Concessionária prestou garantias específicas decorrentes do contrato no valor inicial equivalente a 1,5% do valor total dos investimentos, no montante de R\$ 1.078.037,49 (um milhão, setenta e oito mil, trinta e sete reais e quarenta e nove centavos).</i>
Hipóteses de extinção	<p><i>Extingue-se a concessão por:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Advento do termo contratual;</i> • <i>Encampação;</i> • <i>Caducidade;</i> • <i>Rescisão;</i> • <i>Anulação;</i> • <i>Falência da Concessionária.</i>

ÔNIBUS MUNICIPAL DE AMERICANA – CONTRATO DE CONCESSÃO Nº 74/2021	
Riscos da Contratada	<i>Não especificados</i>
Riscos do Poder Concedente	<i>Não especificados</i>
Riscos Compartilhados	<i>Não especificados</i>
Transferência / Subcontratação	<i>Transferência dependerá da anuência do Poder Concedente</i>
Transferência de Controle	<i>A assunção do controle ou da administração temporária da concessionária por financiadores será encaminhada para anuência do Poder Concedente.</i>
Penalidades	<p><i>Em caso de inadimplemento total ou parcial:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Advertência formal;</i> • <i>Multa;</i> • <i>Caducidade da concessão;</i> • <i>Suspensão temporária do direito de participação em licitações e implemento de contratar com a Administração Pública;</i> • <i>Declaração de idoneidade para licitar ou contratar com a Administração Pública.</i>
Aditivos Contratuais	<i>1º TA – a partir de 01/04/2021, alterou a tarifa para R\$ 5,25.</i>
ÔNIBUS MUNICIPAL DE HORTOLÂNDIA – CONTRATO DE CONCESSÃO Nº 232/2012	
Contrato / Tipo de Operação	<i>Contrato de concessão de serviço público municipal.</i>
Partes	<i>Poder Concedente: Município de Hortolândia</i>

ÔNIBUS MUNICIPAL DE AMERICANA – CONTRATO DE CONCESSÃO Nº 74/2021	
	<i>Concessionária: Viação Lira Ltda.</i>
Autoridade Reguladora	Não especificado
Objeto	<i>Concessão para exploração dos serviços de transporte público coletivo urbano de passageiros no município de Hortolândia</i>
Municípios integrantes das linhas de transporte	<i>Hortolândia</i>
Tipo de Outorga	<i>Concessão Comum</i>
Valor do contrato	R\$ 66.240.000,00 (sessenta e seis milhões duzentos e quarenta mil reais)
Data de assinatura	<i>06/06/2012</i>
Vigência	<i>15 (quinze) anos</i>
Atribuições e obrigações	<p><i>Poder Concedente:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Fornecer à Concessionária os dados necessários;</i> • <i>Designar prepostos para acompanhar e fiscalizar a execução do contrato;</i> • <i>Assistir à Concessionária nas ações judiciais de que venha a participar;</i> • <i>Realizar os estudos técnicos necessários para o reajuste tarifário;</i> • <i>Coibir as atividades de transportadores irregulares.</i> <p><i>Da Concessionária:</i></p>

ÔNIBUS MUNICIPAL DE AMERICANA – CONTRATO DE CONCESSÃO Nº 74/2021	
	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Cumprir Integralmente o contrato;</i> • <i>Efetivar a outorga;</i> • <i>Executar os serviços relacionados à concessão;</i> • <i>Submeter-se à fiscalização do órgão competente do Poder Concedente;</i> • <i>Nomear prepostos para gerenciar a concessão;</i> • <i>Solicitar autorização para desenvolver as atividades acessórias pretendidas;</i> • <i>Implanta, manter e gerenciar softwares, hardwares, dispositivos e equipamentos do Sistema de Bilhetagem, do Sistema de Monitoramento da Operação, Wi-Fi e afins;</i> • <i>Manter o equilíbrio econômico-financeiro;</i> • <i>Receber integralmente as tarifas;</i> • <i>Explorar fontes de receita acessória, alternativas e complementares;</i> • <i>Receber a devida remuneração do Poder Concedente;</i>
Forma de Remuneração da Contratada	<i>A Concessionária será remunerada pela percepção das tarifas pagas pelos usuários.</i>
Reajuste Tarifário	<i>A tarifa de utilização do transporte público coletivo urbano será fixada por ato do poder Concedente.</i>
Requalificação da Tarifa	<i>N/A</i>
Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	<i>Reajuste tarifário.</i>
Formas de Reequilíbrio	<i>Reajuste tarifário.</i>
Garantias	<i>Garantia na forma de Apólice nº 0775.36.550-5 no valor de R\$ 417.895,81 (quatrocentos e dezessete mil, oitocentos e noventa e cinco reais e oitenta e um centavos).</i>

ÔNIBUS MUNICIPAL DE AMERICANA – CONTRATO DE CONCESSÃO Nº 74/2021	
Hipóteses de extinção	<p><i>A concessão se extinguirá com a concretização do seguinte:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Advento do termo contratual;</i> • <i>Encampação;</i> • <i>Caducidade;</i> • <i>Rescisão;</i> • <i>Anulação;</i> • <i>Falência da Concessionária.</i>
Riscos da Contratada	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Arcar com as despesas da execução do contrato;</i> • <i>Despesas com pessoal;</i> • <i>Todo e qualquer custo ou despesa dos materiais;</i> • <i>Gastos com material fixo rodante;</i> • <i>Investimentos ou despesas com bens imóveis e móveis vinculados à operação;</i> • <i>Impostos e taxas que incidam sobre suas atividades;</i> • <i>Indenizações devidas a terceiros por danos ou prejuízos causados por seus empregados ou prepostos;</i> • <i>Despesas relativas à legislação trabalhista;</i> • <i>Encargos decorrentes de empréstimos.</i>
Riscos do Poder Concedente	<i>Não especificado</i>
Riscos Compartilhados	<i>Não especificado</i>
Transferência / Subcontratação	<i>Transferência da concessão dependerá de anuência do Poder Concedente.</i>
Transferência de Controle	<i>Dependerá de prévia anuência do Poder Concedente.</i>

ÔNIBUS MUNICIPAL DE AMERICANA – CONTRATO DE CONCESSÃO Nº 74/2021	
	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Alteração da razão social ou denominação da Concessionária;</i> • <i>Fusão, cisão ou incorporação;</i> • <i>Transferência de controle da Concessionária.</i>
Penalidades	<p><i>Em caso de inadimplemento total ou parcial:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Advertência formal;</i> • <i>Multa;</i> • <i>Caducidade da concessão;</i> • <i>Suspensão temporária do direito de participação em licitações e implemento de contratar com a Administração Pública;</i> • <i>Declaração de idoneidade para licitar ou contratar com a Administração Pública.</i>
Aditivos Contratuais	<i>N/D</i>

ÔNIBUS MUNICIPAL DE SANTA BÁRBARA D'OESTE – CONTRATO DE CONCESSÃO Nº N/D	
Contrato / Tipo de Operação	<i>N/D</i>
Partes	<p><i>Poder Concedente: Município de Santa Bárbara D'Oeste</i></p> <p><i>Concessionária: Nova Via.</i></p>
Autoridade Reguladora	<i>N/D</i>
Objeto	<i>N/D</i>

ÔNIBUS MUNICIPAL DE SANTA BÁRBARA D'OESTE – CONTRATO DE CONCESSÃO Nº N/D	
Municípios integrantes das linhas de transporte	<i>Santa Bárbara D'Oeste</i>
Tipo de Outorga	<i>N/D</i>
Valor do contrato	<i>N/D</i>
Data de assinatura	<i>N/D</i>
Vigência	<i>N/D</i>
Atribuições e obrigações	<i>N/D</i>
Forma de Remuneração da Contratada	<i>N/D</i>
Reajuste Tarifário	<i>N/D</i>
Requalificação da Tarifa	<i>N/D</i>
Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	<i>N/D</i>
Formas de Reequilíbrio	<i>N/D</i>
Garantias	<i>N/D</i>
Hipóteses de extinção	<i>N/D</i>

ÔNIBUS MUNICIPAL DE SANTA BÁRBARA D'OESTE – CONTRATO DE CONCESSÃO Nº N/D	
Riscos da Contratada	<i>N/D</i>
Riscos do Poder Concedente	<i>N/D</i>
Riscos Compartilhados	<i>N/D</i>
Transferência / Subcontratação	<i>N/D</i>
Transferência de Controle	<i>N/D</i>
Penalidades	<i>N/D</i>
Aditivos Contratuais	<i>N/D</i>

ÔNIBUS MUNICIPAL DE VALINHOS – CONTRATO DE CONCESSÃO Nº N/D	
Contrato / Tipo de Operação	<i>N/D</i>
Partes	<i>Poder Concedente: Município de Valinhos</i> <i>Concessionária: Santa Cecília Turismo Ltda.</i>
Autoridade Reguladora	<i>N/D</i>
Objeto	<i>N/D</i>

ÔNIBUS MUNICIPAL DE VALINHOS – CONTRATO DE CONCESSÃO Nº N/D	
Municípios integrantes das linhas de transporte	<i>Valinhos</i>
Tipo de Outorga	<i>N/D</i>
Valor do contrato	<i>N/D</i>
Data de assinatura	<i>N/D</i>
Vigência	<i>N/D</i>
Atribuições e obrigações	<i>N/D</i>
Forma de Remuneração da Contratada	<i>N/D</i>
Reajuste Tarifário	<i>N/D</i>
Requalificação da Tarifa	<i>N/D</i>
Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	<i>N/D</i>
Formas de Reequilíbrio	<i>N/D</i>
Garantias	<i>N/D</i>
Hipóteses de extinção	<i>N/D</i>

ÔNIBUS MUNICIPAL DE VALINHOS – CONTRATO DE CONCESSÃO Nº N/D	
Riscos da Contratada	<i>N/D</i>
Riscos do Poder Concedente	<i>N/D</i>
Riscos Compartilhados	<i>N/D</i>
Transferência / Subcontratação	<i>N/D</i>
Transferência de Controle	<i>N/D</i>
Penalidades	<i>N/D</i>
Aditivos Contratuais	<i>N/D</i>

ÔNIBUS MUNICIPAL DE PAULÍNIA – CONTRATO DE CONCESSÃO Nº N/D	
Contrato / Tipo de Operação	<i>N/D</i>
Partes	<i>Poder Concedente: Município de Santa Bárbara D'Oeste</i> <i>Concessionária: Rápido Sumaré Ltda.</i>
Autoridade Reguladora	<i>N/D</i>
Objeto	<i>N/D</i>

ÔNIBUS MUNICIPAL DE PAULÍNIA – CONTRATO DE CONCESSÃO Nº N/D	
Municípios integrantes das linhas de transporte	<i>Valinhos</i>
Tipo de Outorga	<i>N/D</i>
Valor do contrato	<i>N/D</i>
Data de assinatura	<i>N/D</i>
Vigência	<i>N/D</i>
Atribuições e obrigações	<i>N/D</i>
Forma de Remuneração da Contratada	<i>N/D</i>
Reajuste Tarifário	<i>N/D</i>
Requalificação da Tarifa	<i>N/D</i>
Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	<i>N/D</i>
Formas de Reequilíbrio	<i>N/D</i>
Garantias	<i>N/D</i>
Hipóteses de extinção	<i>N/D</i>

ÔNIBUS MUNICIPAL DE PAULÍNIA – CONTRATO DE CONCESSÃO Nº N/D	
Riscos da Contratada	<i>N/D</i>
Riscos do Poder Concedente	<i>N/D</i>
Riscos Compartilhados	<i>N/D</i>
Transferência / Subcontratação	<i>N/D</i>
Transferência de Controle	<i>N/D</i>
Penalidades	<i>N/D</i>
Aditivos Contratuais	<i>N/D</i>

ÔNIBUS MUNICIPAL DE VINHEDO – CONTRATO DE CONCESSÃO Nº N/D	
Contrato / Tipo de Operação	<i>Concessão e serviço público.</i>
Partes	<i>Poder Concedente: Município de Vinhedo Concessionária: Rápido Sumaré Ltda.</i>
Autoridade Reguladora	<i>Secretaria Municipal de Transporte</i>
Objeto	<i>Concessão dos serviços correspondentes à operação de transporte público coletivo de passageiros por ônibus e demais tipos no município de Vinhedo e as funções de construção, ampliação da</i>

ÔNIBUS MUNICIPAL DE VINHEDO – CONTRATO DE CONCESSÃO Nº N/D	
	<i>capacidade, implantação de melhorias, operação, manutenção e conservação da infraestrutura implantada.</i>
Municípios integrantes das linhas de transporte	<i>Vinhedo</i>
Tipo de Outorga	<i>Concessão Comum</i>
Valor do contrato	R\$ 6.525.698,93 (seis milhões e quinhentos e vinte e cinco mil e seiscentos e noventa e oito reais)
Data de assinatura	<i>23/06/2020</i>
Vigência	<i>10 (dez) anos</i>
Atribuições e obrigações	<p><i>14.1.15. Observar, em todas as solicitações encaminhadas à CONCESSIONÁRIA, as condições da proposta e o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, assegurando o devido processo administrativo, contraditório e ampla defesa, e promovendo os meios para a sua recomposição, caso constatado;</i></p> <p><i>14.1.16. Aprovar o inventário dos bens vinculados à concessão a ser elaborado e atualizado pela CONCESSIONÁRIA;</i></p> <p><i>14.1.17. Manifestar-se motivadamente acerca dos requerimentos da CONCESSIONÁRIA atinentes à prestação do serviço e execução contratual; e</i></p> <p><i>14.1.18. Remunerar a CONCESSIONÁRIA, de acordo com o número de veículos disponibilizados, pela prestação de serviços extraordinários, não incluídos no edital.</i></p>
Forma de Remuneração da Contratada	<i>A remuneração da Concessionária é proveniente de receita tarifária</i>
Reajuste Tarifário	<p><i>Reajuste anual da tarifa concedido por ato do poder Concedente.</i></p> <p><i>Revisão da tarifa ocorre a cada 3 (três) anos.</i></p>
Requalificação da Tarifa	<i>N/A</i>

ÔNIBUS MUNICIPAL DE VINHEDO – CONTRATO DE CONCESSÃO Nº N/D	
Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	Revisão e reajuste tarifário.
Formas de Reequilíbrio	<p>5.5.8. Modificações nos encargos da CONCESSIONÁRIA, relativos aos investimentos, em relação ao definido no edital, como, por exemplo, a assunção da operação de novos Terminais, ou outras infraestruturas relativas a eventuais serviços a serem criados;</p> <p>5.5.9. Estabelecimentos de gratuidades e reduções tarifárias que difiram da situação vigente no momento da apresentação proposta;</p>
Garantias	<i>Garantia de execução do Contrato (Título da Dívida Pública ou Seguro-Garantia) no valor de 5% do valor da concessão.</i>
Hipóteses de extinção	<p><i>A concessão se extinguirá com a concretização do seguinte:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Advento do termo contratual;</i> • <i>Encampação;</i> • <i>Caducidade;</i> • <i>Rescisão;</i> • <i>Anulação;</i> • <i>Falência da Concessionária.</i>
Riscos da Contratada	<i>Não especificado</i>
Riscos do Poder Concedente	<i>Não especificado</i>
Riscos Compartilhados	<i>Não especificado</i>
Transferência / Subcontratação	<i>Depende de anuência do Poder Concedente.</i>
Transferência de Controle	<i>Depende de anuência do Poder Concedente.</i>
Penalidades	<i>Em caso de inadimplemento total ou parcial:</i>

ÔNIBUS MUNICIPAL DE VINHEDO – CONTRATO DE CONCESSÃO Nº N/D	
	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Advertência formal;</i> • <i>Multa;</i> • <i>Caducidade da concessão;</i> • <i>Suspensão temporária do direito de participação em licitações e implemento de contratar com a Administração Pública;</i> • <i>Declaração de idoneidade para licitar ou contratar com a Administração Pública.</i>
Aditivos Contratuais	<i>N/D</i>

ÔNIBUS MUNICIPAL DE NOVA ODESSA – CONTRATO DE CONCESSÃO Nº N/D	
Contrato / Tipo de Operação	<i>N/D</i>
Partes	<i>Poder Concedente: Município de Nova Odessa</i> <i>Concessionária: Rápido Sumaré Ltda.</i>
Autoridade Reguladora	<i>N/D</i>
Objeto	<i>N/D</i>
Municípios integrantes das linhas de transporte	<i>Valinhos</i>
Tipo de Outorga	<i>N/D</i>

ÔNIBUS MUNICIPAL DE NOVA ODESSA – CONTRATO DE CONCESSÃO Nº N/D	
Valor do contrato	N/D
Data de assinatura	N/D
Vigência	N/D
Atribuições e obrigações	N/D
Forma de Remuneração da Contratada	N/D
Reajuste Tarifário	N/D
Requalificação da Tarifa	N/D
Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	N/D
Formas de Reequilíbrio	N/D
Garantias	N/D
Hipóteses de extinção	N/D
Riscos da Contratada	N/D
Riscos do Poder Concedente	N/D
Riscos Compartilhados	N/D

ÔNIBUS MUNICIPAL DE NOVA ODESSA – CONTRATO DE CONCESSÃO Nº N/D	
Transferência / Subcontratação	<i>N/D</i>
Transferência de Controle	<i>N/D</i>
Penalidades	<i>N/D</i>
Aditivos Contratuais	<i>N/D</i>

3.8.3 Sistema de Bilhetagem Metropolitana

Sistema de Ônibus Metropolitano

Autoridade metropolitana responsável	<i>EMTU</i>
Instrumento contratual / convênio	<i>Anexo 19 do Contrato de Concessão EMTU nº 014/2014</i>
Conta de Arrecadação/Centralização	<i>Conta de reserva e liquidação junto à instituição bancária oficial que receberá e distribuirá, por transferência e sob orientação da EMTU, os valores arrecadados.</i>
Conta de Repasse	<i>N/A</i>
Conta de Complementação	<i>N/A</i>
Sistema de Rateio	<i>N/A</i>
Ordem de prioridades nos repasses	<i>N/A</i>

Periodicidade dos repasses	<i>Diário</i>
Cronograma de implantação de novos sistemas de arrecadação e repartição tarifária	<i>Início da operação comercial do Sistema de Bilhetagem, com a disponibilização de sistema para liberação da emissão da primeira série de créditos eletrônicos pela EMTU – 180 dias após assinatura do contrato.</i>
Instituição financeira custodiante	<i>N/A</i>

TIC – Eixo Norte

Autoridade metropolitana responsável	<i>ABASP</i>
Instrumento contratual / convênio	<i>Anexo XII.A - Sistema De Arrecadação E Bilhetagem – Serviço Linha 7 E Serviço Tim; Anexo XII.B - Diretrizes Para Sistema De Bilhetagem – Serviço Expresso.</i>
Conta de Arrecadação/Centralização	<i>Anexo XII.A - Sistema De Arrecadação E Bilhetagem – Serviço Linha 7 E Serviço Tim;</i> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Sistema de Bilhetagem e Arrecadação de atuação da ABASP.</i> <i>Anexo XII.B - Diretrizes Para Sistema De Bilhetagem – Serviço Expresso.</i> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Sistema de Bilhetagem e Arrecadação de atuação da ABASP.</i>
Conta de Repasse	<i>N/A</i>
Conta de Complementação	<i>N/A</i>

Sistema de Rateio	<i>N/D</i>
Ordem de prioridades nos repasses	<p><i>Anexo XII.A - Sistema De Arrecadação E Bilhetagem – Serviço Linha 7 E Serviço Tim;</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>Apenas há prioridade no repasse do sistema de arrecadação do Serviço Linha 7, que não atende a RMCAMP.</i> <p><i>Anexo XII.B - Diretrizes Para Sistema De Bilhetagem – Serviço Expresso.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>N/A</i>
Periodicidade dos repasses	<p><i>Anexo XII.A - Sistema De Arrecadação E Bilhetagem – Serviço Linha 7 E Serviço Tim;</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>Diário</i> <p><i>Anexo XII.B - Diretrizes Para Sistema De Bilhetagem – Serviço Expresso.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>Diário</i>
Cronograma de implantação de novos sistemas de arrecadação e repartição tarifária	<p><i>Anexo XII.A - Sistema De Arrecadação E Bilhetagem – Serviço Linha 7 E Serviço Tim.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>N/A</i> <p><i>Anexo XII.B - Diretrizes Para Sistema De Bilhetagem – Serviço Expresso.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>N/A</i>
Instituição financeira custodiante	<i>N/D</i>