

# Estudo Nacional de Mobilidade Urbana



## Relatório de Diagnóstico Volume 2

### Região Metropolitana de Florianópolis

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, 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

André Bresolin Pinto, Caio Pieroni, Cláudia Machado, Daniel Souza, Fábio Rossetti Delospital, Gabriel Mendes Bergamaschi, Gil Andrade, Heitor Seidi Osako, Isabela Cruz, Juliana Carmo Antunes, Lorena Oliveira, Lucas Melo, Paulo Góes, Paulo Júnio Rosa, Priscila Damasio, Rafael Caetano Ramos, Rafael Sanabria, Rasiele 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

1	Introdução .....	7
2	Apêndice I - Aspecto Institucional .....	8
2.1	Estruturas Governamentais Estaduais e Metropolitanas.....	8
2.1.1	Composição e caracterização da RMF .....	8
2.1.2	Superintendência de Desenvolvimento das Regiões Metropolitanas de Santa Catarina 9	
2.1.3	Agência de Regulação de Serviços Públicos de Santa Catarina.....	13
2.1.4	Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade .....	14
2.2	Ademais, de acordo com o Decreto nº 1.342, de 22 de junho de 2021, que regulamenta os serviços privados de transporte intermunicipal de passageiros no regime de fretamento, cabe também a SIE licenciar a prestação do serviço de transporte rodoviário coletivo intermunicipal de passageiros em regime de fretamento. Normas, diretrizes e planos.....	15
2.2.1	Normas.....	15
2.2.2	Constituição Estadual .....	16
2.2.3	Planos e Projetos .....	17
2.3	Municípios Relevantes: Biguaçu, Florianópolis, Palhoça e São José.....	19
2.3.1	Leis Orgânicas.....	19
2.3.2	Planos Diretores .....	19
2.3.3	Biguaçu .....	20
2.3.4	Florianópolis .....	22
2.3.5	Palhoça .....	24
2.3.6	São José .....	26
3	Apêndice II – Aspectos Jurídico e Regulatório.....	29
3.1	Urbanístico .....	29
3.2	Institucional .....	29
3.3	Ambiental .....	30
3.4	Operacional .....	30
3.5	Financeiro.....	30
3.6	Diagnóstico das operações existentes.....	31
3.6.1	Transporte Coletivo de Passageiros na RMF.....	31
3.6.2	Operações de Transporte nos Municípios Relevantes .....	36
3.6.3	Normas sobre transporte coletivo urbano .....	37
3.6.4	Sistema de Bilhetagem.....	44
3.7	Conclusões sobre os aspectos institucionais e jurídicos.....	45
3.7.1	Pontos de atenção sobre a RMF .....	45

3.8	Anexos Jurídicos .....	48
3.8.1	Framework Geral da RMF .....	48
3.8.2	Operações existentes de transporte .....	49

# Lista de Figuras

Figura 1: Estrutura de Governança da SUDESC..... 11

# 1 Introdução

Este Caderno de Apêndices é integrante do relatório D1 – Relatório de Diagnóstico da Região Metropolitana de Florianópolis – RMF (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 da respectiva RMF, constante no capítulo 3.7 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 Estaduais e Metropolitanas**

#### **2.1.1 Composição e caracterização da RMF**

A Região Metropolitana da Grande Florianópolis (“RMF”) foi criada por meio da Lei Complementar Estadual nº 636/2014, de 9 de setembro de 2014 (“LCE nº 636/2014”), com a seguinte composição de municípios: Águas Mornas, Antônio Carlos, Biguaçu, Florianópolis, Palhoça, Santo Amaro da Imperatriz, São José, São Pedro de Alcântara e Governador Celso Ramos. A LCE nº 636/2014 também especifica os municípios que são considerados na área de expansão da RMF: Alfredo Wagner, Angelina, Anitápolis, Canelinha, Garopaba, Leoberto Leal, Major Gercino, Nova Trento, Paulo Lopes, Rancho Queimado, São Bonifácio, São João Batista e Tijucas.

Os objetivos da RMF, de acordo com o art. 2º da LCE nº 636/2014, são: (i) o planejamento regional voltado para o desenvolvimento sustentável, equilibrado e integrado da região, buscando a constante melhoria da qualidade de vida e o bem-estar da população nela compreendida; (ii) a cooperação entre diferentes níveis de governo, mediante descentralização de recursos, bem como a articulação e integração dos órgãos e das entidades da administração direta e indireta com atuação na RMF, com vistas ao aproveitamento máximo dos recursos públicos a ela destinados; (iii) a utilização racional do território e dos recursos naturais e culturais, com respeito ao meio ambiente, à sua sustentabilidade e às suas peculiaridades; (iv) a integração do planejamento e da execução das funções públicas de interesse comum dos entes políticos que constituem a RMF; e (v) a redução das desigualdades regionais e a melhoria das condições de habitação.

O art. 2º da LCE nº 636/2014 prevê ainda, em seu parágrafo único, inciso 2º, serem consideradas funções públicas de interesse comum “a prestação integrada dos serviços públicos de transporte coletivo de passageiros, mobilidade urbana e saneamento básico, compreendidos neste o abastecimento de água, a coleta e o tratamento de esgoto sanitário, o manejo de resíduos sólidos e a drenagem de águas pluviais, observadas as políticas nacionais previstas em lei”.

## 2.1.2 Superintendência de Desenvolvimento das Regiões Metropolitanas de Santa Catarina

A LCE n° 636/2014 criou a Superintendência de Desenvolvimento das Regiões Metropolitanas de Santa Catarina (SUDESC)<sup>1</sup>, autarquia de regime especial, dotada de autonomia administrativa, orçamentária, financeira e patrimonial, vinculada à Secretaria de Estado do Planejamento (“SPG”), que tem por finalidade a consecução dos objetivos da RMF, dentre eles a integração do planejamento e da prestação dos serviços de interesse comum nas áreas de transporte coletivo de passageiros e mobilidade urbana.

Com base na lei de criação, a SUDESC tem por finalidade exercer as competências relativas à integração da organização, do planejamento e da execução das Funções Públicas de Interesse Comum (“FPICs”) aos municípios integrantes da RMF, sendo elas:

- atuar em consonância com as deliberações do Colégio Superior e do Comitê de Desenvolvimento da Região Metropolitana da Grande Florianópolis, na forma e nos limites estabelecidos pelo § 3º do art. 25 da Constituição da República<sup>2</sup> e pelo art. 114 da Constituição do Estado<sup>3</sup>;
- promover, elaborar, fazer cumprir e controlar o planejamento integrado do desenvolvimento regional;
- promover, coordenar e elaborar estudos, projetos, programas e ações, harmonizando-os com o disposto na LCE n° 636/2014;
- coordenar os serviços comuns de interesse da RMF de que trata o inciso II do parágrafo único do art. 2º da LCE n° 636/2014<sup>4</sup>, que inclui os serviços públicos de transporte coletivo de passageiros;
- articular-se com os órgãos e as entidades da União para viabilizar os programas, as ações, os serviços e as obras de interesse da RMF;
- propor ao Poder Executivo estadual, por meio da SPG, a elaboração de atos legislativos e administrativos de interesse da RMF;

---

1 A Superintendência originalmente tinha o nome de Superintendência de Desenvolvimento da Região Metropolitana da Grande Florianópolis (SUDESC), mas foi renomeada pela Lei 18.646, de 2023.

2 “§ 3º Os Estados poderão, mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, constituídas por agrupamentos de municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum.”

3 “Art. 114. O Estado, para integrar a organização, o planejamento e a execução das funções públicas de seu interesse e de Municípios limítrofes do mesmo complexo geoeconômico e social, poderá, mediante lei complementar, instituir: I - regiões metropolitanas;”

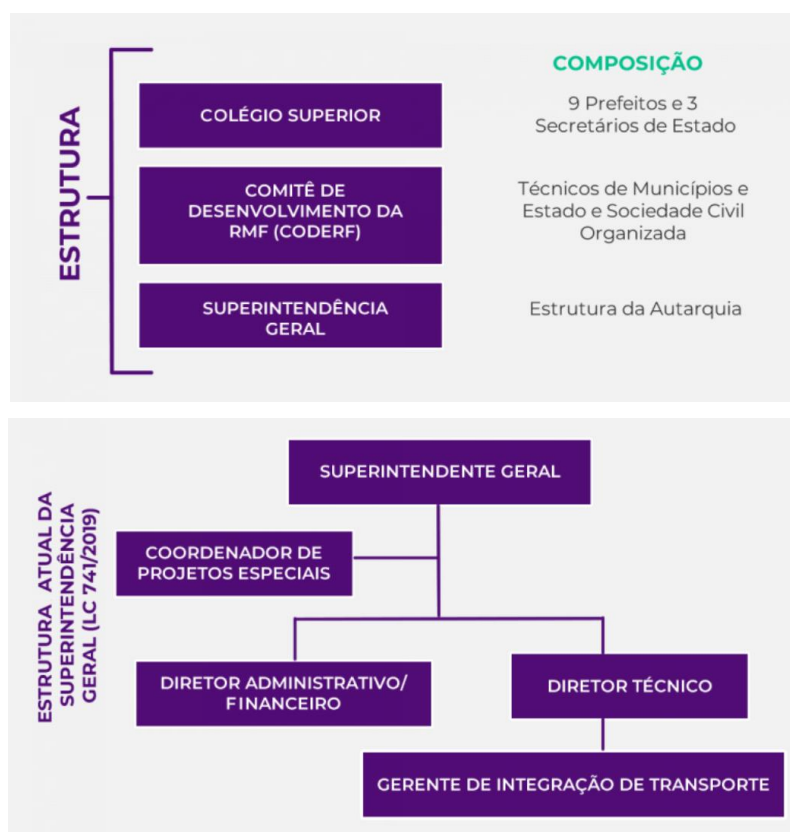
4 “II – a prestação integrada dos serviços públicos de transporte coletivo de passageiros, mobilidade urbana e saneamento básico, compreendidos neste o abastecimento de água, a coleta e o tratamento de esgoto sanitário, o manejo de resíduos sólidos e a drenagem de águas pluviais, observadas as políticas nacionais previstas em lei;”

- apresentar ao Poder Executivo de cada um dos Municípios integrantes da RMF propostas de atos legislativos e administrativos de interesse da RMF;
- estabelecer diretrizes para a utilização do solo no âmbito da RMF, orientando a elaboração dos planos diretores municipais, de forma integrada com a mobilidade urbana, o saneamento básico e o meio ambiente;
- examinar e disciplinar a aprovação dos loteamentos e desmembramentos localizados em área de Município integrante da RMF, observada a legislação em vigor;
- propor desapropriações e estabelecer limitações e servidões administrativas necessárias às suas atividades e finalidades, nos limites de sua competência;
- opinar sobre concessão, permissão e autorização de serviços de interesse da RMF;
- obter e fornecer recursos técnicos e financeiros para a consecução de suas finalidades;
- promover, mediante convênio e por intermédio dos órgãos competentes, a execução supletiva das atividades locais que, em razão do planejamento integrado do desenvolvimento regional, ultrapassem a competência executiva dos Municípios que constituem a RMF; e
- firmar acordos, convênios ou ajustes com outros órgãos e outras entidades de direito público ou privado para fins de cooperação, assistência técnica e prestação de serviços de interesse comum da RMF.

Conforme a LCE nº 636/2014, a estrutura de Governança da SUDESC é composta pelos seguintes órgãos (conforme art. 3º), sistematizados por meio da figura abaixo:

- **Colégio Superior**, órgão máximo de deliberação no âmbito da SUDESC.
- **Comitê de Desenvolvimento da Região Metropolitana da Grande Florianópolis**, órgão de caráter normativo e deliberativo da RMF.
- **Superintendência-Geral**, órgão de representação da SUDESC.
- **Diretoria Técnica**, órgão de execução da SUDESC, composta pelo Diretor Técnico e por sua assessoria.
- **Diretoria Administrativo-Financeira**, órgão de gerenciamento administrativo da SUDESC, composta pelo Diretor Administrativo-Financeiro e por sua assessoria.

Figura 1: Estrutura de Governança da SUDESC



Fonte: (<https://SUDESC.sc.gov.br/institucional/#organograma>)

### 2.1.2.1 Colégio Superior

O Colégio Superior, de acordo com o art. 8º da LCE nº 636/2014, tem as seguintes competências: (i) deliberar sobre qualquer matéria que lhe for submetida pelo Coderf, pela maioria simples de seus membros, (ii) homologar deliberações do Coderf, pela maioria absoluta de seus membros e (iii) formar lista tríplice para a escolha do Superintendente, do Diretor Técnico e do Diretor Administrativo-Financeiro da SUDESC.

O Colégio Superior, conforme estabelece o art. 8º da LCE nº 636/2014, será composto pelo Superintendente da SUDESC, que exercerá a Presidência, o Secretário de Estado de Desenvolvimento Regional da Grande Florianópolis, que exercerá a Vice-Presidência, o Secretário de Estado do Planejamento, o Secretário de Estado da Infraestrutura e os Chefes do Poder Executivo de cada um dos Municípios que constituem a RMF.

As decisões do Colégio Superior serão votadas e cada membro terá direito a 1 (um) voto. Na hipótese de empate, prevalecerá o voto manifestado pelo Presidente do Colégio Superior.

### 2.1.2.2 Comitê de Desenvolvimento da Região Metropolitana da Grande Florianópolis

O Comitê de Desenvolvimento da Região Metropolitana da Grande Florianópolis, de acordo com o art. 11 da LCE nº 636/2014, tem as seguintes competências: (i) promover e aprovar o Plano Integrado de Desenvolvimento da RMF, (ii) deliberar sobre a estruturação e a execução das funções públicas de interesse comum aos Municípios que constituem a RMF, (iii) coordenar a execução de programas, projetos, ações, serviços e obras de interesse da RMF, com a finalidade de unificar os serviços de interesses comuns, (iv) formular as diretrizes da política de desenvolvimento da RMF, (v) deliberar sobre planos, projetos, programas, serviços e obras a serem realizados no âmbito da RMF, (vi) estabelecer indicadores de desempenho, bem como metas e prazos de execução das funções públicas de interesse comum da RMF, (vii) propor alteração na área territorial da RMF, (viii) aprovar os critérios de contratação de serviços técnicos especializados (ix) indicar o Superintendente, o Diretor Técnico e o Diretor Administrativo-Financeiro da SUDESC, na forma do art. 20 desta Lei Complementar (x) deliberar sobre a celebração de consórcios, convênios e outros instrumentos congêneres, (xi) constituir câmaras temáticas ou comissões especializadas, com vistas à realização de estudos, planos e projetos relacionados às funções públicas de interesse comum da RMF, de acordo com as diretrizes traçadas no inciso II do parágrafo único do art. 2º desta Lei Complementar; e (xii) elaborar e alterar o seu Regimento Interno, no prazo de 60 (sessenta) dias após a publicação desta Lei Complementar, mediante deliberação por maioria simples de seus membros, submetendo-o à aprovação por meio de ato do Chefe do Poder Executivo estadual.

De acordo com o artigo 10 da LCE nº 636/2014, o Coderf é o órgão de caráter normativo e deliberativo da RMF, composto por 18 (dezoito) membros: (i) 2 (dois) representantes do Estado, indicados pelo Governador do Estado de Santa Catarina, (ii) o Diretor Técnico da SUDESC, que exercerá a Presidência do Coderf, (iii) 1 (um) representante de cada um dos 9 (nove) Municípios que constituem a RMF, que exercerão a Vice-Presidência, (iv) 1 (um) representante da Associação dos Municípios da Região da Grande Florianópolis (GRANFPOLIS), (v) 1 (um) representante da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Regional da Grande Florianópolis e (vi) 4 (quatro) representantes da sociedade civil organizada, indicados em lista tríplice por entidades legalmente constituídas e com finalidades comuns aos interesses da RMF.

### 2.1.2.3 Superintendência-Geral

A Superintendência-Geral, órgão de representação da SUDESC, é composta pelo Superintendente, indicado pelo Coderf, e por sua assessoria, de acordo com o art. 13 da LCE nº 636/14.

De acordo com o art. 14 da LCE nº 636/14, compete ao Superintendente, além de representar a SUDESC:

- exercer o comando hierárquico sobre pessoal e serviços, bem como coordenar as competências administrativas da SUDESC;

- presidir as reuniões do Colégio Superior; e
- julgar, em primeiro grau, as sindicâncias e os processos administrativos disciplinares.

#### 2.1.2.4 Diretoria Técnica

A Diretoria Técnica, órgão de execução da SUDESC, é composta pelo Diretor Técnico, indicado pelo Coderf, e por sua assessoria, de acordo com o art. 15 da LCE nº 636/14.

De acordo com o art. 16 da LCE nº 636/14, compete ao Diretor Técnico, entre outros:

- apoiar os Municípios que constituem a RMF na elaboração e na implementação de planos, programas, projetos e ações de interesse comum da RMF;
- propor ao Coderf normas, diretrizes e critérios para compatibilizar os planos diretores dos Municípios que constituem a RMF com o Plano Integrado de Desenvolvimento da RMF;
- acompanhar e avaliar a execução dos planos e programas aprovados para a RMF; e
- presidir as reuniões do Coderf.

#### 2.1.2.5 Diretoria Administrativo-Financeira

A Diretoria Administrativo-Financeira, órgão de gerenciamento administrativo da SUDESC, é composta pelo Diretor Administrativo-Financeiro, indicado pelo Coderf, e por sua assessoria, de acordo com o art. 17 da LCE nº 636/14.

De acordo com o art. 18 da LCE nº 636/14, compete ao Diretor Administrativo-Financeiro, entre outros:

- elaborar o planejamento da SUDESC, acompanhar e avaliar sua execução e propor medidas que assegurem a consecução dos seus objetivos e das suas metas;
- elaborar a proposta orçamentária da SUDESC, acompanhar sua efetivação e sua respectiva execução financeira;
- coordenar, orientar e executar as atividades de administração financeira e contábil; e
- conduzir os procedimentos de contratação de serviços e aquisição de bens.

### **2.1.3 Agência de Regulação de Serviços Públicos de Santa Catarina**

A Agência de Regulação de Serviços Públicos de Santa Catarina (“ARESC”), autarquia especial vinculada à Secretaria de Estado do Desenvolvimento Econômico Sustentável foi criada pela Lei nº 16.673, de 11 de agosto de 2015 a partir da fusão entre a Agência Reguladora de Serviços Públicos de Santa Catarina (AGESC) e a Agência Reguladora de Serviços de Saneamento Básico do Estado de Santa Catarina. A ARESC é responsável pela fiscalização da prestação de todos os serviços

públicos delegados, incluindo os serviços de transporte de passageiros, tanto na modalidade intermunicipal como municipal.

A competência para a fiscalização do transporte intermunicipal de passageiros decorre da competência constitucional dos Estados sobre o serviço e é atribuída à ARESC pelo art. 57 da Lei Complementar nº 741/2019.

#### **2.1.4 Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade**

O Estado de Santa Catarina conta com a Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade (“SIE”), que possui atribuições complementares no âmbito dos transportes coletivos de passageiros. A SIE foi criada pela Lei Complementar nº 741/2019 (“Lei Complementar nº 741/19”), que transferiu à secretaria todas as competências dos antigos Departamento Estadual de Infraestrutura e Departamento de Transportes e Terminais, excetuadas, no caso deste último, as de regulação e fiscalização do transporte intermunicipal de passageiros, que foram absorvidas pela ARESC.

A SIE tem por finalidade planejar, formular e normatizar políticas, programas, projetos e ações referentes ao Sistema Estadual de Transportes Rodoviário, Cicloviário e de Pedestres, incluindo a realização de licitação e celebração de documentos de delegação de serviços de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros. Essa secretaria tem, na sua estrutura, o Conselho Estadual de Transporte de Passageiros (“CTP”), órgão deliberativo vinculado à SIE. De acordo com o Decreto nº 437, de 24 de janeiro de 2020, compete ao CTP, entre outros, (i) apreciar os assuntos relacionados ao transporte rodoviário intermunicipal de passageiros, (ii) propor medidas para o aperfeiçoamento da legislação relacionada ao transporte rodoviário intermunicipal de passageiros, à faixa de domínio e ao transporte especial de trânsito, além de decidir em relação a matérias relacionadas à licitação para concessão ou permissão de linhas de transporte rodoviário intermunicipal<sup>5</sup>, por meio de contrato a ser firmado pela SIE.

O CTP é formado pelos (i) Secretário de Estado da Infraestrutura e Mobilidade, como Presidente; (ii) Secretário Adjunto de Estado da Infraestrutura e Mobilidade, como Vice-Presidente; (iii) 3 (três) representantes da SIE; (iv) 1 (um) representante do Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros no Estado de Santa Catarina (SETPESC); (v) 1 (um) representante da ARESC; (vi) 1 (um) representante da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT); e (vii) 1 (um) representante da Polícia Rodoviária Estadual de Santa Catarina (PRE).

---

<sup>5</sup> “V - decidir, após parecer técnico, sobre: a) a abertura de licitação para concessão ou permissão de linha de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros e demais prestações de serviços passíveis de licitação, bem como a sua homologação; b) a prorrogação dos contratos de concessão ou permissão de linha de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros; c) a transferência de concessão ou de permissão de linha de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros; d) a suspensão da concessão e da permissão de linha de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros; e) a encampação de concessão; e f) a declaração de inidoneidade.”

## **2.2 Ademais, de acordo com o Decreto nº 1.342, de 22 de junho de 2021, que regulamenta os serviços privados de transporte intermunicipal de passageiros no regime de fretamento<sup>6</sup>, cabe também a SIE licenciar a prestação do serviço de transporte rodoviário coletivo intermunicipal de passageiros em regime de fretamento. Normas, diretrizes e planos**

### **2.2.1 Normas**

#### 2.2.1.1 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 urbana<sup>7</sup>.

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 urbano<sup>8</sup>, 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 urbanas<sup>9</sup>. Nesse 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,

---

6 De acordo com o art. 2º, II, do Decreto nº 1.342/2021, fretamento é a “atividade econômica privada de transporte coletivo restrita a grupo pré-determinado de passageiros, não aberto ao público em geral, que não se sujeita às obrigações de universalização, continuidade e modicidade tarifária”.

7 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:

8 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.

9 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;

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.

ainda, ações coordenadas e integradas entre municípios e estados destinadas a políticas comuns de mobilidade urbana<sup>10</sup>.

### 2.2.1.2 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.

### 2.2.2 Constituição Estadual

O tratamento constitucional acerca da regionalização impõe ao Estado de Santa Catarina, na Seção V do Capítulo Único do Título VI da Constituição Estadual de Santa Catarina (Constituição Estadual), que trata das regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, o dever de elaborar e executar planos metropolitanos, regionais e microrregionais de desenvolvimento, integrando a organização, o planejamento e a execução das funções públicas de seu interesse e de municípios limítrofes do mesmo complexo geoeconômico e social.

Assim, com vistas ao cumprimento de referidos deveres, o art. 114 dispõe que poderá o estado, mediante a edição de lei complementar, instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, tendo como base os seguintes indicativos: a avaliação da população, crescimento demográfico, grau de concentração e fluxos migratórios, atividade econômica e perspectivas de desenvolvimento, fatores de polarização e deficiência dos recursos públicos, em um ou mais municípios, com implicação no desenvolvimento da região.

Importa mencionar que, dentre outras regras, a Constituição Estadual proíbe a criação de microrregião integrada por menos de 4% (quatro por cento) dos municípios do estado e faculta aos

---

10 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.

municípios a criação de associações, consórcios e entidades intermunicipais para a realização de ações, obras e serviços de interesse comum.

No que tange às competências estaduais em matéria de transporte coletivo de passageiros, nos termos do inciso VIII do art. 8º da Constituição Estadual, caberá ao estado explorar, diretamente ou mediante concessão ou permissão, os serviços de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros.

Por seu turno, está implícita no texto da Constituição Estadual a atribuição ao município da competência para cuidar do transporte realizado dentro dos limites de seu território, conforme determina o art. 112, V, quando fixa a competência do município para “organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local”, observando o quanto disposto na CF/88.

Ademais, cumpre notar que, nos termos do art. 9º, o estado exerce concorrentemente com a União e municípios a competência para estabelecer e implantar política de educação do trânsito e legislar sobre direito urbanístico.

Especificamente sobre os serviços públicos, notadamente os de transporte, em regiões metropolitanas, as disposições normativas não vão muito além daquelas constantes das leis vigentes que instituem essas mesmas regiões metropolitanas.

### **2.2.3 Planos e Projetos**

#### **2.2.3.1 Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado**

Conforme definido no Estatuto da Metrópole, o Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI) é o “instrumento que estabelece, com base em processo permanente de planejamento, viabilização econômico-financeira e gestão, as diretrizes para o desenvolvimento territorial estratégico e os projetos estruturantes da região metropolitana e aglomeração urbana” (art. 2º, VI).

A LCE nº 636/2014 estabeleceu como objetivo da SUDESC promover, elaborar, fazer cumprir e controlar o planejamento integrado do desenvolvimento regional (art. 6º, II). De acordo com as informações levantadas, o PDUI ainda não foi elaborado, razão pela qual, em 2021, CODERF, em parceria com a Universidade Federal de Santa Catarina, elaborou Plano de Trabalho para a elaboração do PDUI da RMF, o que, conforme informações dispostas no site da SUDESC e do Fórum Nacional de Entidades Metropolitanas, ainda não foi iniciado.

Assim, com a ausência de um PDUI, além da carência de planejamento, que se estende a diferentes esferas, como a mobilidade urbana e o desenvolvimento de projetos estruturantes, a RMF deixa de contar com diretrizes para o desenvolvimento territorial-estratégico e para a viabilização econômico-financeira de futuros projetos. É importante destacar ainda o condão de proporcionar a participação

social no planejamento da região metropolitana que é intrínseco ao processo de elaboração de um PDUI, haja vista a necessidade de serem realizadas audiências públicas em todos os municípios integrantes da região.

Por fim, destaca-se que o art. 14 do Estatuto da Metrópole dispõe que, para contar com o apoio da União na governança interfederativa, é exigido que uma região metropolitana possua gestão plena, condição atribuída à região metropolitana que possui, além de formalização e delimitação mediante lei complementar estadual e estrutura de governança interfederativa própria, PDUI aprovado mediante lei estadual.

#### 2.2.3.2 Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis

O Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis (PLAMUS), desenvolvido entre 2013 e 2015, foi um estudo desenvolvido por consultoria contratada pelo BNDES para avaliar a realidade e as políticas voltadas à mobilidade urbana nos 13 (treze) municípios que compõe a RMF. O PLAMUS apresentou um diagnóstico das políticas e práticas de mobilidade urbana na RMF e sugeriu ações em cinco frentes: reestruturação do transporte coletivo integrado metropolitano, priorização dos modos não motorizados de deslocamento, gestão de demanda (políticas de estacionamento), reestruturação do transporte de mercadorias e expansão da capacidade viária e gestão de tráfego.

O PLAMUS tinha como objetivo principal a realização de estudos para promover a integração de diferentes modais de transporte, como ônibus, ciclovias, pedestres e veículos particulares, para melhorar a eficiência e a sustentabilidade do sistema de transporte na região. O plano também buscava reduzir os impactos ambientais e melhorar a qualidade de vida dos cidadãos. O PLAMUS envolveu estudos, pesquisas e propostas de ações para aprimorar a mobilidade urbana, considerando o crescimento populacional e as demandas de deslocamento na região.

O PLAMUS constatou que não se verificava na RMF uma prática de integração metropolitana do planejamento, da organização e da execução dos serviços públicos de transporte, bem como das atividades de gestão e contratação, em geral, da mobilidade urbana na perspectiva dos interesses comuns dos respectivos entes federados. Essa conclusão foi também reforçada pela prática esparsa, com precedentes de convênios entre o Estado de Santa Catarina e os municípios da RMF apenas com relação a investimentos e/ou projetos específicos em infraestrutura viária, não havendo uma política integrada de planejamento e execução das políticas na RMF, mas tão somente práticas isoladas, o que sugere um ambiente que carece ainda de uma maior integração e coordenação interfederativa na gestão do trânsito e do transporte no âmbito da Grande Florianópolis.

### 2.2.3.3 Projetos Neotrans I e Neotrans II – Estudo e Proposição de Métodos em Planejamento de Transportes Aplicados à Região Metropolitana da Grande Florianópolis

Em 2017, a Universidade Federal de Santa Catarina, por meio do Departamento de Automação e Sistemas, realizou o Projeto Neotrans I, desenvolvido em cooperação entre o Observatório da Mobilidade Urbana / UFSC e a Superintendência de Desenvolvimento da Região Metropolitana da Grande Florianópolis (SUDERF), com contribuições do Departamento de Transportes e Terminais (DETER) do governo de SC. O projeto apresentou diagnóstico da situação do transporte público na RMF, além de proposição para operação com sistema viário existente visando à licitação da concessão no curto prazo e operação com corredores exclusivos de BRT em trechos das rodovias BR 101 e BR 282, a serem implantados no futuro seguindo as diretrizes de planejamento dos estudos do PLAMUS.

O “Projeto NeoTrans II – Estudo da integração do transporte coletivo metropolitano da Grande Florianópolis”, realizado pela equipe do Observatório da Mobilidade Urbana da UFSC, em continuidade ao Projeto Neotrans I, propôs a implantação de um novo desenho para a rede de transporte coletivo por ônibus, com a incorporação de corredores exclusivos e estações de integração e terminais. O estudo também buscou dar subsídios técnicos para a viabilização do projeto de concessão do sistema de transporte coletivo.

## 2.3 Municípios Relevantes: Biguaçu, Florianópolis, Palhoça e São José

### 2.3.1 Leis Orgânicas

As Leis Orgânicas municipais refletem, no tocante às atribuições de competências, o que dispõe o art. 30, V, da Constituição Federal<sup>11</sup>, conferindo aos municípios competências municipais em matéria da prestação de serviços de transporte público e organização do espaço urbano.

Dessa forma, reservam ao município competência para dispor sobre assuntos de interesse local, cabendo-lhes, assim, promover o adequado ordenamento do seu território urbano, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo, bem como a prestação, direta ou indireta, dos serviços de transporte coletivo urbano e intermunicipal, o qual possui caráter essencial, conforme melhor detalhado nas subseções abaixo.

### 2.3.2 Planos Diretores

Nos termos da CF/88, “o plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana” (art. 182, § 1º). A ordenação e o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e a garantia do bem-estar de seus habitantes se alicerçam em tal instrumento (art. 182).

---

<sup>11</sup> “Art. 30. Compete aos Municípios: (...) V - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;”

Como principal instrumento da política urbana municipal, todos os aspectos estabelecidos nos planos diretores devem ser observados pelos gestores públicos em sua atuação relativa aos diversos aspectos urbanísticos.

Cabe mencionar, que os Municípios analisados, quais sejam Biguaçu, Florianópolis, Palhoça e São José possuem plano diretor. Cumpre identificar os instrumentos que veicularam os planos diretores municipais, a saber:

- (i) o Plano Diretor do Município de Biguaçu (PDBI) foi instituído pela Lei Complementar nº 292, de 14 de agosto de 2024;
- (ii) o Plano Diretor de Urbanismo do Município de Florianópolis (PDFL) foi instituído pela Lei Complementar nº 482, de 17 de janeiro de 2014, e revisado pela Lei Complementar nº 739/2023;
- (iii) o Plano Diretor de Palhoça (PDP) foi instituído pela Lei nº 15, de 07 de abril de 1993; e
- (iv) A Lei nº 166, de 05 de setembro de 2024, instituiu o Plano Diretor do Município de São José (PDSJ).

### **2.3.3 Biguaçu**

#### 2.3.3.1 Lei Orgânica

A Lei Orgânica do Município de Biguaçu estabelece em seu art. 8, de forma genérica, que compete ao Município *“prover sobre o transporte coletivo urbano, que poderá ser operado por meio de concessão ou permissão, definindo-se o itinerário, os pontos de parada e as respectivas tarifas”*.

#### 2.3.3.2 Plano Diretor de Biguaçu

O PDBI estabelece a Política Municipal de Mobilidade Urbana (PMU), que compreende as estratégias, planos, programas e ações voltados para o planejamento e gestão dos deslocamentos de pessoas e cargas no território e dos diferentes modos de transporte (art. 36). De acordo com o PDBI, o PMU deverá, entre outros, observar as diretrizes gerais da Política Nacional de Mobilidade Urbana, promover a integração das ações de planejamento e gestão em escala local e metropolitana e viabilizar o projeto do Transporte Integrado Metropolitano da Região Metropolitana de Florianópolis (TRIM) no território municipal.

Dentre as ações prioritárias da PMU, o PDBI prevê a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Biguaçu, promoção da adequação das calçadas ao Programa Calçada Legal, instituição de um programa de travessias seguras para pedestres e ciclistas junto às rodovias federais e estadual, elaboração de manuais regulamentadores de desenho urbano de sistema viário e a viabilização da implantação do ponto de integração e do terminal de integração metropolitano do Transporte Integrado Metropolitano da Região Metropolitana de Florianópolis (TRIM).

De acordo com o PDBI, deverá ser elaborado, em 2 (dois) anos da publicação da Lei que estabeleceu o PDBI, o Plano de Mobilidade Urbana de Biguaçu (PlanMob), instrumento básico da PMU.

O PDBI estabeleceu ainda a Política Municipal de Integração Metropolitana (PIM), compreendendo as estratégias, planos, programas e ações, que visam estabelecer integração entre Biguaçu e a RMF, em consonância com o Estatuto da Metrópole, com o objetivo, no que diz respeito a política de mobilidade urbana, de promover a adesão à gestão integrada do transporte público coletivo metropolitano, atendendo às necessidades dos usuários da RMF e oportunizando a implementação de melhorias contínuas do sistema (art. 33).

Para integração entre o Município de Biguaçu e a RMF, o PDBI prevê Sistema de Eixos de Articulação Municipal e Metropolitana, compreendendo o conjunto de eixos viários que têm como função conectar diferentes regiões da cidade. O sistema divide as vias entre os Eixos Estruturantes, Eixos de Conexão entre Bairros e Eixos de Trânsito Rápido, com objetivo de organizar formalmente o fluxo de modais e auxiliar na formulação das políticas de integração e transporte coletivo.

Por fim, ressalta-se que o PDBI previu a implementação o Fundo Municipal de Desenvolvimento de Biguaçu (FMDB), a ser gerenciado pelo Conselho de Desenvolvimento Municipal de Biguaçu (CONDEM), e cujos recursos poderão ser aplicados no ordenamento e direcionamento da expansão urbana, incluindo infraestrutura, drenagem, saneamento, realização em melhorias de vias estruturais em caso de implantação de transporte público coletivo de passageiros (art. 22)

O PDBI foi instituído em 14 de agosto de 2024 e ainda não há qualquer indício do início da implantação das políticas nele previstas.

#### 2.3.3.3 Secretaria Municipal de Segurança Pública, Trânsito, Defesa Civil e do Consumidor

A Secretaria Municipal de Segurança Pública, Trânsito, Defesa Civil e do Consumidor foi instituída pela Lei Municipal nº 113, de 14 de março de 2017, e tem como a finalidade, de acordo com o art. 18º, §2º, incisos VII, VIII e IX da referida lei: “conceder, permitir ou autorizar a exploração dos serviços públicos de transporte municipal, em quaisquer de suas modalidades, ou contratar sua prestação por terceiros, expedindo a respectiva regulamentação e fiscalizando sua execução”, “regulamentar os serviços de transporte de passageiros individuais e coletivos: táxi, fretamento e escolar, transporte de carga e moto-frete” e “propor tarifas e outros preços públicos remuneratórios dos serviços públicos sob sua administração”.

## 2.3.4 Florianópolis

### 2.3.4.1 Lei Orgânica

De acordo com o art. 4º da Lei Orgânica de Florianópolis, é assegurado a todo habitante do Município o direito, entre outros, ao transporte. Ademais, de acordo com o art. 9º, VII<sup>12</sup>, da Lei Orgânica, compete ao Município “*organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão os serviços de interesse local, incluído o de transporte coletivo que tem caráter essencial (...)*”.

### 2.3.4.2 Plano Diretor de Florianópolis

O PDFL dispõe sobre a Política de Desenvolvimento Urbano, institui o Plano de Uso e Ocupação, os Instrumentos Urbanísticos e o Sistema de Gestão. De acordo com o PDFL, entre as estratégias para atender os princípios, objetivos e diretrizes da Política de Desenvolvimento Urbano, está o incremento da mobilidade urbana e a promoção (art. 11).

Ademais, o PDFL prevê como diretriz, na articulação para implementação das estratégias e políticas do ordenamento territorial, a potencialização das vias existentes pelo incremento dos diversos modais de transporte coletivo, contemplando a reconfiguração do modelo das atuais rodovias estaduais que cortam o Município, priorizando o transporte coletivo e a construção de faixas exclusivas de ônibus, ciclovias e vias marginais nos bolsões de ocupação, além da implantação de corredores marítimos, gerando múltiplas conexões náuticas entre o Continente e a Ilha.

De acordo com o art. 21 do PDFL, a estratégia de mobilidade deverá conter a previsão da instalação de corredores de transporte de passageiros, de linhas circulares e intra-bairros para o transporte coletivo, bem como a diversificação dos modais de conexão entre as diversas localidades do Município e entre a Ilha e o Continente e também com a região metropolitana, por meio (i) da implantação de transporte hidroviário, (ii) do desenvolvimento do transporte de massa; (iii) da reestruturação da malha viária, incluindo as ações de melhoria de fluxos e (iv) do incremento da mobilidade com base na autopropulsão de pedestres e ciclistas .

Nos termos do PDFL, o sistema viário e cicloviário de Florianópolis é caracterizado por uma rede de vias hierarquizadas, as quais devem ser obedecidas e implantadas em todos os projetos de urbanização ou ocupação e que variam de acordo com suas funções e capacidades, tais como as vias de trânsito rápido; as vias preferenciais de pedestres; as vias arteriais; as vias locais; as vias

---

12 “Art. 9º Compete ao Município prover o que é de interesse local e do bem-estar de sua população como, dentre outras, as seguintes atribuições: (...) VIII - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão os serviços de interesse local, incluído o de transporte coletivo que tem caráter essencial, excetuada a concessão, terceirização ou permissão à iniciativa privada para execução, operação e manutenção dos serviços públicos de captação, tratamento e distribuição de água, coleta e tratamento de esgotos sanitários;”

coletoras e subcoletoras; as ciclovias; as ciclofaixas; as faixas compartilhadas; as vias exclusivas de pedestres, entre outras.

De acordo com o sistema viário e cicloviário de Florianópolis, conforme a conveniência e oportunidade serão implantadas ciclovias ou ciclofaixas em todas as vias de trânsito rápido, vias arteriais, vias coletoras e vias locais; além disso, nas vias onde for tecnicamente comprovada a impossibilidade de implantação de ciclovias ou ciclofaixas, deverão ser previstas vias compartilhadas nas calçadas, ou nas bordas das pistas de rolamento.

Importante notar que a construção dos passeios ou calçadas deverá obedecer aos seguintes critérios: (i) largura mínima de 2 (dois) metros; (ii) passeios em medida nunca inferior a 1,2 (um vírgula dois) metros; e (iii) obrigatoriedade de arborização.

A seção do PDDL que trata do sistema viário de Florianópolis estabelece que a acessibilidade universal será exigida em todos os projetos viários, públicos ou privados, em todos os setores do município, resguardadas apenas as condições especiais dos edifícios de valor cultural (art. 208).

No que tange ao sistema hidroviário, cabe mencionar que as estruturas de apoio a embarcações, tais como os molhes, atracadouros, trapiches, marinas e demais equipamentos dos portos de lazer, dos portos de pesca artesanal e dos terminais pesqueiros deverão ter seus projetos elaborados em consonância com o órgão municipal de planejamento, de modo a garantir os pressupostos ambientais e a se harmonizar com a paisagem da orla, sem contrariar o exercício dos demais usos permitidos.

#### 2.3.4.3 Secretaria Municipal de Planejamento e Inteligência Urbana<sup>13</sup>

A Secretaria Municipal de Planejamento e Inteligência Urbana de Florianópolis foi instituída pela Lei Complementar nº 736, de 02 de janeiro de 2023, e tem como finalidade, de acordo com o art. 77, inciso I da referida lei: “promover políticas públicas de desenvolvimento urbano, da mobilidade e da acessibilidade de pedestres, ciclistas, idosos, gestantes, pessoas com deficiências física ou visual, temporária ou definitiva, motociclistas, automóveis, veículos de tração animal, e de transporte público, com o objetivo de fomentar uma melhor qualidade de vida da população, preservar o meio ambiente e assegurar os primados da dignidade da pessoa humana e do desenvolvimento social e econômico, de forma equilibrada e sustentável”.

#### 2.3.4.4 Secretaria Municipal de Transportes e Infraestrutura

A Secretaria Municipal de Transportes e Infraestrutura de Florianópolis foi instituída pela Lei Complementar nº 736, de 02 de janeiro de 2023, e tem como finalidade, de acordo com o art. 89,

---

<sup>13</sup> Há, na própria lei de criação da Secretaria Municipal de Planejamento e Inteligência Urbana, divergência no nome da secretaria, ora chama de Secretaria Municipal de Planejamento e Inteligência Urbana, ora de Secretaria de Mobilidade e Planejamento.

inciso IV da referida lei: “estimular o aprimoramento técnico, humano e gerencial das empresas operadoras do Sistema de Transportes Públicos de Passageiros, prestando-lhes assistência na capacitação de mão-de-obra para o transporte público de passageiros”.

A Secretaria Municipal de Transportes e Infraestrutura de Florianópolis conta com a Superintendência de Transportes e Mobilidade, responsável por sistematizar a prestação dos serviços municipais aos cidadãos no que se refere ao transporte e às ações de planejamento e gestão da mobilidade urbana (art. 92, IV).

#### 2.3.4.5 Conselho Municipal de Mobilidade Urbana

O Conselho Municipal de Mobilidade Urbana (“CONMUB”) foi criado pela Lei Complementar nº 34, de 26 de fevereiro de 1999, órgão consultivo e de deliberação coletiva, vinculado à Secretaria Municipal de Transportes e Infraestrutura, com o intuito de, entre outros, sugerir a introdução de novas políticas sobre transporte coletivo de passageiros e apreciar assuntos relacionados com o sistema de transporte coletivo de passageiros estudar soluções para os problemas de mobilidade existentes nos serviços de transporte público do município.

O CONMUB é constituído por sete membros efetivos e cinco convidados. São membros efetivos os representantes das seguintes entidades: Órgão Gestor, Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis, Sindicato das Empresas de Transportes Coletivo da Grande Florianópolis, Associação de Empresas de Turismo de Santa Catarina, Sindicato dos Taxistas, União Florianopolitana de Entidades Comunitárias e Câmara Municipal de Florianópolis. São membros convidados os representantes das seguintes entidades classistas patronais ou de outras organizações: empresas de transporte escolar (01); empresas de turismo e fretamento (01); transportes não motorizados/bicicletas (01); empresas de transporte marítimo/lacustre (01); e Sindicato dos Motoristas e Cobradores (01).

### 2.3.5 Palhoça

#### 2.3.5.1 Lei Orgânica

De acordo com o art. 4º da Lei Orgânica de Palhoça, é assegurado a todo habitante do Município o direito, entre outros, ao transporte. Ademais, de acordo com o art. 9º, §1º<sup>14</sup>, da Lei Orgânica, compete ao Município “*exercer, através do Poder Executivo, o gerenciamento de transporte coletivo, que deverá operar em sistema integrado com as linhas regionais, bem como exercer, nos termos da lei, o controle dos serviços particulares de transporte coletivo prestado dentro do Município.*”

---

14 “Art. 9º Compete ao Município prover o que é de interesse local e do bem-estar de sua população como, dentre outras, as seguintes atribuições: § 1º Compete ao Município exercer, através do Poder Executivo, o gerenciamento de transporte coletivo, que deverá operar em sistema integrado com as linhas regionais, bem como exercer, nos termos da lei, o controle dos serviços particulares de transporte coletivo prestado dentro do Município.”

### 2.3.5.2 Plano Diretor de Palhoça

O PDP, instituído pela Lei nº 15, de 07 de abril de 1993, destaca dentre seus objetivos a necessidade de estruturação, de forma integrada, do espaço urbano do município considerando-o como conjunto único a área conurbada formada pelos Municípios de Florianópolis, São José, Palhoça e Biguaçu (a “ACF”) e o aproveitamento com menores custos e mais benefícios às funções urbanas e os investimentos públicos e privados, buscando dentro da ACF uma descentralização urbana e uma distribuição equitativa dos benefícios gerados pela urbanização (art. 4º, II e III).

Neste sentido, o PDP frisa a importância do transporte e da mobilidade no município ao elencar como diretrizes a criação de uma rede viária integrada com os demais municípios que formam a ACF; a priorização da BR-101 como principal eixo estruturador e o corredor básico de transportes coletivos da cidade, investindo na implantação de interseções e vias marginais, bem como evitar a ocupação desordenada ao longo da duplicação da BR-101 e BR-282, caracterizando-as como via expressa, dentre outras (art. 5º).

O desenvolvimento municipal é efetivado por meio de estratégias e programas específicos citados no PDRQ, tais como a estratégia de melhoria do sistema viário. Assim, as estratégias são compostas por objetivos, programas e ações, de modo a alcançar os objetivos estratégicos da Política de Desenvolvimento Municipal. Especificamente, são objetivos da estratégia de melhoria do sistema viário: (i) prover condições adequadas de infraestrutura para o desenvolvimento, valorização e ocupação produtiva do espaço rural; (ii) promover a melhoria da oferta de transportes coletivos e de qualidade; (iii) promover meios de transporte alternativos adequados ao ambiente urbano.

A organização do sistema viário não é abordada no PDP, entretanto, a Lei nº 16/1993, na seção IX, aborda as áreas do sistema viário e de transporte no município. Assim, estabelece que o sistema rodoviário é composto por uma rede de vias hierarquizadas, quais sejam: (i) vias arteriais, que são constituídas pelas rodovias BR 101 SC e BR 282, que têm a função de interligar o centro urbano com os outros municípios, estruturando seus respectivos sistemas viários; (ii) vias principais, aquelas que têm a função de conciliar o tráfego de passagem com o tráfego local e propiciar facilidades ao transporte coletivo; (iii) vias coletoras, aquelas que têm a função de coletar o tráfego das vias sub-coletoras e locais e encaminhá-lo às vias principais, sendo comuns nos corredores de comércio/serviços de bairro; (iv) vias sub-coletoras, aquelas que têm a função de coletar o tráfego das vias locais e encaminhá-lo às vias coletoras, apoiando a função comercial das vias coletoras e facilitando o acesso ao interior dos bairros; (v) vias locais; são as demais vias de circulação de veículos, as quais tem a função de possibilitar o acesso direto aos lotes e edificações; (vi) vias preferenciais de pedestres, aquelas que conciliam um elevado fluxo de pedestre com o acesso direto de veículos aos lotes e edificações; (vii) vias panorâmicas, aquelas que têm funções de

turismo e lazer devido à visibilidade ao mar, às lagoas, aos mangues, às dunas ou a outros elementos marcantes de paisagem natural ou construída da região; (viii) ciclovias, aquelas destinadas à circulação exclusiva de bicicletas (art. 100).

Importante ressaltar que é vedada a implantação de vias de circulação de veículos automotores sobre as praias, costões, dunas e mangues.

No que tange ao sistema hidroviário, os molhes, atracadouros, marinas e demais equipamentos dos portos de lazer, dos portos de pesca artesanal e dos terminais pesqueiros, deverão ter seus projetos elaborados em conjunto com o órgão municipal de planejamento, de modo a se harmonizar com a paisagem da orla.

Em relação às áreas do sistema de circulação de pedestres, o Poder Público garantirá o livre acesso e circulação de pedestres pela orla marítima, lacustre e fluvial, por via terrestre em vista da segurança das atividades de pesca, navegação, lazer e turismo (art. 112). Vale ressaltar que os caminhos e as servidões utilizadas em comum pelos habitantes do município como acesso à orla marítima, fluvial e lacustre, estão sob a guarda e conservação do Poder Público Municipal, constituindo bens públicos de uso comum do povo.

#### 2.3.5.3 Secretaria Municipal de Infraestrutura e Saneamento

Conforme a Lei Municipal Complementar nº 235, de 22 de dezembro de 2016, art. 35, à Secretaria Municipal de Infraestrutura e Saneamento compete a concessão, autorização ou permissão e fiscalização do serviço público de transporte municipal de passageiros, bem como a coordenação dos serviços relacionados com a infraestrutura de transporte rodoviário.

### 2.3.6 São José

#### 2.3.6.1 Lei Orgânica

De acordo art. 21 da Lei Orgânica do Município de São José, compete ao Município privativamente, dentre outras, *“conceder licença e dispor sobre os serviços de transportes coletivos, táxis, e fixar as respectivas tarifas”*.

#### 2.3.6.2 Plano Diretor de São José

O PDSJ estabeleceu como objetivo a priorização dos pedestres, ciclistas e do transporte público coletivo na mobilidade urbana, assim como a promoção ordenada do adensamento urbano, considerando a capacidade do território, do transporte público coletivo, com a infraestrutura instalada e a qualidade ambiental.

Para isso, o PDSJ estabelece que as políticas municipais deverão observar planos, programas, projetos e ações a serem elaborados pelo Município, incluindo a Política Municipal de Transporte e Mobilidade Urbana (PMTMU) e a Política Municipal de Desenvolvimento Urbano (PMDU).

A PMTMU compreende ações, programas e planos voltados para a organização e coordenação dos diferentes modos de transporte, da melhoria da acessibilidade e da mobilidade de pessoas e cargas no Município, a fim de promover uma cidade sustentável, inclusiva, acessível e participativa, para as presentes e futuras gerações.

Entre as medidas do PMTMU, o PDSJ destaca a coordenação e organização dos deslocamentos de pessoas e cargas e para melhoria da acessibilidade, observando os critérios de desenho universal e propiciando autonomia e segurança para todos os cidadãos na vivência da cidade. Ademais, o PMTMU tem como objetivo, além da promoção de diversas melhorias para melhorar a mobilidade urbana municipal, a promoção da integração do território do Município com suas comunidades e com a RMF, assim como do transporte público com a RMF (art. 12), através de articulações e associações com outros municípios e com a Região Metropolitana.

O PDSJ prevê como ações prioritárias da PMTMU a elaboração e implementação do Plano Municipal de Mobilidade Urbana incluindo os Programas de Integração e Qualificação do Sistema Viário - PIQSV, de Qualificação dos Abrigos de Passageiros, do Sistema Municipal de Gerenciamento e Monitoramento do Tráfego, como instrumentos de planejamento e monitoramento da mobilidade urbana, a implementação do sistema de estacionamento pago rotativo em logradouros públicos, além da criação de índices para mensurar a qualidade da mobilidade no Município de São José.

A PMDU, por sua vez, compreende as ações, programas e planos voltados para o desenvolvimento urbano sustentável do território municipal de São José, de forma a promover a justa distribuição dos serviços públicos e da infraestrutura e promover a melhoria da qualidade de vida da população, com o objetivo, entre outros, de buscar o desenvolvimento de centralidades urbanas, estruturadas a partir dos eixos de transporte público coletivo, em áreas estratégicas por todo o território do Município, promover a mobilidade urbana, de forma a integrar todos os modos de transporte e qualificar o transporte público coletivo, bem como os modos de transporte individual motorizado e não motorizado;

São diretrizes da PMDU a integração entre mobilidade urbana e ordenamento territorial e o desenvolvimento urbano orientado ao transporte sustentável, em que o planejamento do uso e da ocupação do solo priorizam transporte público coletivo e o individual não motorizado.

O Poder Executivo Municipal ficou responsável por indicar os órgãos responsáveis por implementar cada uma das políticas municipais, o que, conforme constatado por meio de solicitações ao Municípios e pesquisas independentes, ainda não foi realizado, tendo em vista que a lei foi promulgada em setembro de 2024.

### 2.3.6.3 Secretaria de Segurança, Defesa Social e Trânsito

A Secretaria de Segurança, Defesa Social e Trânsito, criada pela Lei Municipal nº 4.144, de 19 de abril de 2004, é o órgão gerencial com competência para realizar o planejamento da mobilidade urbana municipal.

### **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**

A PNMU é orientada por diretrizes que tratam das questões urbanísticas e que têm incidência na mobilidade urbana. Dessa forma, em termos urbanísticos, a orientação da PNMU é guiada pelas seguintes diretrizes, previstas em seu art. 6º: (i) integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos; (ii) mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade; e (iii) incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes.

Em relação às diretrizes metropolitanas da RMF, não constam normas mais concretas no que tange à gestão das condições urbanísticas para a viabilização das operações de transporte de passageiros ou demais aspectos inerentes ao setor de mobilidade urbana, além das disposições já mencionadas ao longo do presente relatório.

#### **3.2 Institucional**

Como abordado acima (item 2), a RMF conta com uma ordenação institucional formalmente constituída por meio da LCE nº 636/2014. Porém, inexistem normas mais específicas ou concretas no sentido de viabilizar a integração plena da RMF com os municípios partícipes dessa região metropolitana. Dessa forma, fica a cargo das legislações municipais a tentativa de estabelecer critérios ou diretrizes de integração e diálogo com as instâncias de governança da RMF, o que não aparenta se materializar.

Nos municípios, verifica-se, efetivamente, a dificuldade de integração entre as instâncias municipal e metropolitana, o que se reflete também sobre o conseqüente conflito de responsabilidades, deliberações, direcionamentos financeiros e demais aspectos.

### **3.3 Ambiental**

Em relação às diretrizes metropolitanas da RMF, não constam normas mais concretas no que tange à gestão ambiental em relação às operações de transporte de passageiros ou demais aspectos inerentes ao setor de mobilidade urbana além das disposições já mencionadas ao longo do presente relatório.

### **3.4 Operacional**

Em relação às diretrizes metropolitanas da RMF, não constam normas mais concretas no que tange à gestão das condições urbanísticas para a viabilização das operações de transporte de passageiros ou demais aspectos inerentes ao setor de mobilidade urbana, além das disposições já mencionadas ao longo do presente relatório.

### **3.5 Financeiro**

#### **(i) Fundo Garantidor das Parcerias Público-Privadas de Santa Catarina**

O Fundo Garantidor das Parcerias Público-Privadas de Santa Catarina (“FGP/SC”), regido pelo direito privado, com a finalidade de prestar garantias de pagamento de obrigações pecuniárias assumidas pelos parceiros públicos em virtude de parcerias integrantes do Programa de Parcerias Público-Privadas do Estado de Santa Catarina teve sua criação autorizada pela Lei Estadual nº 17.157, de 5 de junho de 2017 e foi instituído pelo Decreto Estadual nº 1.714 de 03 de fevereiro de 2022.

O FGP/SC tem como finalidade o pagamento de obrigações pecuniárias assumidas pela Administração Direta ou Indireta do Poder Executivo Estadual, dos fundos especiais a ela ligados e das demais entidades controladas, direta ou indiretamente, pelo Estado de Santa Catarina, em virtude de contratos de parcerias público-privadas.

De acordo com as Demonstrações Financeiras referentes ao 1º semestre de 2022 do Banco Regional de Desenvolvimento do Extremo Sul (BRDE), no primeiro semestre de 2022 foram realizados importantes avanços no processo de estruturação do Fundo Garantidor das Parcerias Público-Privadas de Santa Catarina. Não identificamos informações referentes ao patrimônio líquido, mas o fundo consta nas leis orçamentárias do Estado de Santa Catarina.

Em síntese, o FGP possui finalidades que poderão instrumentalizar a concretização dos objetivos metropolitanos em conjunto com o Estado de Santa Catarina.

#### **(ii) Fundo de Apoio ao Desenvolvimento Econômico de Santa Catarina**

O Fundo de Apoio ao Desenvolvimento Catarinense (“FADESC”) teve sua criação autorizada pela Lei Estadual nº 13.342, de 10 de março de 2005, regulamentada por meio do Decreto Estadual nº

3.116/2005, alterado pelos Decretos nº 704/2007, nº 450/2011 e nº 1.366/2013. O FADESC, ligado à Secretaria de Estado da Fazenda, é previsto para compor a estrutura financeira do Programa de Desenvolvimento da Empresa Catarinense (“PRODEC”), programa criado pelo Estado de Santa Catarina com o objetivo de promover o desenvolvimento socioeconômico catarinense, por intermédio da concessão de financiamentos de incentivo ao investimento e à operação ou da participação no capital de empresas instaladas em Santa Catarina.

Os recursos do FADESC devem ser utilizados para promover o desenvolvimento socioeconômico do estado, apoiando empreendimentos que gerem empregos e aumentem a renda da população. Além disso, esses recursos podem ser usados para sustentar o Programa de Parcerias Público-Privadas, conforme estabelecido pela Lei nº 12.930 de 2004. De acordo com o parágrafo único do artigo 8º da Lei Estadual nº 13.342, os recursos do FADESC podem ser usados para custear despesas relacionadas aos objetivos do Fundo, incluindo gastos com servidores ativos e inativos, bem como encargos sociais.

O FADESC pode contar com dotações do Orçamento Geral do Estado, doações, operações de crédito, valores provenientes da União, entre outros. Também estabelece que as empresas beneficiárias do PRODEC devem recolher os valores devidos diretamente ao FADESC.

De acordo com o artigo 12 da Lei Estadual nº 13.342, o FADESC poderá liberar recursos para os parceiros contratados ou oferecer garantias que lhes assegurem a viabilidade financeira da obra ou serviço. Esse aspecto é particularmente importante, tendo em vista a possibilidade expressa de atuação do FADESC em sistemas garantidores para contratos de operações de transporte coletivo de passageiros de interesse metropolitano.

Em síntese, o FADESC possui finalidades que poderão instrumentalizar a concretização dos objetivos metropolitanos, em atuação conjunta ao PRODEC, em conjunto com o Estado de Santa Catarina. Conforme identificado por meio da Nota Técnica de Procedimento Contábil nº 006/2018, produzido pela Diretoria de Contabilidade Geral da Secretaria de Estado da Fazenda, o FADESC possui atuação efetiva e, conforme se pode observar da Lei Orçamentária Anual de 2024 do Estado de Santa Catarina, o fundo está ativo e possui movimentação.

## **3.6 Diagnóstico das operações existentes**

### **3.6.1 Transporte Coletivo de Passageiros na RMF**

O transporte intermunicipal de passageiros na RMF, e em todo o Estado de Santa Catarina, ocorreu durante muitos anos em caráter precário.

Em 09 de maio de 1980, foi sancionada a Lei Estadual nº 5.684/1980, que dispõe sobre o serviço público de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado de Santa Catarina e

determina que a execução desse serviço poderia ser delegada a empresas particulares sob forma de concessão, autorização ou permissão (art. 1º):

- a concessão delegada através de contrato administrativo com prazo de 10 (dez) anos e mediante processo de concorrência (art. 5º);
- a autorização definida por ato administrativo, “desde que venha atender interesse público inadiável e emergência transitória”, através de Termo de Compromisso com prazo de vigência de 90 (noventa) dias, prorrogável somente por mais 90 (noventa) (art. 6º); e
- a permissão através de ato administrativo, precedida de Edital de Consulta, condicionando-se a transportadora a demonstrar capacidade administrativa e técnico-operacional para efeito da execução do serviço, com prazo de vigência de até 2 (dois) anos, podendo ser renovada por igual período (art. 7º).

A Lei nº 5.684/1980 determinou que independeria de concorrência a licença para (i) fretamento, (ii) viagem com caráter de linha, (iii) viagem em caráter eventual, (iv) prolongamento e encurtamento de linha, (v) alteração de itinerário de linha delegada, em razão do surgimento de novas rodovias ou melhoramentos em outras, que recomendem a modificação dos serviços, (vi) fusão de linhas delegadas, desde que inexista a linha resultante, (vii) conexão de linhas, (viii) ampliação, diminuição e alteração de horários em linha delegada, (ix) implantação e cancelamento de seção (art. 8º).

Em 06 de novembro de 1980, o então Governador de Estado de Santa Catarina publicou o Decreto nº 12.601, de 06 de novembro de 1980, que regulamenta a Lei nº 5.684/1980, em que se previu a possibilidade de renovação das permissões, autorizações e dos contratos de concessão então vigentes, mediante prévia autorização do CTP (art. 12).

Em 05 de outubro de 1989, o Estado de Santa Catarina publicou a sua Constituição Estadual, que, entre outras coisas, assegurou a renovação dos contratos de concessão de serviços de transporte de passageiros em vigor e converteu, sem licitação, as permissões e autorizações de serviços de transporte de passageiros vigentes em concessões (art. 30 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias).

Em 1998, o Estado de Santa Catarina, por meio da Lei nº 10.824/1998, instituiu o Programa Estadual de Renovação Acelerada de Frota de Ônibus de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros (“Lei do PROFROTA”), que prorrogava os prazos das concessões então vigentes. Em 2002, no entanto, o Ministério Público de Santa Catarina (“MPSC”) ingressou com Ação Direta de Inconstitucionalidade (“ADI TJSC Nº 2002.006442-0”) contra a Lei do PROFROTA no Tribunal de Justiça de Santa Catarina (“TJSC”) sob a alegação de que a prorrogação dos contratos de concessão de serviço público de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros afrontaria aos artigos 135, § 4º, 137, § 1º, e, ainda, art. 30 dos Atos das Disposições Constitucionais Transitórias,

todos da Constituição Estadual. O TJSC julgou, em 2009, procedente a ação e declarou a inconstitucionalidade da norma por ofensa aos artigos supracitados e, também, dos princípios da livre iniciativa, livre concorrência e licitação.

Em 2014, conforme já mencionado, foi criada a RMF e a SUDERF como autoridade metropolitana por meio da Lei Complementar nº 636/2014 e, em 2015, o MPSC instaurou Inquérito Civil nº 06.2015.00008498-2 para apurar a omissão do Estado na realização de licitação para delegar o serviço público de transporte em SC.

Em paralelo, desde 30 de abril de 2013, o Tribunal de Contas do Estado de Santa Catarina promovia Auditoria Operacional para avaliar o planejamento, a operação e a validade das concessões, bem como a eficiência da fiscalização do serviço de transporte coletivo intermunicipal, sob a ótica da Política Nacional de Mobilidade Urbana com foco na regularização do transporte na Região Metropolitana da Grande Florianópolis (Processo TCE-SC nº RLA-14/00193831).

Como resultado da auditoria, em 24 de fevereiro de 2016, foi publicada no DOTC-e nº 1890 a decisão monocrática do Relator, o Exmo. Sr. Auditor Substituto de Conselheiro Cleber Muniz Gavi, determinando que o DETER apresentasse para o TCE, em 30 (trinta) dias plano de estabelecendo responsáveis, atividades e prazos para, em suma, realização (i) em 12 (doze) meses, de procedimento licitatório para concessão do sistema de transporte coletivo intermunicipal urbano de passageiros da RMF e (ii) estudos preliminares necessários à elaboração do projeto básico obrigatório para abertura de processo licitatório mais amplo, visando implementar políticas de mobilidade urbana com base nas conclusões do PLAMUS.

O plano de ação foi, então, protocolado no dia 20.04.2016, com um atraso de pouco mais de 20 dias e, ainda em 2016, o DETER lançou o Edital de Concorrência nº 003/2016, cujo objeto era a permissão do serviço de transporte intermunicipal rodoviário e urbano de passageiros no Estado de Santa Catarina. A empresa Nevatur Transportes e Turismo Ltda., no entanto, impetrou mandado de segurança para anular o edital (Mandado de Segurança n.º 0304261-27.2017.8.24.0023/SC), sede na qual restou reconhecido pelo juízo da 1ª Vara da Fazenda Pública da Capital que, entre outros aspectos, “a autoridade coautora incorreu em ilegalidade na elaboração do Edital nº 003/2016, porque nele não constava detalhamento mínimo quanto ao preço da tarifa a ser cobrada, tampouco o orçamento estimado em planilhas de quantitativos e preços unitários”, bem como em face da previsão de que o valor da tarifa seria determinado pelo DETER “com base em determinada fórmula matemática, sem, contudo, explicitar os parâmetros e coeficientes para realização do cálculo” .

Em 2018, o MPSC instaurou (i) o Inquérito civil nº 06.2018.00002845-8 para investigar a ausência de licitação nas concessões do transporte público coletivo da Região Metropolitana da Grande Florianópolis e acompanhamento do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Região Metropolitana de Florianópolis – PLAMUS, sob a responsabilidade da Superintendência de

Desenvolvimento da Região Metropolitana da Grande Florianópolis – SUDERF e (ii) Ação Civil Pública nº 0900777-18.2018.8.24.0023, cujo objeto era obrigar o DETER a cumprir a decisão proferida nos autos da Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 2002.006442-0, procedendo-se o procedimento licitatório para os contratos de concessão que tenham por objeto o Transporte Rodoviário Intermunicipal, excetuada as linhas referentes à região metropolitana de Florianópolis, abarcadas no Inquérito Civil mencionado.

No âmbito da ACP, em 08 de outubro de 2021, o Estado de Santa Catarina celebrou termo de acordo com o Ministério Público de Santa Catarina para a regularização do Sistema de Transporte Rodoviário e Hidroviário Intermunicipal de Passageiros (“Termo de Acordo”), em que a SIE se comprometeu em promover a regularização precária e temporária da prestação do serviço público de transporte intermunicipal de transporte rodoviário (inclusive serviço urbano) com as atuais prestadoras, mediante celebração de termos de compromisso provisório, como condição para a continuidade da prestação dos serviços pelos operadores.

De acordo com o Termo de Acordo, a SIE se comprometeu em promover o lançamento de licitação e a contratação para concessão do serviço público de transporte de passageiros e também de sistema de bilhetagem eletrônica, a ser implantado por todas as operadoras de transporte público rodoviário. O Inquérito Civil foi arquivado tendo em vista a celebração do Termo de Acordo, tendo reconhecido ausência de dolo por parte dos agentes públicos.

A SIE firmou com as operadoras de transporte público, em 31 de janeiro de 2022, termo de compromisso com as seguintes operadoras de transporte coletivo: (i) Auto Viação Imperatriz SA, (ii) Biguaçu Transportes Coletivos Administração e Participações Ltda, (iii) Jotur Auto Ônibus e Turismo Josefense Ltda, (iv) Jotur Auto Ônibus e Turismo Palhocense Ltda, (v) Rodoviária Santa Terezinha Ltda e (vi) Transporte Coletivo Estrela Ltda. Com esta ação, a SIE regularizou provisoriamente a operação do serviço, que passaram a ser acompanhados e fiscalizados pelo regulador do serviço (ARESC).

Os termos de compromisso têm prazo de 36 (trinta e seis) meses, admitida a prorrogação por mais 12 (doze) meses - prazo em que o serviço deverá ser licitado -, e obriga os operadores:

- prestar os serviços assumidos por este instrumento em conformidade com as determinações operacionais da SIE e disposições da legislação aplicável;
- permitir e colaborar com a empresa contratada pela SIE no que se refere à implantação do sistema de gerenciamento operacional e de bilhetagem eletrônica em seus veículos e equipamentos vinculados à atividade;
- operar o sistema de bilhetagem eletrônica e o sistema de rastreamento de frota, conforme o inciso anterior, para assegurar a integridade das informações prestadas à SIE;

- instalar em todos os veículos da frota e nos pontos de venda os equipamentos necessários para assegurar o cumprimento dos incisos II e III;
- manter a infraestrutura necessária para garantir a prestação dos serviços e sua continuidade;
- responder por todas as obrigações e encargos trabalhistas, fiscais, previdenciários, tributários, comerciais, dentre outros, resultantes da exploração e prestação do serviço, bem como por todas as despesas necessárias à sua fiel execução;
- responder por eventuais danos ou prejuízos causados, por si ou por seus empregados, agentes ou prepostos, a terceiros em decorrência da prestação do serviço, sem que a fiscalização exercida pelo Poder Público exclua ou atenua essa responsabilidade;
- assegurar o cumprimento dos arts. 6º e 7º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, objetivando oferecer serviço adequado e respeitar os direitos e deveres dos usuários;
- apresentar todos os documentos contábeis e previdenciários, bem como outros documentos necessários para avaliação dos custos e receitas dos serviços;
- garantir o envio de informações fidedignas referentes à receita, movimentação de passageiros e oferta de serviços, até a implementação do sistema de gerenciamento operacional e bilhetagem eletrônica a ser contratado pela SIE;
- colaborar com a atividade fiscalizatória promovida pela SIE e pela ARES, permitindo o livre acesso dos prepostos, em qualquer tempo, aos veículos e instalações vinculadas, bem como aos seus registros contábeis, administrativos, econômicos, financeiros e operacionais;
- emitir as passagens intermunicipais por meio da bilhetagem eletrônica contratada pela SIE mesmo em caso de compartilhamento de frota em percurso interestadual, desde que haja regulamentação específica dos entes públicos competentes, quando detentora do serviço da linha intermunicipal.

Conforme divulgado no site da SUDESC, no momento, a SIE está estruturando a contratação de um sistema de bilhetagem eletrônica, georreferenciamento e monitoramento da frota, além de dois outros projetos, conforme abaixo:

“A criação do Sistema Integrado de Transporte Metropolitano (SIM) e a Concessão Comum para a Prestação e Exploração do Serviço de Transporte Público Coletivo Integrado da RMF está em Pré-Análise, conforme PPI-SC: A Audiência Pública foi realizada em 07 de dezembro de 2022, às 14 horas (horário de Brasília), no Auditório da Secretaria de Estado da Segurança Pública/SC, Av. Gov. Ivo Silveira, nº 1521, Capoeiras,

Florianópolis/SC. A Audiência Pública ocorreu de forma presencial, tendo transmissão ao vivo pelo canal do YouTube do Governo do Estado. Na oportunidade foram apresentados os estudos técnicos, Minuta de Contrato e demais aspectos técnicos da Concessão Patrocinada, bem como informações sobre o processo licitatório.”

“A Concessão para construção, operação, manutenção e realização do Transporte Aquaviário da Grande Florianópolis está em Pré-Análise, conforme PPI-SC: Melhorar a Mobilidade Urbana na conexão Ilha-Continente através do transporte coletivo hidroviário, pautando-se pela intermodalidade e integrações dos sistemas, com embarcações adequadas ao conforto e segurança, dentro de uma tarifação adequada à realidade operacional e ao passageiro, reduzindo o tempo de deslocamento e melhorando a qualidade de vida urbana.

Trata-se de projeto visando à concessão dos serviços públicos de transporte aquaviário da Região Metropolitana de Florianópolis para passageiros, ciclistas, incluindo os terminais, através da elaboração de Estudo de Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental (EVTEA), aprofundando os apontamentos executados no pré estudo de viabilidade elaborado pelo BID, conforme as 2 rotas definidas: ROTA 3 – Barcas de Barreiros (São José) para Miramar (Centro de Florianópolis); ROTA 4 – Barcas do Centro (São José) para Miramar (Centro de Florianópolis)”

### **3.6.2 Operações de Transporte nos Municípios Relevantes**

#### **3.6.2.1 Biguaçu**

Até o momento, não foram disponibilizados contratos, editais ou demais instrumentos jurídicos cujo objeto seja a prestação do serviço de transporte coletivo especificamente no município de Biguaçu, além das operações mencionadas na seção 3.6.1.

#### **3.6.2.2 Florianópolis: concessão de ônibus municipal**

O Município de Florianópolis lançou, em 18 de dezembro de 2013, o Edital de Concorrência nº 607/SMA/DLC/2013 “tendo como finalidade a seleção de empresa para a prestação de Serviço Público de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do Município de Florianópolis”. A licitação resultou na celebração do Contrato de Concessão nº 462/SMMU/2014, em 30/04/2014, com a concessionária “Consórcio Fênix”.

O Contrato de Concessão foi celebrado na modalidade de concessão comum, pelo prazo de 20 (vinte) anos, com a previsão de remuneração dos parceiros privados por meio de cobrança de tarifa do usuário. O objeto do Contrato de Concessão é a delegação dos Serviços Públicos de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do Município de Florianópolis, nas modalidades regular ou convencional e diferenciado, por veículos de transporte coletivo de passageiros.

De acordo com análise realizada pelo TCE/SC no âmbito de Auditoria Operacional realizada na Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana da Prefeitura Municipal de Florianópolis (Processo nº RLA-13/00759493), com a licitação, “o sistema que antes era operado por 5 (cinco) empresas distintas, agora passou a ser executado por apenas 1 (uma), no caso o Consórcio formado pelas 5 (cinco) empresas que operavam o sistema. . De acordo com o TCE/SC, esta mudança permitiu que linhas sobrepostas em horários e trajetos pudessem ser alteradas”<sup>15</sup>.

#### 3.6.2.3 Palhoça

Até o momento, não nos foram disponibilizados contratos, editais ou demais instrumentos jurídicos cujo objeto seja a prestação do serviço de transporte coletivo especificamente no município de Palhoça, além das operações mencionadas na seção 3.6.1.

#### 3.6.2.4 São José

Até o momento, não nos foram disponibilizados contratos, editais ou demais instrumentos jurídicos cujo objeto seja a prestação do serviço de transporte coletivo especificamente no município de São José, além das operações mencionadas na seção 3.6.1.

### 3.6.3 Normas sobre transporte coletivo urbano

#### 3.6.3.1 Estado de Santa Catarina

A Lei nº 15.168, promulgada em 11 de maio de 2010, rege a infraestrutura viária e os equipamentos de segurança e acessibilidade para as formas de mobilidade não motorizadas, a saber, de pedestres, bicicletas e cadeiras de rodas, visando, principalmente a garantir a segurança das formas de mobilidade não motorizada nos trechos onde compartilham o mesmo espaço com veículos motorizados, conforme determina o CTB. Além disso, referida lei introduz critérios de planejamento para implantação de vias e estruturas associadas destinadas a pedestres, ciclistas, usuários de cadeiras de rodas e demais veículos não motorizados em rodovias estaduais.

Segundo dispõe o art. 5º, toda obra rodoviária estadual deve incluir a criação de vias para o deslocamento das formas de mobilidade não motorizada em trechos urbanos ou conurbados de municípios e distritos, em toda a sua extensão e trechos de interesse turístico.

As ciclovias, ciclo faixas, passeios, vias de tráfego não motorizado compartilhado e passarelas devem ser dotadas de sinalização vertical, sinalização horizontal e semáforos e as passarelas, transposições de nível e passeios devem ser dotadas de rampas para o uso de cadeiras de rodas.

Deverão ser instaladas rampas de acesso em quantidade, largura e declividade adequadas e bicicletários, tanto para funcionários quanto para usuários em terminais de transporte de

---

15 Relatório de Reinstrução DLC - 671/2014 - Reinstrução Plenária, realizado pela Diretoria de Controle de Licitações e Contratações do TCE/SC.

passageiros sob a jurisdição estadual ou que operam sob sua concessão e prédios públicos, devendo estes últimos ainda, se em fase de projeto, adotar elevadores para acesso de portadores de deficiência.

Nesse sentido, a lei incumbe ao Poder Executivo a responsabilidade de elaborar um plano estadual que verse sobre o sistema de mobilidade não motorizada e criar, dentro do órgão estadual competente, unidade administrativa e técnica específica para o planejamento e implantação das estruturas previstas. Ademais, é facultado ao Poder Executivo estadual a criação de linhas de financiamento e incentivo fiscal para empresas privadas e prefeituras que instalem estruturas previstas no diploma legal, bem como a concessão de prêmio às prefeituras e empresas privadas que se destacarem na instalação de medidas que promovam a segurança da mobilidade não motorizada no trânsito urbano.

A Lei nº 15.182, promulgada em 26 de maio de 2010, assegura a gratuidade dos transportes coletivos públicos intermunicipais às pessoas com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos e renda inferior a 02 (dois) salários-mínimos.

Nos termos do art. 1º, é garantido aos idosos, no âmbito da prestação do serviço de transporte coletivo público intermunicipal - ressalvados os de característica urbana, tratados no art. 189, II, da Constituição Estadual e os serviços seletivos e especiais, quando prestados paralelamente aos serviços regulares, a reserva e ocupação de 02 (duas) vagas gratuitas por veículo para idosos com renda igual ou inferior a 02 (dois) salários-mínimos e desconto de 50% (cinquenta por cento), no mínimo, no valor das passagens, para os idosos que excederem as vagas gratuitas, com renda igual ou inferior a 02 (dois) salários mínimos. É assegurada, ainda, a prioridade ao idoso no embarque no sistema de transporte coletivo. O exercício da gratuidade pressupõe, por parte do idoso, a solicitação do "Bilhete de Viagem do Idoso", nos pontos de venda próprios da transportadora, com antecedência de, pelo menos, três horas em relação ao horário de partida do ponto inicial da linha do serviço de transporte.

Por último, é importante notar que, além das vagas previstas ao idoso com renda igual ou inferior a 02 (dois) salários-mínimos há direito ao desconto mínimo de 50% (cinquenta por cento) do valor da passagem para os demais assentos do veículo do serviço convencional de transporte intermunicipal de passageiros.

Não foram identificadas, nas pesquisas independentes realizadas nos portais oficiais e entre os documentos enviados, normas metropolitanas sobre mobilidade urbana na RMF.

### 3.6.3.2 Biguaçu

Em seu turno, a Lei Complementar nº 32, de 15 de dezembro de 2010, de Biguaçu (Lei Complementar nº 32) autoriza a realização de processo licitatório para o sistema de transporte

coletivo urbano de passageiros no Município de Biguaçu. Nesse sentido, a instalação do competente processo licitatório será precedida, sob pena de nulidade, do procedimento administrativo a ser realizado pelo Poder Executivo municipal. De acordo com o art. 1º, §1º, considera-se serviço público de transporte coletivo urbano de passageiros as atividades de transporte coletivo definidas como essenciais, reguladas pelo regime jurídico de direito público e operadas, quando delegadas, em regime de concessão ou permissão. Segundo a Lei Complementar nº 32, o transporte coletivo de passageiros terá prioridade sobre o transporte individual e comercial, condição que se estende às vias públicas.

A concessão ou permissão será outorgada como sistema, em certame licitatório único, sempre em caráter temporário e por prazo determinado. Ressalte-se que a autorização será instrumento para uso experimental e/ou emergencial da prestação do serviço público de transporte, a título precário e até que seja possível o restabelecimento de sua execução.

A Lei nº 791, de 24 de agosto de 1993, institui o vale-transporte aos servidores públicos para utilização efetiva em despesas de deslocamento entre residência e trabalho e vice-versa, por meio do sistema de transporte coletivo público, urbano ou intermunicipal de características urbanas, excluídos os serviços seletivos e os especiais. A empresa operadora do sistema de transporte coletivo público fica obrigada a emitir e a comercializar o vale transporte, ao preço da tarifa vigente, colocando-o à disposição do Poder Público e assumindo os custos dessa obrigação, sem repassá-los para a tarifa dos serviços (art. 4º).

### 3.6.3.3 Florianópolis

No que toca ao Município de Florianópolis, importa destacar que Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros é instituído pela Lei Complementar nº 34, de 26 de fevereiro de 1999 (“Lei Complementar nº 34/99”), devendo ser gerenciado, planejado, controlado, fiscalizado e delegado pela Prefeitura Municipal de Florianópolis, por meio da Secretaria Municipal de Transportes e Infraestrutura (“Órgão Gestor”).

Os serviços de transporte coletivo de passageiros são classificados como: (i) regular ou convencional – prestado de forma contínua e permanente, com horários, itinerários e frota previamente estabelecidos; (ii) diferenciado ou executivo – prestado de forma complementar ao serviço regular; (iii) especial, nesse caso podendo ser de fretamento, escolar ou fretamento especial e (iv) turístico, podendo ser executados por via terrestre, marítima, lacustre ou fluvial

Cada uma dessas atividades possui requisitos específicos que devem ser observados pelas respectivas operadoras. No caso do serviço de transporte turístico, a Lei Complementar nº 421 de 23 de janeiro de 2012 acrescentou 46 artigos à Lei Complementar nº 34/99 regulamentando a prestação desse serviço.

A delegação dos serviços de transporte coletivo urbano deverá ser feita por meio de licitação para os serviços regulares ou convencionais sob regime de concessão ou permissão e na forma de autorização, para os serviços especiais, não sendo necessária, neste último caso, a realização da licitação.

A operação e fiscalização do sistema é feita pelo Órgão Gestor, que deverá buscar e implementar eventuais modificações necessárias ao bom funcionamento do sistema, conforme sejam detectados no acompanhamento da demanda. Ainda, deve o Órgão Gestor realizar avaliações periódicas dos serviços, com o intuito de identificar tendências e diretrizes para fins de realização de planejamento de médio e longo prazo (art. 27).

No cálculo das tarifas, deve ser observado o número de passageiros equivalentes ou pagantes, de modo a permitir a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Não obstante a legislação esparsa preveja outros beneficiários de isenção ou redução do valor da tarifa, a Lei Complementar nº 34/99 prevê a isenção do pagamento da tarifa referente aos serviços de transporte regular, experimental e extraordinário para as crianças com até 5 (cinco) anos, 11 (onze) meses e 29 (vinte e nove) dias de idade, idosos com idade igual ou superior a 65 anos e agentes fiscais do Órgão Gestor.

Quanto aos veículos, destaca-se que somente poderão ser utilizados na prestação dos serviços os veículos que estiverem devidamente registrados no Órgão Gestor e com o certificado de vistoria válido.

Além disso, a Lei Complementar nº 33/99 instituiu a Tarifa de Utilização ("TU") dos Terminais de Integração, que possui a finalidade de manter a estabilidade da concessão, bem como assegurar o retorno dos investimentos. A TU é cobrada diretamente das empresas prestadoras dos serviços de transporte coletivo urbano municipal ou intermunicipal que acessam os terminais. Referida tarifa é fixada pelo Poder Concedente (no caso o Município de Florianópolis) de acordo com o preço apresentado na proposta comercial da vencedora da licitação.

Na composição da TU deverão ser considerados os custos operacionais da prestação dos serviços, as exigências de ampliação e melhoria dos terminais, os serviços públicos instalados e a justa remuneração do capital investido na concessão (art. 10, §1º). Nada obstante, ao concessionário é permitida a obtenção de receitas complementares decorrentes da exploração de serviços adicionais, tais como, o comércio de conveniência e estacionamento, os quais serão consideradas quando da aferição do equilíbrio econômico e financeiro do contrato de concessão.

A licitação poderá ocorrer seguindo estes critérios: (i) o menor valor da tarifa do serviço público a ser prestado; (ii) a maior oferta, nos casos de pagamento ao Poder Concedente pela delegação da concessão; (iii) a melhor proposta técnica, com preço fixado no edital; (iv) a combinação, dois a

dois, dos critérios referidos nos itens (i), (ii) e (iii); (v) a melhor proposta, em razão da combinação dos critérios de menor valor da tarifa do serviço público a ser prestado com a de melhor técnica; (vi) a melhor proposta, em razão da combinação dos critérios de maior oferta pela delegação da concessão com a melhor técnica; ou (vii) a melhor oferta de pagamento pela delegação da concessão, após qualificação de propostas técnicas (art. 14).

#### 3.6.3.4 Palhoça

O Código de Posturas do Município de Palhoça, instituído pela Lei nº 19, de 07 de abril de 1993, proíbe expressamente que se danifique ou se retire sinais colocados nas vias, estradas ou caminhos públicos, para advertência de perigo, trânsito ou indicação de logradouro (art. 68).

A Lei nº 887, de 30 de junho de 1999 (“Lei nº 887/99”), dispõe sobre a funcionalidade e adaptação dos logradouros e das edificações de uso público para garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência. Dessa forma é de responsabilidade do Executivo Municipal a implantação das seguintes medidas: (i) regularização dos pisos das calçadas; (ii) a observância de vãos livres nas calçadas com largura mínima de 1,20 (um metro e vinte centímetros) e altura mínima inferior das placas, sacadas ou quaisquer saliência projetadas sobre os passeios de 2,00 (dois metros); (iii) o rebaixamento de meios-fios das calçadas, nos locais de travessia de vias, de acesso aos edifícios públicos, de vagas de estacionamento reservadas e terminais urbanos de passageiros; (iv) conservação da vegetação, de modo a não dificultar a circulação; (v) adequação de 5% (cinco por cento) dos sanitários públicos, considerando-se para efeitos do cálculo, sempre que houver divisão por sexo, separadamente os sanitários masculinos e femininos; (vi) reserva de 1% (um por cento) das vagas de estacionamento, localizadas preferencialmente próximas das entradas dos edifícios destinados ao uso comercial ou de serviços públicos; (vii) criação de pontos de parada de veículos, para embarque e desembarque, devidamente sinalizados, junto aos grandes equipamentos comunitários; (viii) implantação de rampas de acesso; (ix) instalação de mobiliário urbano (telefones, caixas de correio, bebedouros, etc.) adaptado; (x) diferenciação de textura de piso, possibilitando aos deficientes visuais determinarem com precisão a existência e extensão de equipamentos de mobiliário urbano (art. 5).

A Lei nº 1.296, de 10 de outubro de 2001 (“Lei nº 1296/01”), dispõe sobre o sistema de transporte coletivo de passageiros no Município de Palhoça, aprova o Código Disciplinar e institui o Programa de Aparelhamento e Modernização do Sistema de Transporte do Município de Palhoça. Primeiramente, é relevante destacar que o serviço de transporte coletivo do Município de Palhoça é um sistema formado por um conjunto uno, harmônico e interdependente de serviços, linhas, itinerários, pontos de parada, terminais de integração e transbordo, planejado, implantado e gerenciado de acordo com as peculiaridades viárias locais, e destina-se a atender as necessidades de transporte da população, bem como favorecer e acompanhar a racional ocupação do solo.

Conforme já apontado no presente Relatório, compete ao Município de Palhoça organizar e prestar, diretamente, ou sob os regimes de concessão ou de permissão, o seu serviço regular de transporte coletivo, exercer o seu controle e fiscalização, bem como estabelecer a forma e as condições de contratação que lhe convier no caso de execução indireta (art. 5).

Em relação à prestação indireta dos serviços regulares de transporte coletivo, 3 (três) possibilidades são vislumbradas: (i) concessão; (ii) permissão de caráter precário e (iii) permissão qualificada. O prazo de delegação para exploração dos serviços regulares será de 15 (quinze) anos, podendo ser prorrogado pelo Executivo Municipal, caso a permissionária qualificada ou a concessionária tenha cumprido as suas obrigações e venha prestando serviço adequado e exerça o direito de opção (art. 9). Importante notar que as operadoras dos serviços regulares poderão contratar serviços de terceiros mediante prévia autorização do Poder Concedente.

No que tange às diretrizes do sistema, o planejamento do sistema de transporte será adequado às alternativas tecnológicas disponíveis, atenderá ao interesse público, e obedecerá às diretrizes gerais do planejamento global da cidade, notadamente no que diz respeito ao uso e ocupação do solo e ao sistema viário básico.

As linhas rodoviárias intermunicipais, interestaduais e internacionais com origem ou destino no Município de Palhoça ou em trânsito pelo município, bem como os serviços de fretamento, terão seus itinerários, terminais e pontos de parada situados dentro do município, disciplinados pelo órgão gerencial local e estão proibidas, sob qualquer hipótese, de executar transporte coletivo intramunicipal, este é definido como o embarque e o desembarque do passageiro dentro do município (art. 22).

O serviço público de transporte coletivo será remunerado pelos usuários mediante o pagamento de tarifa fixada por decreto do Poder Executivo. Dessa forma, compete exclusivamente às empresas operadoras dos serviços regulares a emissão, a comercialização e o controle sobre a venda de passes e do vale transporte, bem como no caso de implantação de bilhetagem eletrônica, implantar, comercializar os cartões magnéticos, gerir e manter atualizado o sistema de processamento. Ainda neste turno, constituem receitas do sistema a serem consideradas no cálculo tarifário, os valores obtidos com a cobrança das tarifas, da comercialização da bilhetagem e do vale-transporte. São também receitas do sistema as oriundas da exploração direta ou indireta pelas permissionárias ou concessionárias dos espaços publicitários do sistema, ficando essas, porém, excluídas da composição do cálculo tarifário.

#### 3.6.3.5 São José

Em São José, a Lei Ordinária nº 606, de 30 de dezembro de 1966, institui o Código de Posturas municipal e no capítulo IV discorre sobre o trânsito público, estatuinto que o trânsito é livre e sua regulamentação tem por objetivo manter a ordem, a segurança e o bem-estar dos transeuntes e da

população em geral. Dessa forma, é proibido turbar, embaçar ou impedir, por qualquer meio, o livre trânsito de pedestres ou veículos nas ruas, praças, passeios, estradas e caminhos públicos, exceto para efeito de obras públicas ou quando exigências policiais o determinarem (arts. 86 e 87). Adicionalmente, é expressamente proibido danificar ou retirar sinais colocados nas vias, estradas ou caminhos públicos, para advertência de perigo ou impedimento de trânsito.

O Código de Posturas estabelece que para as infrações de trânsito, quando não forem previstas penas no CTB, será imposta a multa correspondente ao valor de 30% do salário-mínimo vigente.

A Lei Ordinária nº 3.714, de 09 de outubro de 2001, dispõe sobre a obrigatoriedade de a Secretaria de Transportes e Obras de São José fixar nos abrigos para passageiros de ônibus, em papel colante especial, os horários das linhas do transporte coletivo que circulam pelo local. O transporte coletivo a que se refere a lei compreende tanto o transporte interno (interbairros) como o transporte integrado (intermunicipal).

A matéria abordada pela lei é de grande importância para a organização do sistema de transporte público da cidade e para a organização pessoal dos cidadãos usuários de tal serviço público, entretanto, não dispomos de informações acerca do cumprimento de referida obrigação pela Secretaria de Transportes e Obras de São José.

A Lei Ordinária nº 71, de 25 de novembro de 2016 (“Lei nº 71/16”), dispõe sobre a organização do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros do Município de São José. De acordo com a Lei nº 71/16, compete ao Município de São José organizar e prestar, diretamente, ou sob os regimes de concessão ou de permissão, o seu serviço regular de transporte coletivo, assim como exercer o seu controle e fiscalização.

A lei discorre sobre as classificações dos serviços de transporte coletivo, quais sejam:

(i) Regulares: serviços executados de forma contínua e permanente pelas linhas de transportes coletivos, em regime de horários pré-estabelecidos;

(ii) Especial: serviços que não se enquadram na categoria de Regular e que tem por objetivo atender a um conjunto diferenciado de usuários, classificando-se em (i) transporte porta-à-porta, incluindo transporte escolar, industrial, de servidores ou empregados de órgãos ou entidades públicas ou privadas e/ou de natureza semelhante, (ii) transporte para atendimento de estacionamento, (iii) transporte realizado sob a responsabilidade de órgão ou entidades públicas ou privadas, para sócios, servidores, empregados e dependentes, sem objetivo comercial e (iv) viagens eventuais a título de serviços de turismo.

(iii) Experimental: serviços executados pelas Permissionárias ou Concessionárias, nas respectivas áreas de exploração, em caráter provisório, para verificação de viabilidade objetivando alterações e expansões de serviços destinados ao atendimento de demandas decorrentes do crescimento

urbano, cuja duração e a respectiva tarifa ou preço da passagem, serão fixadas no Decreto de autorização;

(iv) Extraordinário: serviços executados para atender as necessidades excepcionais de transportes, causados por fatos eventuais.

A exploração do serviço de transporte público de passageiros poderá ser explorada mediante delegação a empresas operadoras privadas, sob os regimes de concessão, permissão ou autorização. Dessa forma, a delegação do serviço observará os seguintes critérios:

(i) o serviço regular ou especial obedecerá ao regime de concessão ou permissão, sendo que a delegação da concessão ou permissão será precedida de licitação pública;

(ii) os serviços experimentais e os extraordinários serão delegados sob o regime de autorização, que independerá de licitação e terá caráter precário.

#### **3.6.4 Sistema de Bilhetagem**

RMF

Conforme mencionado na seção acima, não há atualmente sistema de bilhetagem vigente na RMF.

Florianópolis

O Decreto nº 1.968/2003 institui o Sistema de Bilhetagem Eletrônica, que tem como objetivo facilitar a cobrança de tarifas, bem como a geração e coleta de dados do Sistema Integrado de Transporte.

Conforme o art. 28 desse decreto, as empresas prestadoras do serviço podem constituir um consórcio, regulado pelo Código Civil (arts. 991 e seguintes) para fins de gerenciamento do Sistema de Bilhetagem Eletrônica, sendo que o Município não fará parte do consórcio.

Dentre outras, são competências do consórcio a comercialização e controle da venda de passagens antecipadas, a elaboração e a manutenção do cadastro de usuários que gozem de benefícios tarifários e emissão de cartão eletrônico.

A Unidade Tarifária – UT – destinada ao registro quantitativo de créditos tarifários do cartão eletrônico equivale a R\$0,01.

Existem 05 modalidades de cartão eletrônico, a saber:

(i) cartão cidadão, abastecido com tarifa comum e prévio cadastramento do usuário no Sistema de Bilhetagem Eletrônico;

(ii) cartão especial, que garante gratuidade aos seus beneficiários, mediante prévio cadastramento do usuário no Sistema de Bilhetagem Eletrônico;

(iii) o cartão estudante, que garante o desconto de 50% (cinquenta por cento) do valor da tarifa comum aplicável aos alunos regularmente matriculados em instituições de ensino fundamental, médio, técnico e educação superior, mediante prévio cadastramento do usuário no Sistema de Bilhetagem Eletrônico;

(iv) cartão turista, abastecido com tarifa comum e sem cadastramento prévio; e

(v) vale transporte, abastecido com tarifa comum pelo empregador em benefício do empregado, para fins de atendimento das suas necessidades de transporte.

Importante mencionar que apesar de o decreto estabelecer ser facultativa a criação de consórcio pelas empresas prestadoras do serviço, todas as disposições relativas à bilhetagem eletrônica remetem às atividades que o consórcio deve realizar, inclusive, por exemplo, quanto ao cadastramento dos usuários do sistema.

### **3.7 Conclusões sobre os aspectos institucionais e jurídicos**

#### **3.7.1 Pontos de atenção sobre a RMF**

A SUDESC constitui-se como o modelo de governança adotado para viabilizar a atuação prática conjunta nos assuntos e serviços de interesse metropolitano da RMF. Na prática, no entanto, a SUDESC possui competências meramente supletivas, de modo que os assuntos de interesse metropolitano são geridos pelo Estado de Santa Catarina. Adicionalmente, não lhe fora atribuída competência para conceder, permitir ou autorizar serviços públicos, mas apenas opinar sobre tais matérias - no caso do transporte público, a competência para conceder os serviços é atribuída à SIE. Assim, a SUDESC não possui registros de atuação prática, no sentido, por exemplo, de participar ou viabilizar a celebração contratos de serviços de transporte público coletivo em nome dos municípios integrantes da RMF (ressalvados precedentes de atuações em planejamento e estudos por meio de cooperação técnica que não resultaram em projetos concretos). Esse cenário dificulta a implementação de iniciativas mais concretas de caráter unificado, o que gera um cenário de insegurança jurídica para o transporte público coletivo, que atua, conforme será melhor detalhado abaixo, de forma precária até hoje. Além do mais, existem ações no Município de Florianópolis para regularização do transporte no âmbito local. Dessa forma, por mais que haja serviços públicos de transporte de interesse comum a mais de um município, o desenvolvimento de arcabouços metropolitanos acerca da mobilidade urbana, no âmbito da RMF, também encontra respaldo na legislação local<sup>16</sup>. Em outras palavras, há uma concorrência institucional e normativa,

---

<sup>16</sup> Como é o caso da PNMU, a seguir: “art. 18. São atribuições dos Municípios: I - planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano; II - prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que têm caráter essencial; III - capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana do Município”

sem registros de integração ou mesmo cooperação de caráter intergovernamental em matéria de transporte coletivo.

Embora a estrutura de governança criada para a SUDESC sugira um formato adequado para a gestão metropolitana de funções públicas de interesse comum, em consideração ao aparato de órgãos e formatação dos processos deliberativos entre os entes participantes (inclusive evitando que o Estado de Santa Catarina tenha controle majoritário na tomada de decisões), ela não possui competências que garantam protagonismo no desenvolvimento das políticas metropolitanas, de modo que a sua atuação prática é esvaziada. De maneira geral, existem necessidades de revisões nas atribuições legais, visando a uma atuação mais integrada na RMF, além de atualizações nas legislações locais, referentes a urbanismo e zoneamento, e nas leis estaduais, concernentes a licitações, concessões e parcerias público-privadas, entre outros temas, que garantam uma política unificada relação à mobilidade urbana.

Nota-se, nesse cenário, que não há participação direta dos municípios nas questões de mobilidade urbana da RMF, que fica concentrada no Estado de Santa Catarina por meio da SIE. Nessa conjuntura, princípios e diretrizes previstos no arts. 6º e 7º do Estatuto da Metrópole deixam de ser observados, tais como: (i) prevalência do interesse comum sobre o local; (ii) compartilhamento de responsabilidades para a promoção do desenvolvimento urbano integrado; (iii) autonomia dos entes da Federação; (iv) observância das peculiaridades regionais e locais; e (v), especificamente na governança interfederativa, o compartilhamento da tomada de decisões com vistas à implantação de processo relativo ao planejamento, à elaboração de projetos, à sua estruturação econômico-financeira, à operação e à gestão do serviço.

Ademais, o PDUI/RMF é de extrema importância para o planejamento e desenvolvimento da RMF. No entanto, o plano ainda não foi aprovado e instituído, de modo que a RMF carece de um planejamento que viabilize seu fortalecimento e a unificação das ações do transporte público metropolitano.

Além da desmobilização da entidade metropolitana em comento, notam-se que todas as operações de transporte metropolitano estão pendentes de regularização, pela ausência de procedimento licitatório para a delegação dos serviços. Como demonstrado, desde o final dos anos 1990, diversas medidas foram tomadas pelos órgãos de controle para obrigar a realização, pelo Estado de Santa Catarina, de licitação para delegação dos serviços públicos de transporte coletivo e criação de um sistema de bilhetagem integrado. Ocorre que, até hoje, não houve licitação para regularização dos serviços, que permanecem sendo realizados em caráter provisório, regularizada até dezembro de 2024, prorrogável até dezembro de 2025<sup>17</sup>. A SIE, responsável por regularizar a situação, até o

---

<sup>17</sup> Não há previsão de prorrogação automática e tampouco foi identificada qualquer formalização de prorrogação.

momento, informa que está realizando estudos para que seja lançada licitação para concessão dos serviços, o que, no entanto, ainda não ocorreu.

## 3.8 Anexos Jurídicos

### 3.8.1 Framework Geral da RMF

FRAMEWORK INSTITUCIONAL DA RM	
Constituição da RM	A Região Metropolitana da Grande Florianópolis ("RMF") foi criada por meio da Lei Complementar Estadual nº 636/2014, de 9 de setembro de 2014 ("LCE nº 636/2014"), originalmente com a seguinte composição de municípios: Águas Mornas, Antônio Carlos, Biguaçu, Florianópolis, Palhoça, Santo Amaro da Imperatriz, São José, São Pedro de Alcântara e Governador Celso Ramos.
Composição da RM e atualização	Águas Mornas, Antônio Carlos, Biguaçu, Florianópolis, Palhoça, Santo Amaro da Imperatriz, São José, São Pedro de Alcântara e Governador Celso Ramos (9 municípios)
Correspondência da RM com a disciplina jurídica metropolitana	A Superintendência de Desenvolvimento das Regiões Metropolitanas de Santa Catarina (SUDESC) , autarquia de regime especial, dotada de autonomia administrativa, orçamentária, financeira e patrimonial, vinculada à Secretaria de Estado do Planejamento (SPG), que tem por finalidade a consecução dos objetivos da RMF, dentre eles a integração do planejamento e da prestação dos serviços de interesse comum nas áreas de transporte coletivo de passageiros e mobilidade urbana.
Estrutura de governança da RMF	Conforme a LCE nº 636/2014, a estrutura de Governança da SUDESC é composta pelos seguintes órgãos (conforme art. 3º), sistematizados por meio da figura abaixo: <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Colégio Superior</b>, órgão máximo de deliberação no âmbito da SUDESC.</li><li>• <b>Comitê de Desenvolvimento da Região Metropolitana da Grande Florianópolis</b>, órgão de caráter normativo e deliberativo da RMF.</li><li>• <b>Superintendência-Geral</b>, órgão de representação da SUDESC.</li><li>• <b>Diretoria Técnica</b>, órgão de execução da SUDESC, composta pelo Diretor Técnico e por sua assessoria.</li><li>• <b>Diretoria Administrativo-Financeira</b>, órgão de gerenciamento administrativo da SUDESC, composta pelo Diretor Administrativo-Financeiro e por sua assessoria.</li></ul>
Contratos celebrados pela RMF	N/A
Existência de Convênios/Consórcios Públicos	N/A
Normas sobre Mobilidade Urbana editadas pela RM	Inexistem normas mais objetivas no que tange à regulação da mobilidade urbana na RMF.

Agente fiscalizador metropolitano	A Agência de Regulação de Serviços Públicos de Santa Catarina (“ARESC”), autarquia especial vinculada à Secretaria de Estado do Desenvolvimento Econômico Sustentável foi criada pela Lei nº 16.673, de 11 de agosto de 2015 a partir da fusão entre a Agência Reguladora de Serviços Públicos de Santa Catarina e a Agência Reguladora de Serviços de Saneamento Básico do Estado de Santa Catarina. A ARESC é responsável pela fiscalização da prestação de todos os serviços públicos delegados, incluindo os serviços de transporte de passageiros, tanto na modalidade intermunicipal como municipal.
-----------------------------------	--

### 3.8.2 Operações existentes de transporte

OPERAÇÕES DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS	
<b>Contrato / Tipo de Operação</b>	Termo de Compromisso Provisório.
<b>Partes</b>	Estado de Santa Catarina, Ministério Público de Santa Catarina e as empresas (i) Biguaçu Transportes Coletivos Administração e Participações Ltda, (ii) Jotur Auto Ônibus e Turismo Josefense Ltda, (iii) Jotur Auto Ônibus e Turismo Palhocense Ltda, (iv) Transporte Coletivo Estrela Ltda, (v) Auto Viação Imperatriz S/A e (vi) Rodoviária Santa Terezinha Ltda.
<b>Autoridade Reguladora</b>	Agência Reguladora de Serviços Públicos de Santa Catarina
<b>Objeto</b>	Prestação e exploração provisória e precária dos serviços de Transporte Intermunicipal de Passageiros do Estado de Santa Catarina.  A implantação de sistema de gerenciamento operacional e de bilhetagem eletrônica, inclusive de rastreamento e georreferenciamento na frota, terminais e demais postos de venda e comercialização de passagens, viabilizando o acesso, geração, transferência e coleta de informações dos serviços delegados, de modo integrado à plataforma central de controle baseada na SECRETARIA e no prazo por essa estabelecido.
<b>Unidades federativas integrantes das linhas de transporte</b>	Municípios de Águas Mornas, Angelina, Antônio Carlos, Biguaçu, Governador Celso Ramos, Florianópolis, Palhoça, , Santo Amaro da Imperatriz e São José
<b>Tipo de Outorga</b>	Permissão temporária
<b>Valor do contrato</b>	n/a
<b>Data de assinatura</b>	31 de janeiro de 2022
<b>Vigência</b>	36 (trinta e seis) meses, admitida a prorrogação por mais 12 (doze) meses

<p><b>Atribuições e obrigações</b></p>	<p>I - prestar os serviços assumidos por este instrumento em conformidade com as determinações operacionais da SECRETARIA e disposições da legislação aplicável;</p> <p>II – permitir e colaborar com a empresa contratada pela SECRETARIA no que se refere à implantação do sistema de gerenciamento operacional e de bilhetagem eletrônica em seus veículos e equipamentos vinculados à atividade;</p> <p>III - operar o sistema de bilhetagem eletrônica e o sistema de rastreamento de frota, conforme o inciso anterior, para assegurar a integridade das informações prestadas à SECRETARIA;</p> <p>IV - instalar em todos os veículos da frota e nos pontos de venda os equipamentos necessários para assegurar o cumprimento dos incisos II e III;</p> <p>V - manter a infraestrutura necessária para garantir a prestação dos serviços e sua continuidade;</p> <p>VI - responder por todas as obrigações e encargos trabalhistas, fiscais, previdenciários, tributários, comerciais, dentre outros, resultantes da exploração e prestação do serviço, bem como por todas as despesas necessárias à sua fiel execução;</p> <p>VII - responder por eventuais danos ou prejuízos causados, por si ou por seus empregados, agentes ou prepostos, a terceiros em decorrência da prestação do serviço, sem que a fiscalização exercida pelo Poder Público exclua ou atenuie essa responsabilidade;</p> <p>VIII - assegurar o cumprimento dos arts. 6º e 7º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, objetivando oferecer serviço adequado e respeitar os direitos e deveres dos usuários;</p> <p>IX - apresentar todos os documentos contábeis e previdenciários, bem como outros documentos necessários para avaliação dos custos e receitas dos serviços;</p> <p>X - garantir o envio de informações fidedignas referentes à receita, movimentação de passageiros e oferta de serviços, até a implementação do sistema de gerenciamento operacional e bilhetagem eletrônica a ser contratado pela SECRETARIA;</p> <p>XI - colaborar com a atividade fiscalizatória promovida pela SECRETARIA e pela ARESC, permitindo o livre acesso dos prepostos, em qualquer tempo, aos veículos e instalações vinculadas, bem como aos seus registros contábeis, administrativos, econômicos, financeiros e operacionais;</p> <p>XII – emitir as passagens intermunicipais por meio da bilhetagem eletrônica contratada pela SECRETARIA, mesmo em caso de compartilhamento de frota em percurso interestadual, desde que haja regulamentação específica dos entes públicos competentes, quando detentora do serviço da linha intermunicipal.</p>
<p><b>Forma de Remuneração da Contratada</b></p>	<p>Remuneração por meio da cobrança de tarifa</p>

<b>Reajuste Tarifário</b>	Fórmula paramétrica considerando as variações anuais (i) no preço do diesel, (ii) da mão de obra da categoria, (iii) do Índice de Veículos Automotores, Reboques, Carrocerias e Autopeças e (iv) do Índice Geral de Preços.
<b>Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro</b>	n/a
<b>Formas de Reequilíbrio</b>	Revisão tarifária, compensação financeira e/ou adequação da oferta de serviço e/ou investimentos exigidos da Concessionária.
<b>Garantias</b>	

<b>OPERAÇÕES DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS</b>	
<b>Contrato / Tipo de Operação</b>	Contrato de Concessão nº 462/SMMU/2014
<b>Partes</b>	Município de Florianópolis e Consórcio Fênix
<b>Autoridade Reguladora</b>	Agência Reguladora de Serviços Públicos de Santa Catarina
<b>Objeto</b>	delegação dos Serviços Públicos de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do Município de Florianópolis/Se, nas modalidades regular ou convencional e diferenciado, por veículos de transporte coletivo de passageiros.
<b>Unidades federativas integrantes das linhas de transporte</b>	Município de Florianópolis
<b>Tipo de Outorga</b>	Concessão Comum
<b>Valor do contrato</b>	R\$ 96.874.359,00 (noventa e seis milhões, oitocentos e setenta e quatro mil, trezentos e cinquenta e nove reais)
<b>Data de assinatura</b>	30 de abril de 2014
<b>Vigência</b>	20 anos
<b>Atribuições e obrigações</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>i) Manter a continuidade do serviço;</li> <li>ii) Prestar o serviço delegado de forma adequada à plena satisfação dos usuários, conforme disposições estabelecidas em lei, nos regulamentos, editais, contratos e determinações;</li> <li>iii) Promover a atualização e o desenvolvimento tecnológico das instalações, equipamentos e sistemas, com vistas a assegurar a melhoria da qualidade do serviço e a preservação do meio ambiente, nos termos da legislação pertinente;</li> <li>iv) Implementar Sistema de Bilhetagem Eletrônica;</li> </ul> Entre outros.
<b>Forma de Remuneração da Contratada</b>	Remuneração por meio da cobrança de tarifa

<b>Reajuste Tarifário</b>	Fórmula paramétrica considerando as variações anuais (i) no preço do diesel, (ii) da mão de obra da categoria, (iii) do Índice de Veículos Automotores, Reboques, Carrocerias e Autopeças e (iv) do Índice Geral de Preços.
<b>Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro</b>	Valor Presente Líquido resultante do fluxo de caixa da PROPOSTA FINANCEIRA
<b>Formas de Reequilíbrio</b>	Revisão tarifária.
<b>Garantias</b>	Garantia no montante de R\$ 5.000.000,00 (cinco milhões de reais), numa das modalidades previstas no art. 56 da Lei Federal 8.666/93 <sup>18</sup>
<b>Hipóteses de extinção</b>	a) advento do termo contratual; b) encampação; c) caducidade; d) rescisão; e) anulação; f) falência ou extinção da empresa CONCESSIONÁRIA.
<b>Riscos da Contratada</b>	i) Greves ou Paralisações dos Empregados (Econômico) ii) Custos Operacionais (Tecnologia empregada nos serviços, Responsabilidade civil, administrativa e criminal por danos ambientais e a terceiros decorrentes da operação das linhas e Percimento, destruição, roubo, furto ou perda de bens da Permissão.) iii) Financeiros (Capital, Taxas de Câmbio e Inflação)
<b>Riscos do Poder Concedente</b>	i) Demanda (compartilhado) ii) Quilometragem rodada iii) Variação da Frota (compartilhado) iv) Fatos da Administração e do Príncipe
<b>Transferência de Controle</b>	Somente mediante anuência do Concedente.
<b>Penalidades</b>	(i) advertência; (ii) multa; (iii) suspensão temporária de participação em licitação e impedimento de contratar com a Administração;

18 “Art. 56. A critério da autoridade competente, em cada caso, e desde que prevista no instrumento convocatório, poderá ser exigida prestação de garantia nas contratações de obras, serviços e compras. § 1o Caberá ao contratado optar por uma das seguintes modalidades de garantia: I - caução em dinheiro ou em títulos da dívida pública, devendo estes ter sido emitidos sob a forma escritural, mediante registro em sistema centralizado de liquidação e de custódia autorizado pelo Banco Central do Brasil e avaliados pelos seus valores econômicos, conforme definido pelo Ministério da Fazenda; II - seguro-garantia; III - fiança bancária.”

	(iv) declaração de inidoneidade para licitar ou contratar com a administração pública; (v) declaração de caducidade da concessão; e (vi) apreensão de veículo
--	---