

Estudo Nacional de Mobilidade Urbana



Relatório de Diagnóstico Volume 2

Região Metropolitana de Goiânia

Maio 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	Coordenação do PMO e desenvolvimento dos Insumos da Estratégia Nacional
Logit Wagner Colombini Martins, Fernando Howat Rodrigues, Thiago Affonso Meira, Diogo Barreto Martins, Renata Cruz Rabello	Bain & Company Rodrigo Más, Wagner Costa
Oficina Consultores Arlindo Fernandes, Antônio Luiz Mourão Santana, Andrea Aparecida Azevedo Brisida, Felício Hissaaki Sakamoto	Assessoria Jurídica Machado Meyer Rafael Vanzella, José Virgílio Lopes Enei, Débora Boucinhas Leal, Rafael de Lima Andrade, Pedro Inglez Mazzarella
TYLin Gabriel Feriancic, Victor Frazão Barreto Alves, Claudia Cosme Mascarenhas, Luiz Marcelo Teixeira Alves, Larissa Deborah Alves Teixeira dos Santos	Sistema de Informações Geográficas (SIG) Logit Patrícia Tozzi, Débora Gonçalves Geológica Cássio Fernando Rossetto Consultores Orlando Strambi, Claudia Martinelli

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

Equipe Técnica

Diagnóstico, Rede Estrutural Necessária e Banco de Projetos

Logit

Caio Pieroni, Cláudia Machado,
Daniel Souza, Fábio Rossetti Delospital,
Gabriel Mendes Bergamaschi, Gil Andrade,
Heitor Seidi Osako, Isabela Cruz,
Lorena Oliveira, Lucas Melo, Paulo Góes,
Paulo Júnio Rosa, Priscila Damasio,
Rafael Caetano Ramos, Rafael Sanabria,
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,
Luis Fernando Di Pierro,
Marcelo Massayuki Nakazaki,
Marcos Pimentel Bicalho,
Otávio Ferreira Mourão Santana,
Paulo Sussumu Hatada, Rafael Simonato

TYLin

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

Assessoria Jurídica

Machado Meyer

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

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

Índice

Índice	4
Lista de Tabelas	6
1 Introdução	7
2 Apêndice I - Aspecto Institucional	8
2.1 Estruturas Governamentais	8
2.1.1 Composição e caracterização da RMG.....	8
2.1.2 Governança Interfederativa da RMG	10
2.1.3 Rede Metropolitana de Transporte Coletivo da Grande Goiânia	15
2.1.4 Câmara Deliberativa de Transporte Coletivo – CDTC.....	21
2.1.5 Companhia Metropolitana de Transporte Coletivo	23
2.1.6 Agência Goiana de Regulação, Controle e Fiscalização de Serviços Públicos - AGR.....	25
2.1.7 Secretaria Geral de Governo	26
2.2 Normas, diretrizes e planos metropolitanos	31
2.2.1 FPICs	31
2.2.2 Política Nacional de Mobilidade Urbana	31
2.2.3 Estatuto da MetrÓpole.....	32
2.2.4 Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da RMG.....	32
2.3 Municípios Relevantes: Goiânia, Aparecida de Goiânia, Senador Canedo, Trindade e Goianira	33
2.3.1 Goiânia	33
2.3.2 Aparecida de Goiânia	35
2.3.3 Senador Canedo	37
2.3.4 Trindade	38
2.3.5 Goianira.....	40
3 Apêndice II – Aspectos Jurídico e Regulatório.....	43
3.1 Urbanístico	43
3.2 Institucional	45
3.3 Ambiental	46

3.4	Operacional	47
3.5	Financeiro.....	48
3.5.1	Companhia de Investimentos e Parcerias do Estado de Goiás.....	48
3.5.2	Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano de Goiânia.....	48
3.5.3	Fundo de Mobilidade Municipal de Goiânia	49
3.5.4	Fundo Especial de Mobilidade e Transporte de Aparecida.....	49
3.5.5	Fundo Municipal de Mobilidade Urbana de Senador Canedo	49
3.5.6	Fundo Municipal de Planejamento Urbano, Habitação e Regularização Fundiário do município de Trindade	51
3.6	Diagnóstico das operações existentes.....	52
3.6.1	Transporte Coletivo de Passageiros na RMG/RMTC	52
3.6.2	Operações de Transporte nos Municípios Relevantes	52
3.6.3	Sistema de Bilhetagem.....	53
3.6.4	Normas sobre transporte coletivo urbano nos Municípios Relevantes	54
3.7	Projeto Nova Rede Metropolitana de Transporte Coletiva da Grande Goiânia – RMTC.	56
3.7.1	Histórico e criação do Projeto Nova RMTC.....	56
3.7.2	Medidas e Políticas Implementadas	57

Lista de Tabelas

Tabela 1: Relação entre o Estatuto da Metrópole e as estruturas de Governança da RMG	10
Tabela 2: Percentual de participação na governança da RMTCC	15

1 Introdução

Este Caderno de Apêndices é integrante do relatório D1 – Relatório de Diagnóstico da Região Metropolitana de Goiânia – RMG (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 RMG, 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

2.1.1 Composição e caracterização da RMG

O Aglomerado Urbano de Goiânia, formado por 8 (oito) Municípios, foi criado através da Lei nº 8.965, de 27 de novembro de 1980. Posteriormente, a referida lei foi revogada pela Lei Complementar nº 27, de 30 de dezembro de 1999 (“LC 27/99”), que formalizou a Região Metropolitana de Goiânia.

A Região Metropolitana de Goiânia (“RMG”) instituída pela LC 27/99 é atualmente composta por 21 (vinte e um) Municípios, sendo eles: Goiânia, Abadia de Goiás, Aparecida de Goiânia, Aragoiânia, Bela Vista de Goiás, Bonfinópolis, Brazabranes, Caldazinha, Caturai, Goianópolis, Goianira, Guapó, Hidrolândia, Inhumas, Nerópolis, Nova Veneza, Santa Bárbara de Goiás, Santo Antônio de Goiás, Senador Canedo, Terezópolis de Goiás e Trindade (“Municípios Integrantes”).¹

Em que pese a LC 27/99 ter sido responsável pela criação da RMG, com fundamento nos arts. 90² e 91³ da Constituição do Estado de Goiás (“CE”), a sua organização foi alterada diversas vezes pela edição de leis complementares estaduais, sendo que a regulação vigente e mais atual consiste na Lei Complementar nº 139, de 22 de janeiro de 2018, que dispõe sobre a Região Metropolitana de Goiânia e o Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Goiânia, além de criar o Instituto de Planejamento Metropolitano, entre outras providências (“LC 139/18”).

¹ Conforme consolidação mais atual dos Municípios integrantes da RMG, constante na Lei Complementar nº 139, de 22 de janeiro de 2018, conforme alterada pela Lei Complementar nº 149, de 15 de maio de 2019.

² Art. 90. O Estado poderá criar, mediante lei complementar, Regiões Metropolitanas, Microrregiões e Aglomerações Urbanas, constituídas por agrupamento de Municípios limítrofes para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum. (...)

³ Art. 91 . Para a instituição de Região Metropolitana ou aglomerado urbano, bem como para a inclusão e exclusão de Municípios em ambos, serão considerados, dentre outros, os seguintes fatores: I - população e crescimento demográfico, com projeção quinquenal; II - grau de conurbação e fluxos migratórios; III - atividade econômica, perspectivas de desenvolvimento e fatores da polarização; IV - deficiência dos serviços públicos, em um ou mais Municípios, com implicação no desenvolvimento da região. § 1o A gestão do interesse metropolitano ou aglomerado caberá ao Estado e aos Municípios da região, na forma de lei complementar. § 2o A instituição de aglomerado urbano requer população mínima de cem mil habitantes, em dois ou mais Municípios.

Assim, a RMG foi instituída para integrar a organização, o planejamento e a execução de Funções Públicas de Interesse Comum (“FPIC”) (art. 1º, LC 139/18), considerando-se como FPICs, para fins da LC 139/18⁴:

I – mobilidade e transporte público coletivo;

II – (revogado)⁵

III – desenvolvimento urbano integrado;

IV – serviços ambientais. (grifos próprios)

Adicionalmente, a LC 139/2018 estabeleceu que para cada FPIC, corresponderá um sistema metropolitano, quais sejam: (i) sistema metropolitano de mobilidade e transporte coletivo; (ii) sistema metropolitano de desenvolvimento urbano integrado; e (iii) sistema metropolitano de serviços ambientais.

É importante destacar que uma análise conduzida pela Sociedade Brasileira de Administração Pública identificou que, até o ano de 2022, apenas a FPIC de mobilidade e transporte coletivo da RMG estava efetivamente ativa e consolidada através de uma estrutura operacional e de governança.

Até o momento de elaboração deste relatório, não foi identificada a implementação do sistema metropolitano de desenvolvimento urbano integrado e do sistema metropolitano de serviços ambientais, conforme previsto na LC 139/18.

O sistema metropolitano de transportes coletivos, por sua vez, encontra menção desde a LC 27/99 (dispositivos revogados) e se demonstra como tema central da RMG a ser regulado internamente, do momento de sua constituição.

Neste sentido, a LC 139/2018 prevê que a organização e disciplina da função pública de mobilidade e transporte público coletivo será feita por meio de lei complementar específica (art. 2º, §1º).

Assim, considerando as especificidades da RMG, vamos passar a analisar a estrutura de governança interna da própria região metropolitana e, separadamente, a estruturação de governança e regulação aplicável ao sistema metropolitano de transportes coletivos.

⁴ Art. 2º Para os fins desta Lei Complementar, consideram-se Funções Públicas de Interesse Comum (FPIC): (...)

⁵ O saneamento básico foi excluído como FPIC, através da Lei Complementar nº 182, de 22 de maio de 2023, que institui as Microrregiões de Saneamento Básico – MSBs.

2.1.2 Governança Interfederativa da RMG

A LC 139/18 estabelece que o Estado e os Municípios Integrantes exercerão seus poderes, direitos e prerrogativas no âmbito da estrutura de governança interfederativa (art. 1º, §3º, LC 139/18), sendo esta fundada no compartilhamento de responsabilidades e ações entre os entes componentes (“Governança Interfederativa da RMG”) (art. 3º, LC 139/18).

Em observância à Lei Federal nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015 (“Estatuto da MetrÓpole”), a Governança Interfederativa da RMG, que tem caráter permanente, respeitará os seguintes princípios: (i) autonomia municipal; (ii) cogestão entre os poderes públicos estadual e municipal e a sociedade civil; (iii) prevalência do interesse comum sobre o local; (iv) observância das peculiaridades regionais e locais; (v) gestão democrática da cidade; (vi) efetividade no uso dos recursos públicos; e (viii) busca do desenvolvimento sustentável.

Por fim, integrarão a Governança Interfederativa da RMG (art. 5º, LC 139/18):

- (i) Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Goiânia – “CODEMETRO”;
- (ii) Câmaras Técnicas Setoriais;
- (iii) Conselhos Consultivos Setoriais; e
- (iv) Órgãos públicos e as entidades públicas estaduais, municipais ou metropolitanas às quais o CODEMETRO delegar atribuições que lhe são próprias.

Cumprir destacar que o Instituto de Planejamento Metropolitano inicialmente previsto pela LC 139/18 foi vetado e que o Fundo de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Goiânia fora extinto pela Lei Complementar nº 154, de 30 de janeiro de 2020 (“LC 154/20”).

Neste sentido, a estrutura de governança prevista pela LC 139/18, a princípio, estaria em cumprimento com as diretrizes postas pelo artigo 8º do Estatuto da MetrÓpole, senão vejamos:

Tabela 1: Relação entre o Estatuto da MetrÓpole e as estruturas de Governança da RMG

Dispositivo do Art. 8º do Estatuto da MetrÓpole	Estrutura de Governança da RMG (LC 139/2018 de Goiás)
I – Instância executiva composta pelos representantes do Poder Executivo dos entes federativos integrantes das unidades territoriais urbanas	CODEMETRO

Dispositivo do Art. 8º do Estatuto da Metrópole	Estrutura de Governança da RMG (LC 139/2018 de Goiás)
II – Instância colegiada deliberativa com representa�o da sociedade civil	CODEMETRO
III – Organiza�o pública com fun�es técnico-consultivas	<p>Câmaras Técnicas Setoriais</p> <ul style="list-style-type: none"> • Câmara Técnica de Mobilidade e Transporte Público Coletivo • Câmara Técnica de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos • Câmara Técnica de Desenvolvimento Urbano Integrado • Câmara Técnica de Serviços Ambientais <p>Conselhos Consultivos Setoriais</p> <ul style="list-style-type: none"> • Conselho Estadual das Cidades - ConCidades • Conselho Estadual de Meio Ambiente - CEMAm • Conselho Estadual de Recursos Hídricos – CERHi • Conselho Estadual de Mobilidade
IV – Sistema integrado de aloca�o de recursos e de presta�o de contas	<p>Fundo de Desenvolvimento da RMG (Revogado pela LC 154/20)</p> <p>De acordo com o art. 3º da LC 154/20, todas as obriga�es financeiras do fundo extinto serão custeadas pela Secretaria de Estado de Desenvolvimento e Inova�o, � conta do Tesouro Estadual.</p>

Fonte: Elabora o pr pria

2.1.2.1 Conselho de Desenvolvimento da Regi o Metropolitana de Goi nia - CODEMETRO

O CODEMETRO foi instituído inicialmente pelo Decreto Estadual nº 5.193, de 17 de mar o de 2000 (“[DE 5.193/00](#)”), com fundamento legal no art. 6º (e seguintes) da LC 27/99, pelo qual restou definida a autoriza o legal do Poder Executivo a instituir o conselho, bem como sua forma de composi o e atua o.

Em que pese o DE 5.193/00 constar como vigente no portal legislativo do Estado de Goi s⁶, ressaltamos que a LC 139/18 revogou os dispositivos da LC 27/99 que n o s o previam a estrutura o do conselho, como a pr pria autoriza o do Poder Executivo Estadual a instituí-lo.

⁶https://legisla.casacivil.go.gov.br/pesquisa_legislacao?numero=5193&tipo_legislacao=3&ano=2000&periodo_inicial_legislacao&periodo_final_legislacao&periodo_inicial_diario&periodo_final_diario&pagina=1&qtd_por_pagina=50&busca_avancada=1 (Acesso em: 25 de setembro de 2024).

Assim, dada a sua obsolescência e incompatibilidade com as outras normas que o sucederam, além da revogação expressa dos dispositivos que o originaram, o DE 5.193/00 deve ser considerado tacitamente revogado. Para a análise deste relatório, portanto, adotaremos para análise as disposições da LC 139/18.

Nos termos da LC 139/18, o CODEMETRO é o órgão colegiado de caráter normativo e deliberativo da RMG (art. 6º), tendo por finalidade deliberar sobre a organização, o planejamento e a execução, exclusivamente, das FPICs (art. 10º), competindo-lhe:

I – aprovar objetivos, metas e prioridades de interesse metropolitano, compatibilizando-os com os objetivos e prerrogativas do Estado e dos Municípios que o integram;

II - autorização de serviços públicos relacionados ao cumprimento das funções públicas de interesse comum;

III – apresentar diretrizes nos processos de concessão, permissão, delegação ou de autorização de serviços públicos relacionados ao cumprimento das funções públicas de interesse comum;

IV – aprovar o plano de desenvolvimento urbano integrado da RMG e demais planos setoriais metropolitanos;

V – indicar competências às entidades reguladoras, fiscalizadoras e executoras responsáveis pelas atividades dos serviços públicos de interesse comum, respeitadas as designações instituídas por meio de leis, bem como estabelecer as formas de prestação destes serviços, devendo, para tanto, serem respeitados os regimes dos contratos em vigor, sob pena de violação ao princípio da segurança jurídica;

VI – criar e manter atualizada uma central de informações permanente da Região Metropolitana de Goiânia, disponível na internet para todos os cidadãos e entes federados que a compõe como forma de auxílio no processo de planejamento local e metropolitano;

VII – monitorar e avaliar a execução do plano de desenvolvimento urbano integrado da RMG e demais planos setoriais metropolitanos;

VIII – (revogado);

IX – (revogado);

X – propor a criação ou a extinção de Câmaras Técnicas Setoriais e Conselhos Consultivos Setoriais;

XI – supervisionar os procedimentos da política regulatória, bem como seus objetivos;

XII – elaborar o seu regimento interno.

Parágrafo único. O CODEMETRO poderá delegar às Câmaras Técnicas Setoriais, total ou parcialmente, as atribuições indicadas neste artigo.

Nos termos da Lei Complementar nº 199, de 04 de novembro de 2024, o CODEMETRO é composto por 14 (catorze) membros titulares e 14 (catorze) suplentes, assim distribuídos, de forma geral: (i) 2 (dois) representantes titulares do Poder Executivo estadual e seus respectivos suplente, a quem caberá presidir o conselho; (ii) 4 (quatro) representantes titulares do Poder Executivo municipal e seus respectivos suplentes, oriundos de 4 (quatro) grupos distintos, nos quais serão divididos os 21 (vinte e um) municípios da RMG⁷, entre os quais cada grupo terá um Prefeito titular e um suplente escolhido dentre os Prefeitos dos demais municípios que integram o grupo; (iii) 4 (quatro) representantes do Poder Legislativo e seus respectivos suplentes; e (iv) 4 (quatro) representantes de segmentos da sociedade civil e seus respectivos suplentes.

Neste sentido, a divisão de municípios da RMG por grupos importará nas deliberações do CODEMETRO, sendo que cada grupo terá voto com valor atribuído na forma do art. 8º do normativo, sendo que este peso poderá ser aumentado caso a votação envolva diretamente determinado grupo, conforme art. 9º.

Ainda, de acordo com o art. 11 da LC 139/18, a estrutura do CODEMETRO contará com Presidência, exercida representantes titulares do Poder Executivo estadual, Vice-Presidência, exercida pelo Chefe do Poder Executivo do Município de Goiânia (*que também atuará como representante legal do CODEMETRO*), e com uma Secretaria Executiva.

Por fim, ficou previsto que o CODEMETRO deveria elaborar o seu Regimento Interno, resolução para definição de sua gestão administrativa e financeira e aprovar o plano de desenvolvimento urbano integrado da RMG e demais planos setoriais metropolitanos. Ao que tudo indica, contudo, ainda não foi elaborado.

Além disso, o art. 33 da LC 139/18 determinou que até que sejam criadas as entidades metropolitanas específicas para a regulação das FPICs, ou até sobrevir disposição do CODEMETRO no sentido de definir uma entidade reguladora, caberá (i) ao Secretário-Executivo do CODEMETRO, a formulação da política estadual de desenvolvimento da RMG; (ii) ao órgão do Estado de Goiás competente pela formulação da política estadual de desenvolvimento da RMG, as atribuições de suporte técnico e administrativo; e (iii) às autarquias previstas na legislação que

⁷ a) Grupo I: Goiânia; b) Grupo II: Abadia de Goiás, Aparecida de Goiânia, Aragoiânia e Hidrolândia; c) Grupo III: Brazabrantes, Caturai, Goianira, Guapó, Inhumas, Santa Bárbara de Goiás e Trindade; e d) Grupo IV: Bela Vista de Goiás, Bonfinópolis, Caldazinha, Goianópolis, Nerópolis, Nova Veneza, Santo Antônio de Goiás, Senador Canedo e Terezópolis.

regula cada setor das FPICs, a regulação e a fiscalização dos serviços públicos de interesse comum.

Em que pese a extensa previsão de seu arranjo institucional, o CODEMETRO encontra-se inativo, em “fase de reestruturação”, conforme portal eletrônico do Estado de Goiás⁸.

Adicionalmente, indicamos que existe a menção em outras normas estaduais (como a Lei nº 21.792, de 16 de fevereiro de 2023, que estabelece a organização administrativa básica do Poder Executivo e dá outras providências e o Decreto nº 10.355, de 5 de dezembro de 2023, que aprova o Regulamento da Secretaria-Geral de Governo - SGG) a um órgão denominado de Conselho Estadual do Desenvolvimento Metropolitano de Goiânia – CODEMETRO.

Especialmente, o art. 8º do referido Decreto nº 10.355/23 faz menção específica a LC 139/18. A diferença da denominação, ao mesmo tempo em que é atribuída a mesma sigla, gera dúvidas quanto à intenção do legislador. Se é fazer referência ao conselho criado pela LC 139/18, ou se pretende indicar um órgão diferente, que existe especificamente a nível estadual e não metropolitano.

2.1.2.2 Câmaras Técnicas Setoriais da RMG

A criação e extinção das Câmaras Técnicas Setoriais é de competência do CODEMETRO, sendo que a LC 139/18 estabeleceu as seguintes: (i) Câmara Técnica de Mobilidade e Transporte Público Coletivo; (ii) Câmara Técnica de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos; (iii) Câmara Técnica de Desenvolvimento Urbano Integrado; (iv) Câmara Técnica de Serviços Ambientais.

Dentre as suas atribuições, estariam o auxílio ao CODEMETRO na avaliação da execução do plano de desenvolvimento urbano integrado da RMG e dos demais planos setoriais metropolitanos e o exercício de outras atribuições eventualmente delegadas pelo CODEMETRO.

2.1.2.3 Conselhos Consultivos Setoriais da RMG

Nos termos do art. 17 da LC 139/18, compõem as instâncias consultivas do CODEMETRO: (i) o Conselho Estadual das Cidades – ConCidades; (ii) o Conselho Estadual de Meio Ambiente – CEMAm; (iii) o Conselho Estadual de Recursos Hídricos – CERHi; e (iv) o Conselho Estadual de Mobilidade.

⁸ <https://goias.gov.br/administracao/metro/> (Acesso em: 25 de setembro de 2024).

Em que pese o CODEMETRO não ter sido efetivamente instituído (para além da previsão legal em lei complementar), todos os referidos conselhos foram instituídos e regulados à nível estadual, com exceção do Conselho Estadual de Mobilidade.

2.1.3 Rede Metropolitana de Transporte Coletivo da Grande Goiânia

A LC 27/99 além de criar a RMG, instituiu a Rede Metropolitana de Transportes Coletivos, bem como a Câmara Deliberativa de Transportes Coletivos da RMG e a Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos.

No intuito de tornar mais eficiente e de alinhar às questões financeiras de infraestrutura e gestão relativas ao sistema metropolitano de transportes coletivos, foi aprovada a Lei Complementar nº 169, de 29 de dezembro de 2021 (“LC 169/21”), que reformula e disciplina a Rede Metropolitana de Transporte Coletivo da Grande Goiânia (“RMTC”), além de reestruturar a Câmara Deliberativa de Transportes Coletivos (“CDTC”) e a Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos (“CMTC”).

Assim, a LC 169/21 definiu a RMTC como uma “*unidade sistêmica regional composta por todas as linhas e serviços de transportes coletivos, de todas as modalidades ou categorias, que servem ou que venham a servir o Município de Goiânia e os Municípios de Abadia de Goiás, Aparecida de Goiânia, Aragoiânia, Bela Vista de Goiás, Bonfinópolis, Brazabrantas, Caldazinha, Caturai, Goianira, Goianópolis, Guapó, Hidrolândia, Nerópolis, Nova Veneza, Santo Antônio de Goiás, Senador Canedo, Terezópolis de Goiás e Trindade, inclusive linhas e serviços permanentes que promovam a interligação direta ou indireta destes Municípios entre si e/ou com o Município de Goiânia*”.

- **Governança:**

As participações na governança da RMTC restaram estabelecidas em função das linhas e dos serviços operados, bem como das proporções do sistema de cada ente federativo que integra a rede, observados, no presente momento, os seguintes percentuais:

Tabela 2: Percentual de participação na governança da RMTC

Percentual de participação na governança da RMTC por ente federado	
Estado de Goiás	41,2%
Goiânia	41,2%
Aparecida de Goiânia	9,4%
Senador Canedo	4,81%
Trindade	2,13%
Goianira	1,26%

Fonte: Elaboração própria

Os percentuais fixados poderão ser revisados à medida que outros Municípios integrantes da RMG, para além dos que já se encontram discriminados acima (*i.e.* art. 1, §1º, LC 169/21), passem a ter

sistemas próprios que não se limitem à ligação intermunicipal entre o seu perímetro urbano e a cidade de Goiânia. A revisão será fixada em lei e ocorrerá mediante elaboração de estudos técnicos apresentados pela CMTC e respectiva aprovação pela CDTC (art. 1, §2º, LC 169/21).

- **Convênios:**

A LC 169/21 autorizou desde logo, à CMTC, à celebração de convênios com os demais Municípios Integrantes da RMG, desde que “provocado pela Municipalidade, com prévio estudo econômico-financeiro que será deliberado pela CDTC” (art. 1, §3º, LC 169/21).

- **Concessão do Serviço Público de Transporte:**

O exercício dos poderes e das atribuições referentes aos serviços públicos de transportes coletivos, inclusive enquanto poder concedente, do Estado de Goiás e dos Municípios Integrantes, ficam outorgados às instituições metropolitanas da RMTC instituídas pela LC 169/21, quais sejam, a CDTC e a CMTC (art. 3º, §1º, LC 169/21).

Dessa forma, a outorga de concessões e permissões dos serviços públicos de transporte coletivo se dará com a abrangência territorial de todos os Municípios Integrantes, inclusive de todas as linhas e serviços.

Será de competência da CMTC a gestão dos contratos de concessão dos serviços públicos de transporte coletivo de passageiros ou de exploração da infraestrutura de transporte público coletivo na RMTC e a condução dos processos licitatórios destinados à outorga de concessões e permissões no âmbito da RMTC.

Será, contudo, de competência da CDTC a disciplina, por meio de deliberações, sobre a outorga de concessões e permissões de serviços públicos que integrem ou venham a integrar a RMTC e, ainda, as características, termos e condições das concessões e das permissões dos serviços públicos de transporte público coletivo de passageiros, bem como da exploração de infraestrutura de transportes públicos coletivos na RMTC.

- **Regulação e Fiscalização:**

Caberá à CMTC a fiscalização da prestação dos serviços públicos de transporte coletivo na RMTC, conforme os contratos de concessão e de permissão e os normativos editados pela CDTC, sendo dotada de poder de polícia para exercício de suas atividades (art. 15, I, LC 169/21).

É também de competência da CMTC a fiscalização do uso e a exploração, direta ou por meio de concessões, da infraestrutura de transporte coletivo de passageiros localizada na RMTC (art. 15, VI, LC 169/21), respeitadas as competências da Agência Goiana de Regulação - AGR.

- **Tarifa:**

De acordo com o art. 6º da LC 169/21, a política tarifária da RMTC poderá ser flexível e estabelecer diferentes produtos tarifários que sejam atrativos à demanda de passageiros e que considerem as condições socioeconômicas da população atendida, também as linhas e os serviços operados.

Assim, na medida em que for necessário para garantir a qualidade e atualidade dos serviços prestados, poderá ser prevista a instituição de uma tarifa remuneratória, fixada em contrato de concessão de acordo com a proposta apresentada no âmbito do certame licitatório, que reflita os custos efetivos dos referidos serviços, e uma tarifa pública de passageiro, cobrada diretamente dos usuários dos serviços públicos, fixada nos termos da LC 169/21 e no art. 9º da Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2021 (art. 6º, parágrafo único, LC 169/21).

Eventuais déficits originados da diferença entre as duas tarifas deverão ser compensados pelo Estado de Goiás e pelos Municípios de Goiânia, Aparecida de Goiânia, Senador Canedo, Trindade e Goianira, na proporção de suas participações na governança da RMTC.

Será de competência da CDTC deliberar sobre a política tarifária relacionada aos valores a serem cobrados pelos serviços no âmbito da RMTC, devendo levar em consideração o tipo e a natureza dos serviços prestados, a máxima integração do sistema, o princípio da modicidade tarifária e as características socioeconômicas da população atendida. Ainda, fixar o preço da tarifa pública – conhecida como “tarifa do usuário” – a ser cobrada do usuário dos serviços prestados na RMTC (art. 9º, i, e, f, LC 169/21).

Complementarmente, caberá à Agência Goiana de Regulação, Controle e Fiscalização de Serviços Públicos – AGR (art. 16, LC 169/21):

I – calcular e autorizar, anualmente, os valores da tarifa de remuneração de acordo com as metodologias de reajuste determinadas pelos respectivos instrumentos de delegação e em regulamento próprio; e

II – conduzir e deliberar, dentro das periodicidades determinadas contratualmente ou sempre que provocada pelo poder público ou por agentes delegatários, processo administrativo de revisão tarifária, para a preservação do equilíbrio econômico-financeiro dos respectivos instrumentos contratuais, conforme a legislação aplicável e o regulamento próprio.

O exercício dos poderes e das atribuições referentes aos serviços públicos de transportes coletivos, inclusive enquanto poder concedente, do Estado de Goiás e dos Municípios Integrantes, ficam outorgados às instituições metropolitanas da RMTC (art. 3º, §1º, LC 169/21).

- **Complemento Tarifário**

Eventuais déficits originados da diferença entre a Tarifa de Remuneração e o valor da Tarifa de Usuário, deverão ser compensados pelo Estado de Goiás e pelos Municípios de Goiânia, Aparecida de Goiânia, Senador Canedo, Trindade e Goianira, na proporção de suas participações na governança da RMTTC (art. 6º, parágrafo único, LC 169/2021) (o “Complemento Tarifário”).

A compensação ocorrerá através do repasse dos valores devidos às concessionárias pelos entes federados, a título de Complemento Tarifário, para conta corrente bancária concentradora de recursos do sistema, de titularidade da CMRC, empregada exclusivamente para este fim (conforme Deliberação nº 02, de 25 de fevereiro de 2022 da CDTC).

- **Sistema de Garantia das Tarifas:**

Em observação às mudanças implementadas pela LC 169/21 (especialmente no que se refere ao seu art. 6º, parágrafo único), a Lei Complementar nº190, de 22 de dezembro de 2023 (“LC 190/23”), criou o sistema de garantia pública do pagamento dos valores devidos pelo Estado de Goiás a título de complemento tarifário e de outras obrigações financeiras relacionadas às concessionárias do SIT/RMTTC, respeitada a legislação correlata e observada a obrigatoriedade de previsão nos respectivos instrumentos contratuais.

Suplementarmente, a Lei Complementar Municipal de Goiânia nº 372/2024, a Lei Complementar Municipal de Aparecida de Goiânia 230/2024 e a Lei Complementar Municipal de Senador Canedo nº 2.787/2023 (as Leis Complementares Municipais nº 372/2024, 230/2024 e 2.787/2023, quando em conjunto com a LC 190/23, doravante denominadas as “Leis do Sistema de Garantias”), autorizaram a constituição pelos referidos entes, de garantia de inadimplemento de pagamento do Complemento Tarifário em favor das concessionárias do SIT/RMTTC.

Importa destacar que as Leis do Sistema de Garantias, em complemento aos Contratos de Concessão CMTC (conforme definidos no item 3.6.1 deste Relatório), estabeleceram a necessidade de que sejam firmados “*Contratos de Administração de Garantias*” com instituições financeiras, com a finalidade de dar materialidade às garantias públicas, os quais deverão ser integrados pelos entes federativos, pela CMTC e pelas concessionárias. No entanto, não foram disponibilizadas, e tampouco foram identificadas através da varredura dos sítios eletrônicos oficiais disponíveis, informações que indiquem que tenha ocorrido a formalização destes contratos.

Os Contratos de Administração de Garantias se demonstrariam necessários à concretização da estrutura criada, na medida em que outorgam autorização às instituições financeiras eventualmente contratadas, para reter os recursos vinculados pelas Leis do Sistema de Garantias, e efetuar o repasse no caso de um inadimplemento.

Não obstante, o referido sistema tem como objetivo assegurar o pagamento do Complemento Tarifário devido às Concessionárias, ou, a depender de cada caso específico, outras obrigações assumidas pelos entes perante o SIT/RMTC, observado que as garantias somente poderão ser executadas mediante caracterização de inadimplemento por determinado ente, no limite específico de sua quota parte em relação à obrigação inadimplida, não implicando em solidariedade entre este e os demais, senão vejamos:

Estado de Goiás

A garantia objeto da LC 190/23 tem por finalidade assegurar o adimplemento dos valores devidos pelo Estado de Goiás a título do Complemento Tarifário e outras obrigações financeiras assumidas no âmbito do SIT/RMTC (art. 1º), sendo vedada a sua utilização para qualquer outro fim (art. 3º, §2º).

A sua constituição ocorrerá através da cessão condicional dos direitos de crédito detidos pelo Estado de Goiás contra a instituição financeira depositária e responsável pela movimentação dos valores recebidos pelo Tesouro Estadual a título de transferência do Fundo de Participação dos Estados – FPE, devendo ser acionada apenas no caso de inadimplemento total ou parcial da quota parte devida pelo Estado de Goiás às concessionárias do SIT/RMTC (art. 2º, §2º).

Adicionalmente, a LC 190/23 também autoriza a constituição de uma garantia adicional, na modalidade de fiança bancária, que poderá ser executada pelas concessionárias a título de penalidade, em qualquer hipótese que resulte na rescisão unilateral do “Contrato de Administração de Contas” a ser firmado com instituição financeira, nos termos da norma (art. 4º).

Município de Goiânia

A Lei Complementar nº 372, de 12 de janeiro de 2024 (“LC 372/24”), instituiu os mecanismos de garantia pública de pagamento dos valores devidos pelo Município de Goiânia a título de complemento tarifário às concessionárias, somente podendo ser destinado às obrigações financeiras assumidas pela municipalidade no âmbito do SIT/RMTC, respeitado o limite específico da quota parte do Município (art. 4º).

A garantia objeto da LC 372/24 será estruturada, em ordem de prioridade: (i) pela vinculação das receitas da exploração dos serviços de operação da “Área Azul”, instituída pela Lei Municipal nº 8.220, de 30 de dezembro de 2003; (ii) pela vinculação das receitas da exploração da “Loteria Municipal”, instituída pela Lei nº 11.052, de 29 de setembro de 2023; e (iii) pelos direitos de crédito do Município contra a instituição financeira depositária responsável pela movimentação dos valores

recebidos pelo Tesouro Municipal a título de transferências do Fundo de Participação dos Municípios - FPM.

Igualmente à LC 190/23, a LC 372/24 também autoriza a constituição de garantia complementar, na modalidade de fiança bancária, a ser executada pelas concessionárias frente à rescisão unilateral do “Contrato de Administração de Contas” a ser firmado com instituição financeira (art. 5º).

Município de Aparecida de Goiânia

A Lei Complementar nº 230, de 09 de janeiro de 2024 (“LC 230/24”), criou o mecanismo de garantia pública de pagamento dos valores devidos pelo Município de Aparecida de Goiânia a título de Complemento Tarifário às concessionárias, somente podendo ser acionado para assegurar o adimplemento das obrigações assumidas pelo Município, em caso de inadimplemento total ou parcial de sua quota-parte (art. 1º, ar. 2º, §2º e art. 4º).

A LC 2.787/23, por sua vez, também define o evento de inadimplemento como a não realização dos pagamentos devidos em relação à quota-parte do Complemento Tarifário do Município, em até 30 (trinta) dias do “protocolo formal da obrigação”.

A garantia objeto da LC 230/24 deve ser estruturada por meio dos direitos de crédito do Município contra a instituição financeira depositária e responsável pela movimentação dos valores transferidos pelo Estado de Goiás ao Município de Aparecida de Goiânia a título dos repasses obrigatórios da quota-parte do Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores (IPVA).

Por fim, a lei complementar, igualmente à LC 190/23, também prevê a constituição de garantia adicional, na modalidade de fiança bancária, para ser executada mediante rescisão unilateral do “Contrato de Administração de Contas”, servindo como uma garantia subsidiária.

Município de Senador Canedo

A Lei Complementar nº 2.787, de 27 de dezembro de 2023 (“LC 2.787/23”), constituiu o mecanismo de garantia pública de pagamento dos valores devidos pelo Município de Senador Canedo, a título de Complemento Tarifário às concessionárias, somente podendo ser utilizada para assegurar as obrigações assumidas pelo Município em relação ao SIT-RMTC, até o limite específico de sua quota-parte.

A garantia objeto da presente Lei Complementar deve ser estruturada por meio dos direitos de crédito do Município contra a instituição financeira depositária e responsável pela movimentação dos valores recebidos pelo Tesouro Municipal a título de transferências do Fundo de Participação dos Municípios (FPM).

Por fim, a lei complementar, igualmente à LC 190/23, também prevê a constituição de garantia adicional, na modalidade de fiança bancária, para ser executada mediante rescisão unilateral do “Contrato de Administração de Contas”, servindo como uma garantia subsidiária..

- **Investimentos, Aportes e Despesas:**

A CDTC, nos termos do art. 9º da LC 169/21⁹, disciplinará os requisitos, termos e condições para investimentos na infraestrutura referente à RMTC.

No que se refere às despesas da CMTC, deverão ser custeadas pelo recolhimento da parcela do poder concedente mencionada nos contratos de concessão e permissão firmados, tanto para delegação do serviço público de transporte coletivo, quanto para a exploração da infraestrutura na Rede Metropolitana de Transporte Coletivo da Grande Goiânia, bem como por contribuições de capital de seus acionistas e outras fontes de remuneração que decorram de suas atividades.

Neste sentido, cabe à CMTC calcular anualmente ou a cada alteração da política tarifária e de remuneração do serviço de transporte público coletivo na RMTC, o valor das contribuições financeiras do Estado de Goiás e dos Municípios de Goiânia, Aparecida de Goiânia, Senador Canedo, Trindade e Goianira, se existentes, conforme o parágrafo único do art. 6º, e de acordo com as participações determinadas pelo § 1º do art. 1º-A, ambos artigos da LC 169/21, com a determinação de seu pagamento para a conta corrente concentradora de recursos do sistema, em forma a ser regulamentada pela CDTC

Adicionalmente, destaca-se que o Estado de Goiás fica impedido de realizar transferências voluntárias aos Municípios Integrantes que venham a descumprir qualquer obrigação de aporte de recursos financeiros, na proporção de suas participações na governança da RMTC, enquanto perdurar o referido descumprimento, excetuando-se os recursos voltados a ações de educação, saúde assistência social.

2.1.4 Câmara Deliberativa de Transporte Coletivo – CDTC

Após sua reestruturação, nos termos da LC 169/21, a CDTC ficou definida como um órgão colegiado metropolitano, formado por agentes públicos estaduais e municipais, observada a seguinte composição (art. 8º): (i) 4 (quatro) conselheiros indicados pelo Governo Estadual, dentro os quais um será o Presidente da Câmara; (ii) 4 (quatro) conselheiros indicados pelo Município de Goiânia, entre os quais um será o Vice-Presidente da câmara; (iii) 1 (um) conselheiro indicado pelo Município

⁹ Conforme definida anteriormente, a LC 169/21, foi responsável pela reformulação da RMTC e pela reestruturação da CDTC e da CMTC, regulando também o sistema de garantias publicadas constituído no âmbito do SIT/RMTC.

de Aparecida de Goiânia; e (iv) 1 (um) conselheiro indicado em sistema de rodízio, com mandatos anuais, pelos Municípios de Senador Canedo, Trindade e Goianira.

O art. 9º da referida lei complementar prevê a competência da câmara para:

I – disciplinar, por meio de atos administrativos normativos denominados deliberações, os seguintes temas:

a) características, termos e condições das concessões e das permissões dos serviços públicos de transporte público coletivo de passageiros, bem como da exploração de infraestrutura de transportes públicos coletivos, na Rede Metropolitana de Transporte Coletivo da Grande Goiânia;

b) níveis de serviços a serem atingidos e cumpridos pelas concessionárias e pelas permissionárias do serviço de transporte público coletivo de passageiros na Rede Metropolitana de Transporte Coletivo da Grande Goiânia;

c) tipologia e requisitos da frota posta em operação na Rede Metropolitana de Transporte Coletivo da Grande Goiânia, de acordo com os serviços prestados, para assegurar a atualidade e a qualidade dos serviços, sempre preservado o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão e a sustentabilidade das contas públicas dos entes federativos da referida rede;

d) requisitos, termos e condições para investimentos na infraestrutura referente à Rede Metropolitana de Transporte Coletivo da Grande Goiânia;

e) política tarifária relacionada aos valores a serem cobrados dos passageiros dos serviços de transporte coletivo na Rede Metropolitana de Transporte Coletivo da Grande Goiânia, com a consideração do tipo e da natureza dos serviços prestados, da máxima integração do sistema, da modicidade tarifária e das características socioeconômicas da população atendida, resguardadas as competências da AGR;

e) fixar, com base nos estudos apresentados pela Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos, o preço da tarifa pública, também chamada “tarifa do usuário”, a ser cobrada dos usuários dos serviços da Rede Metropolitana de Transporte Coletivo da Grande Goiânia;

II – articular os interesses do Estado de Goiás e dos municípios abrangidos pela Rede Metropolitana de Transporte Coletivo da Grande Goiânia aos interesses de todos os agentes públicos e privados envolvidos com a prestação do serviço de transporte coletivo de passageiros;

III – assegurar a plena representatividade do Estado de Goiás e dos Municípios de Goiânia, Aparecida de Goiânia, Senador Canedo, Trindade e

Goianira na estruturação dos serviços públicos de transporte coletivo de passageiros na Rede Metropolitana de Transporte Coletivo da Grande Goiânia;

IV – decidir sobre a outorga de concessões e permissões de serviços que integrem ou venham a integrar a Rede Metropolitana de Transporte Coletivo da Grande Goiânia; V – dirimir, administrativamente, eventuais conflitos entre a Companhia Metropolitana de Transporte Coletivo – CMTC e as concessionárias tanto do serviço público de transporte coletivo de passageiros quanto da exploração da infraestrutura referente à Rede Metropolitana de Transporte Coletivo da Grande Goiânia, exclusivamente em relação à configuração das linhas, dos itinerários e dos demais serviços prestados pelas referidas concessionárias; e

VI – representar o Estado de Goiás e os municípios da Rede Metropolitana de Transporte Coletivo da Grande Goiânia em associações, públicas ou privadas, ou outras espécies de foros de discussão de transporte coletivo de âmbito nacional, estadual ou regional.

2.1.5 Companhia Metropolitana de Transporte Coletivo

A CMTC teve sua criação autorizada pela LC 27/99, tendo sido igualmente reestruturada através da edição da LC 169/21, ficando o Estado de Goiás autorizado a aumentar a sua participação na companhia até o limite de sua participação na governança da RMTC (art. 10, parágrafo único, LC 169/21).

Neste sentido, a CMTC é uma empresa pública metropolitana, com personalidade jurídica de direito privada, constituída na forma de sociedade por ações, integrante da administração pública municipal de Goiânia e vinculada à Secretaria Municipal de Mobilidade. Complementarmente, está subordinada à CLDT, exercendo função de sua secretaria executiva.

- **Capital Social**

Para além da autorização legal para aumento da participação do Estado na companhia, ficou determinado pelo art. 12, LC 169/21, que o capital social da CMTC deverá ser totalmente subscrito e integralizado pelo Estado de Goiás e pelos Municípios de Goiânia, Aparecida de Goiânia, Senador Canedo, Trindade e Goianira, conforme a proporção de suas participações na governança da RMTC.

Adicionalmente, restou autorizado pela LC 169/21 que o Poder Executivo do Estado transfira para a CMTC as ações de sua propriedade no capital social da Metrobus Transporte Coletivo S/A (“Metrobus”), como forma de integralizar sua participação no capital social da nova CMTC (art. 20), devendo ser transferidos na mesma operação os possíveis contratos e os procedimentos licitatórios,

findos ou em andamento, relacionados à operação da Metrobus e/ou à concessão para operação do transporte público no eixo leste/oeste.

- **Administração**

A CMTC será administrada por uma diretoria colegiada formada por 5 (cinco) membros (art. 13, LC 169/21): (i) 1 (um) Diretor–Presidente, a ser nomeado, em regime de rodízio de 2 (dois) anos, pelo Município de Goiânia e pelo Estado de Goiás; (ii) 1 (um) Diretor de Operações, a ser nomeado pelo Município de Goiânia; (iii) 1 (um) Diretor de Operações Intermunicipais, a ser nomeado pelo Estado de Goiás; (iv) 1 (um) Diretor Administrativo e de Gestão, a ser nomeado pelo Município de Aparecida de Goiânia; e (v) 1 (um) Diretor de Fiscalização, a ser nomeado em regime de rodízio de 2 (dois) anos pelos Municípios de Senador Canedo, Trindade e Goianira.

- **Competência**

Nos termos do art. 15 da LC 169/2021, compete à CMTC:

I – fiscalizar a prestação dos serviços públicos de transporte coletivo na Rede Metropolitana de Transporte Coletivo da Grande Goiânia, conforme os respectivos contratos de concessão e de permissão e os normativos editados pela Câmara Deliberativa de Transporte Coletivo – CDTC, sendo expressamente dotada poder de polícia necessário a suas atividades;

II – planejar a operação dos serviços na Rede Metropolitana de Transporte Coletivo da Grande Goiânia, em suas linhas e seus itinerários, e dimensionar a oferta de acordo com a demanda, com observância dos princípios da modicidade tarifária, da continuidade, da sustentabilidade econômico–financeira, da máxima integração e da proteção dos interesses dos usuários;

III – fomentar e assegurar a constante inovação e o aumento da eficiência do sistema de transporte público coletivo na Rede Metropolitana de Transporte Coletivo da Grande Goiânia;

IV – aplicar as sanções administrativas previstas na legislação aplicável, nos contratos de concessão e permissão e nos regulamentos editados pela Câmara Deliberativa de Transporte Coletivo, após o necessário e devido processo legal, com a garantia do contraditório e da ampla defesa;

V – calcular, anualmente ou a cada alteração da política tarifária e de remuneração do serviço de transporte público coletivo na Rede Metropolitana de Transporte Coletivo da Grande Goiânia, o valor das contribuições financeiras do Estado de Goiás e dos Municípios de Goiânia, Aparecida de Goiânia, Senador Canedo, Trindade e Goianira, se existentes, conforme o parágrafo único do art. 6º, de acordo com as participações determinadas pelo § 1º do art. 1º-A, ambos artigos desta Lei Complementar,

com a determinação de seu pagamento para a conta corrente concentradora de recursos do sistema, em forma a ser regulamentada pela CDTC;

VI – fiscalizar o uso e a exploração, direta ou por meio de concessões, da infraestrutura de transporte coletivo de passageiros localizada na Rede Metropolitana de Transporte Coletivo da Grande Goiânia, de acordo com a legislação aplicável, as deliberações da Câmara Deliberativa de Transporte Coletivo – CDTC e, eventualmente, os respectivos instrumentos de delegação;

VII – gerir os contratos de concessão ou de permissão dos serviços públicos de transporte coletivo de passageiros ou de exploração da infraestrutura de transporte público coletivo na Rede Metropolitana de Transporte Coletivo da Grande Goiânia, observadas as competências da Agência Goiana de Regulação, Controle e Fiscalização de Serviços Públicos AGR previstas nesta Lei Complementar;

VIII – conduzir os processos licitatórios destinados à outorga de concessões e permissões do serviço público de transporte coletivo ou da exploração da infraestrutura de transporte público coletivo na Rede Metropolitana de Transporte Coletivo da Grande Goiânia; e

IX – prestar assistência técnica ao Estado de Goiás e a todos os municípios que compõem a Rede Metropolitana de Transporte Coletivo na contratação de obras e serviços referentes à construção, à reforma ou à manutenção da infraestrutura de transporte que possam servir ao transporte público coletivo na Rede Metropolitana de Transporte Coletivo da Grande Goiânia.

2.1.6 Agência Goiana de Regulação, Controle e Fiscalização de Serviços Públicos - AGR

Nos termos do Decreto nº 10.319, de 12 de setembro de 2023, que aprova o Regulamento da Agência Goiana de Regulação, Controle e Fiscalização de Serviços Públicos – AGR (“AGR”) e dá outras providências (“DE 10.319/23”), a AGR integra a administração indireta do Poder Executivo Estadual, como entidade autárquica estadual sob regime especial, jurisdicionada à Secretaria de Estado da Administração – SEAD, nos termos da alínea “a” do inciso I do art. 53 da Lei nº 21.792, de 16 de fevereiro de 2023.

AAGR é revestida de poder de polícia e tem a finalidade de regular, controlar e fiscalizar a prestação dos serviços públicos de competência do Estado de Goiás delegada a terceiros, entidades públicas ou privadas, por lei, concessão, permissão ou autorização (art. 1, §2º, DE 10.319/23), inclusive, mas não se limitando, ao serviço público ou atividade econômica de transporte coletivo rodoviário, ferroviário e metroviário municipal, intermunicipal e interestadual, inclusive de turismo, fretamento e escolar (art. 1, §4, III, DE 10.319/23).

A AGR tem como órgão colegiado o Conselho Regulador, composto por 5 (cinco) Conselheiros, incluído o Presidente, e pelas seguintes unidades:

- a) *Câmaras Setoriais; e*
- b) *Câmaras de Julgamento; e*
- II – demais unidades da estrutura:*
 - a) *Procuradoria Setorial;*
 - b) *Chefia de Gabinete;*
 - c) *Gerência da Secretaria-Geral;*
 - d) *Ouvidoria Setorial;*
 - e) ***Diretoria de Regulação e Fiscalização: 1. Gerência de Energia; 2. Gerência de Transportes; 3. Gerência de Saneamento Básico; e 4. Gerência de Regulação Econômica e Desestatização; e***
 - f) ***Diretoria de Gestão Integrada: 1. Gerência de Tecnologia e Apoio Administrativo; 2. Gerência de Gestão Institucional; 3. Gerência de Finanças e Dívida Ativa; e 4. Gerência de Contabilidade. (grifos próprios)***

Caberá à Diretoria de Regulação e Fiscalização a regulação, controle e fiscalização dos serviços públicos ou atividades econômicas sujeitos à regulação, sob sua supervisão e coordenação setorial, sendo que suas atividades serão desenvolvidas por suas gerências finalísticas.

Assim, competirá à Gerência de Transportes a atuação nas áreas de transporte municipal ou metropolitano, transporte intermunicipal, transporte interestadual, atividade econômica de transporte coletivo rodoviário de passageiros intermunicipal de turismo, fretamento e escolar, além do acompanhamento e subsídio para a área técnica específica a conceber, desenvolver e propor metodologia de reajuste e revisão tarifária na área de transporte rodoviário de passageiros, observadas as disposições da LC 169/21, dentre outros.

2.1.7 Secretaria Geral de Governo

Além do arranjo institucional previamente descrito, o Estado de Goiás também conta com Secretaria Geral de Governo (“SGG”), criada pela Lei Estadual nº 21.792, de 16 de fevereiro de 2023 (“LE 21.792/23”).

Dentre as suas competências, destacamos (art. 2, VII, LE 21.792/23: “ *a elaboração, a proposição e o acompanhamento da execução das políticas públicas estaduais das cidades, do transporte de passageiros e da mobilidade urbana da Região Metropolitana de Goiânia e da Região Metropolitana do Entorno do Distrito Federal, além dos terminais rodoviários, bem como a interlocução entre as*

esferas federal, estadual e municipal sobre políticas públicas, inclusive o acompanhamento, o controle e a fiscalização da qualidade do transporte”.

A referida legislação estadual estabelece o Conselho Estadual de Desenvolvimento Metropolitano de Goiânia como uma das unidades colegiadas da estrutura organizacional da SGG. Não fica claro, contudo, se a intenção do legislador era se referir especificamente ao CODEMETRO.

- **Subsecretaria de Políticas para Cidades e Transporte**

Ainda no âmbito da estrutura da SGG, ficou instituída a Subsecretaria de Políticas para Cidades e Transportes, cabendo a esta (art. 40):

I – acompanhar as políticas públicas nacionais de mobilidade, transporte e assuntos metropolitanos;

II – elaborar, propor e acompanhar a execução das políticas públicas estaduais de mobilidade, transporte e assuntos metropolitanos;

III – acompanhar, controlar e fiscalizar a qualidade do transporte de cada uma das regiões metropolitanas;

IV – subsidiar tecnicamente os entes reguladores do transporte de cada uma das regiões metropolitanas;

V – subsidiar tecnicamente os conselhos de desenvolvimento de cada uma das regiões metropolitanas;

VI – desenvolver estudos, programas, projetos e pesquisas de inovações científicas ou tecnológicas nas áreas de mobilidade, transporte e assuntos metropolitanos;

VII – acompanhar a execução de planos diretores aeroviários, rodoviários e ferroviários;

VIII – coordenar e acompanhar a administração dos terminais de passageiros de propriedade do poder público estadual;

IX – elaborar os balanços estatísticos das áreas de mobilidade, transporte e assuntos metropolitanos;

X – viabilizar a captação de recursos para o desenvolvimento de programas nas áreas de mobilidade, transporte e assuntos metropolitanos;

XI – manter interlocução entre as esferas federal, estadual e municipal sobre políticas públicas de mobilidade, transporte e assuntos metropolitanos, com a proposição de acordos, convênios e outros ajustes, para a cooperação nos campos administrativo, técnico e científico; e

XII – encarregar-se de competências correlatas.

Para além das competências anteriores, a Subsecretaria de Políticas para Cidades e Transportes deverá exercer as funções de planeamento, coordenação e supervisão técnica das unidades de:

(i) Superintendência de Políticas para Transportes e Mobilidade

Tem como competência, nos termos do art. 41 da LE 21.792/23:

I – planejar e formular as políticas públicas estaduais para a Região Metropolitana de Goiânia;

II – promover ações e estratégias para a execução das políticas públicas estaduais definidas;

III – fiscalizar e monitorar a execução das políticas públicas estaduais formuladas;

IV – realizar estudos periódicos e acompanhar os dados técnicos que contribuam para o aperfeiçoamento das políticas públicas estaduais em foco;

V – avaliar a eficácia, a eficiência e a efetividade das políticas públicas estaduais para a Região Metropolitana de Goiânia;

VI – promover e divulgar anuários estatísticos relacionados à Região Metropolitana de Goiânia;

VII – articular-se com agentes públicos e privados para o desenvolvimento relacionado a mobilidade, transporte e demais assuntos de interesse do Estado de Goiás para a Região Metropolitana de Goiânia;

VIII – realizar estudos técnicos e emitir pareceres inerentes às funções públicas de interesse comum, para subsidiar as decisões do CODEMETRO e dos demais conselhos;

IX – apoiar o desenvolvimento e a difusão de estudos, pesquisas e inovação tecnológica para a melhoria da qualidade e a redução dos custos relacionados a mobilidade, transporte e demais assuntos de interesse do Estado de Goiás na Região Metropolitana de Goiânia;

X – elaborar, implementar e atualizar o Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Goiânia;

XI – coordenar e acompanhar a administração dos terminais de passageiros de propriedade do poder público estadual;

XII – propor projetos para a captação de recursos nas áreas de sua atuação para garantir a infraestrutura adequada ao desenvolvimento do Estado;

XIII – propor convênios entre entes públicos e privados para a melhoria e o monitoramento dos serviços públicos estaduais nas áreas de atuação da superintendência; e

XIV – encarregar-se de competências correlatas.

(ii) Gerência de Transporte e Mobilidade da Região Metropolitana de Goiânia

Tem como competência, nos termos do art. 42 da LE 21.792/23:

I – planejar e formular as políticas públicas estaduais para as cidades da Região Metropolitana de Goiânia;

II – promover ações e estratégias para a execução das políticas públicas estaduais definidas;

III – fiscalizar e monitorar a execução das políticas públicas estaduais formuladas;

IV – realizar estudos periódicos e acompanhar os dados técnicos que contribuam para o aperfeiçoamento das políticas públicas estaduais em foco;

V – avaliar a eficácia, a eficiência e a efetividade das políticas públicas estaduais nas cidades da Região Metropolitana de Goiânia;

VI – promover e divulgar anuários estatísticos relacionados à Região Metropolitana de Goiânia;

VII – articular-se com agentes públicos e privados para o desenvolvimento relacionado a assuntos de interesse do Estado de Goiás para a Região Metropolitana de Goiânia;

VIII – realizar estudos técnicos e emitir pareceres inerentes às funções públicas de interesse comum, para subsidiar as decisões do CODEMETRO e dos demais conselhos;

IX – elaborar, implementar e atualizar o Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Goiânia;

X – coordenar e acompanhar a administração dos terminais de passageiros de propriedade do poder público estadual;

XI – propor convênios entre entes públicos e privados para a melhoria e o monitoramento dos serviços públicos estaduais nas áreas de atuação da gerência; e

XII – encarregar-se de competências correlatas.

(iii) Gerência de Políticas para Cidades

Tem como competência, nos termos do art. 43 da LE 21.792/23:

I – planejar e formular as políticas públicas estaduais para as cidades da Região Metropolitana de Goiânia;

II – promover ações e estratégias para a execução das políticas públicas estaduais definidas;

III – fiscalizar e monitorar a execução das políticas públicas estaduais formuladas;

IV – realizar estudos periódicos e acompanhar os dados técnicos que contribuam para o aperfeiçoamento das políticas públicas estaduais em foco;

V – avaliar a eficácia, a eficiência e a efetividade das políticas públicas estaduais nas cidades da Região Metropolitana de Goiânia;

VI – promover e divulgar anuários estatísticos relacionados à Região Metropolitana de Goiânia;

VII – articular-se com agentes públicos e privados para o desenvolvimento relacionado a assuntos do interesse do Estado de Goiás para a Região Metropolitana de Goiânia;

VIII – realizar estudos técnicos e emitir pareceres inerentes às funções públicas de interesse comum, para subsidiar as decisões do CODEMETRO e dos demais conselhos;

IX – elaborar, implementar e atualizar o Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Goiânia;

X – coordenar e acompanhar a administração dos terminais de passageiros de propriedade do Poder Público estadual;

XI – acompanhar e avaliar os impactos gerados pela implementação de planos, programas, projetos, contratos, convênios e instrumentos regulatórios relacionados aos investimentos em infraestrutura de transportes no âmbito do Estado;

XII – propor convênios entre entes públicos e privados para a melhoria e o monitoramento dos serviços públicos estaduais nas áreas de atuação da gerência; e

XIII – encarregar-se de competências correlatas.

2.2 Normas, diretrizes e planos metropolitanos

2.2.1 FPICs

Conforme analisado no item 2.1.1. deste Relatório, a LC nº 139/18, em seu art. 2º, definiu como de interesse comum metropolitano (i) a mobilidade e transporte público coletivo; (ii) o desenvolvimento urbano integrado; e (iii) os serviços ambientais, sendo que a organização e o disciplinamento da função pública de mobilidade e transporte público coletivo, consideradas as suas especificidades, devem ser regidos através de ato normativo próprio, na forma de lei complementar específico. Dessa forma, o ato normativo parece reforçar a ideia de uma governança e operacionalização apartada das demais, no que se referem aos temas de principal análise deste estudo.

Tanto a Constituição Federal quanto a Constituição do Estado de Goiás tratam de integração, planejamento e execução de FPICs. Nesse sentido, o art. 90º da CE prevê a possibilidade da criação de regiões metropolitanas, para além de outros arranjos institucionais, de forma a viabilizar a execuções das funções definidas com tal.

O Estatuto da Metrópole, no art. 2º, conceitua as FPICs como política pública ou ação nela inserida cuja realização por parte de um município, isoladamente, seja inviável ou cause impacto em municípios limítrofes. Assim, o tema das FPICs é central para o estudo da RMG, especialmente no setor de mobilidade urbana, na medida em que é um dos elementos de atuação da RMG, devendo ser refletida e especificada no PDUI, em que pese a previsão de que que será disciplinada através de ato normativo específico.

2.2.2 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 (vinte mil) habitantes, pertencentes a regiões metropolitanas, elaborassem e aprovassem seus planos de mobilidade urbana.

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, 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. 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, ainda, ações coordenadas e integradas entre municípios e estados destinadas a políticas comuns de mobilidade urbana.

2.2.3 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.

2.2.4 Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da RMG

O Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (“PDUI-RMG”) está sob desenvolvimento e se encontra na fase de diagnóstico.

2.3 Municípios Relevantes: Goiânia, Aparecida de Goiânia, Senador Canedo, Trindade e Goianira

2.3.1 Goiânia

2.3.1.1 Lei Orgânica do Município

A Lei Orgânica do Município de Goiânia (“Lei Orgânica Goiânia”), instituída em 05 de abril de 1990, estabelece que incumbe ao município prover e disciplinar o transporte coletivo urbano, ainda que operado através de concessão ou permissão, fixando-lhe o itinerário, os pontos de parada e as respectivas tarifas (art. 11, XV).

Outrossim, em virtude da instituição da RMG, determina que o Município de Goiânia, preservadas a sua autonomia e demais garantias constitucionais, exercerá os seus poderes, direitos, prerrogativas e obrigações, no que respeitar aos serviços de transporte público coletivo de passageiros, através da CDTC (art. 172, parágrafo único).

O art. 176 da referida legislação prevê ainda que o Município participará, na qualidade de acionista fundador, dos atos de constituição da CMTC.

Por fim, o art.177 estabelece que os serviços públicos de transportes coletivos de passageiros de competência do Município de Goiânia, integram, para todos os efeitos, a RMTG, sendo sua organização, coordenação e fiscalização exercida pelo Município de Goiânia, por meio da CDTC e da CMTC. O parágrafo único do dispositivo destaca que o Município poderá intervir em empresas privadas de transporte coletivo, na hipótese em que estas violem a política de transportes, o plano viário, ou causem danos à coletividade usuária.

2.3.1.2 Plano Diretor de Goiânia

Em atendimento ao Estatuto da Cidade, o município de Goiânia aprovou o seu Plano Diretor (“Plano Diretor Goiânia”) por meio da Lei Complementar 349/22. Nos termos do seu art. 2º, são princípios da política urbana do município a igualdade, oportunidade, qualidade e transformação, sendo esta última definida como o *“processo originado pelas ações ou iniciativas do poder público e das representações sociais, voltadas ao aprimoramento das ações em benefício da cidade e do cidadão, propiciando a integração do Município de Goiânia na dinâmica da Região Metropolitana e sua consolidação como centro regional de desenvolvimento sustentável e inovação tecnológica”*.

Define ainda que a estratégia de gestão urbana deverá ser efetivada por meio da implementação de políticas e diretrizes urbanísticas que considerem como conjunto articulado e integrado o Município de Goiânia e os municípios de sua região metropolitana (art. 7, IV) e da participação na

estrutura de governança metropolitana, como cidade polo da região, para definição de políticas e diretrizes regionais, respeitada a autonomia de cada Município, de forma integrada e com vistas à instituição do PDUI-RMG. No âmbito da implementação das estratégias de gestão urbana, no que se refere à RMG, o município deverá buscar maior integração do sistema de transporte metropolitano, promovendo a articulação regional, visando à melhoria de qualidade e acessibilidade dos serviços prestados (art. 8, IV, j).

O Plano Diretor de Goiânia estabelece, por meio do seu art. 26, o Programa do Sistema de Transporte Coletivo, que tem como objetivo a priorização do transporte público coletivo como modalidade preferencial de deslocamento motorizado no município, devendo ser organizado, planejado, implementado e gerenciado em observância do modelo institucional metropolitano em vigor, por meio das seguintes ações (dentre outras):

- garantir a manutenção e fortalecimento da Rede Metropolitana de Transportes Coletivos (RMTC), como conceito fundamental para o planejamento, operação e gestão dos serviços de transporte público de forma unificada com a rede municipal;
- garantir, no âmbito de sua competência, o modelo institucional de gestão unificada do serviço de transporte público coletivo, mediante a participação do Município nas instâncias deliberativas e executivas do transporte público coletivo da Região Metropolitana de Goiânia (RMG);
- garantir a integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e das redes de transporte público e privado; e
- discutir, no âmbito das instituições metropolitanas de gestão do transporte público coletivo, o programa tarifário, de forma a propiciar a modicidade das tarifas, a ampliação do acesso à cidade, a inclusão social e a sustentabilidade econômica do serviço prestado.

O art. 28 prevê que para a implantação e adequação gradual da rede estrutural de transporte coletivo pelo Município e pela instância responsável pela gestão metropolitana, poderá ser feito uso de recursos da tarifa e desenvolvimento de programas de financiamento e custeio para a infraestrutura, incluindo os recursos públicos e privados destinados ao sistema de transporte coletivo.

2.3.1.3 Plano de Mobilidade de Goiânia

Além do Plano Diretor, o Município de Goiânia conta com o Plano de Mobilidade Urbana de Goiânia ("PlanmobGyn"), instituído pelo Decreto Municipal nº 1.350/24. O PlanmobGyn é definido como o instrumento de orientação, planejamento e gestão da mobilidade urbana do Município, na forma do anexo do referido decreto ("PlanmobGyn 2024-2033").

Nestes termos, o PlanmobGyn 2024-2033 apresenta os resultados e o desenvolvimento de um amplo estudo de diagnóstico, prognóstico e formulação de propostas para as políticas urbanas de mobilidade e transporte para o município, observada a sua inserção na RMG, tendo como desafios a mobilidade urbana sustentável, a garantia de investimentos permanentes no transporte público, a consolidação de políticas tarifárias de caráter inclusivo e a democratização do uso das vias públicas, priorizando-se o transporte público coletivo e os modais não motorizados, bem como o desenvolvimento tecnológico, o respeito ao meio ambiente, e a integração entre as políticas de mobilidade urbana e de uso e ocupação do solo.

O item 4.1.3 do PlanmobGyn 2024-20233 se dedica a apresentar o prognóstico do serviço de transporte público coletivo no Município de Goiânia, incluindo os seus objetivos, metas e ações de planejamento, destacando como objetivo geral a oferta *“de um serviço de transporte público competitivo em relação ao transporte individual: com mais qualidade, acessível a todos os usuários com conforto e segurança, eficiente e confiável, que promova a inclusão social e a acessibilidade espacial a todas as regiões da cidade com integração física e tarifária.”*

Já o item 5.3.3. do PlanmobGyn 2024-20233 se dedica a apresentar o prognóstico em relação ao sistema de mobilidade urbana do Município de Goiânia, incluindo os seus objetivos, metas e ações de planejamento, destacando como objetivo geral a implementação e garantia de *“investimentos em projetos, novas tecnologias e técnicas de infraestrutura de mobilidade urbana para viabilização das novas obras e recuperação das estruturas existentes, por meio de ações conjuntas e integradas de planejamento, execução, manutenção e conservação da infraestrutura de transportes.”*

2.3.2 Aparecida de Goiânia

2.3.2.1 Lei Orgânica do Município

A Lei Orgânica do Município de Aparecida de Goiânia (“Lei Orgânica do Município de Aparecida”), conforme promulgada em 16 de dezembro de 2008, prevê que é de competência municipal o planejamento, implantação e administração de transporte, no âmbito local, inclusive na busca de recursos que visem garantir o seu investimento, operação e fiscalização. No mesmo artigo, cabe ao município organizar e prestar, diretamente ou sob o regime de concessão, permissão, ou autorização, os serviços públicos de interesse local, incluído o transporte coletivo de passageiros, definido como essencial e em cuja execução não se admitirá o monopólio (art. 7).

Sobre a política de transporte coletivo, o art. 156 compreende a necessidade da participação popular no processo decisório do tema e, por isso, estabelece que será criado um conselho de usuários para opinar sobre a política. O conselho e de caráter consultivo será integrado por entidade da sociedade civil incluindo obrigatoriamente associações de moradores.

Interessa saber que a Lei Orgânica de Aparecida de Goiânia prevê, no art. 163, uma única hipótese para renúncia do direito de outorgar concessão, explorar, gerenciar e organizar o transporte coletivo municipal, sendo ela no caso da participação em região metropolitana, mediante lei específica, que deverá conter regras rígidas a serem seguidas pelos responsáveis pela organização e exploração do transporte no Município.

2.3.2.2 Plano Diretor de Aparecida de Goiânia

Em atendimento ao Estatuto da Cidade, o Município de Aparecida de Goiânia aprovou o seu Plano Diretor ("Plano Diretor Aparecida") por meio da Lei Complementar nº 124/16, estabelecendo princípios, políticas, estratégias e instrumentos para o desenvolvimento municipal, o sistema viário e para o cumprimento da Função Social da Cidade e da Propriedade no município.

Conforme o art. 61 e seguintes do Plano Diretor Aparecida, a política de mobilidade tem por finalidade assegurar o direito de ir, vir e permanecer a toda população, nortear o desenvolvimento municipal e o escoamento da produção urbana e rural com a melhor relação custo-benefício social e ambiental, por meio de: (i) diversificação dos usos e das atividades no espaço municipal e metropolitano, visando à redução da necessidade de deslocamento; (ii) integração regional e municipal do sistema viário; (iii) integração regional e municipal dos modais de transporte; (iv) diversificação dos modais; (v) democratização do sistema de mobilidade; (vi) inclusão social; e (vii) sustentabilidade social, ambiental e econômica do sistema.

Além disso, o Plano Diretor Aparecida prevê algumas diretrizes estratégicas para a implementação da política de mobilidade urbana idealizada para o município, como, por exemplo, a implementação do transporte público coletivo de passageiros de interesse municipal, promover a integração e compatibilização da malha viária com o uso e ocupação do solo, e ampliar e priorizar investimentos na diversidade de modais (art. 62).

2.3.2.3 Plano de Mobilidade de Aparecida de Goiânia

O Plano de Mobilidade de Aparecida de Goiânia está sob desenvolvimento, conforme Contrato nº 1.524/2024, firmado entre o Município e o Consórcio Mobiliza Aparecida, resultado da Tomada de Preços nº 007/2023, cujo objeto foi a *“contratação de empresa de consultoria especializada para a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Aparecida de Goiânia/GO, através de consolidação e complementação dos diversos estudos e projetos já desenvolvidos, conforme especificações e características contidas no projeto básico.”*

2.3.3 Senador Canedo

2.3.3.1 Lei Orgânica do Município

A Lei Orgânica do Município de Senador Canedo (“Lei Orgânica Senador Canedo”), promulgada em 20 de abril de 1990, estabelece a competência do Município para organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão, permissão e autorização, os serviços públicos de interesse local, incluindo o transporte coletivo de passageiros, definindo este como essencial, não se admitindo monopólio em sua execução, ainda que em uma única linha.

Ainda no tocante ao transporte coletivo, o art. 103 determina que este será explorado pelo próprio município, ou por empresa concessionária, devendo ser assegurado o controle regulamentar pelo município, para que se observe os direitos do usuário a um serviço eficiente e a participação dos usuários na definição das tarifas e na fiscalização dos serviços.

A Lei Orgânica Senador Canedo é silente quanto a sua relação com o desenvolvimento metropolitano. Outrossim, destacamos o art. 65 do dispositivo, pelo qual fica permitido ao Município a realização de obras e serviços de interesse comum, por meio de convênio com o Estado ou entidades particulares, e através de consórcios com outros Municípios, sendo de competência da Câmara, com sanção do Prefeito, autorizar convênios com entidades públicas ou particulares e consórcios com outros municípios, nos termos do art. 24, XI.

2.3.3.2 Plano Diretor de Senador Canedo

O Município de Senador Canedo aprovou o seu Plano Diretor (“Plano Diretor Senador Canedo”) por meio da Lei Complementar nº 2.312/20, pelo qual ficaram determinadas as diretrizes para o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Senador Canedo, integrando-o à política de desenvolvimento urbano e estabelecendo que a mobilidade urbana seja planejada de forma a promover a acessibilidade universal, a integração entre os modos de transporte, e a priorização do transporte público sobre o individual.

Neste sentido, o art. 64 determina as diretrizes da política municipal de mobilidade urbana, dentre as quais destacamos a “*integração entre os modos e serviços de transporte urbano*” e a “*integração entre as cidades dos municípios adjacentes*”.

Importante notar, contudo, que os efeitos do referido instrumento normativo foram suspensos pela LC 2.312/2020. Isto porque, conforme Decreto Municipal nº 1.387/22, que constituiu comissão técnica municipal de acompanhamento do Plano Diretor, entendeu-se necessário adequar o Plano Diretor às diretrizes gerais da política de desenvolvimento urbano estabelecidas pelo Estatuto da Cidade.

Segundo comunicado no site da Prefeitura do Município de Senador Canedo¹⁰, o processo de revisão já se encontra em andamento.

2.3.3.3 Plano de Mobilidade Urbana de Senador Canedo

Em observância ao Plano Diretor Senador Canedo, foi promulgada a Lei Complementar nº 2.813/2024, constituindo o Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Senador Canedo (“PlanMob-Senador Canedo”).

O PlanMob-Senador Canedo tem como objetivo orientar o planejamento urbano do Município em relação à mobilidade, serviços e infraestrutura viária. Ainda, busca promover a inclusão social, melhorar a acessibilidade e segurança do transporte público, incentivar o uso de transporte público e não motorizado, e regulamentar o uso de espaços públicos como estacionamentos. O PlanMob-Senador Canedo estabelece estratégias a curto, médio e longo prazo, e prevê a revisão periódica a cada dez anos, com ampla participação social.

Conforme estipulado no art. 4º da LC 2.813/2024, as principais diretrizes do PlanMob-Senador Canedo incluem (i) redução das desigualdades e promoção da inclusão social;(ii) melhoria da acessibilidade para pedestres e ciclistas, com a criação de ciclovias e melhorias nas calçadas; (iii) incentivo ao uso do transporte público, bem como da integração intermodal; e (iv) gestão democrática e controle social no planejamento e avaliação das políticas de mobilidade urbana.

2.3.4 Trindade

2.3.4.1 Lei Orgânica do Município

A Lei Orgânica do Município de Trindade (“Lei Orgânica Trindade”) foi promulgada em 28 de março de 1990, estabelecendo diretrizes para a organização e gestão dos serviços de transporte e circulação no Município, com foco na eficiência, acessibilidade, e segurança viária, visando promover um sistema de mobilidade integrado e funcional.

O art. 7 do dispositivo determina de competência de o Município organizar e prestar diretamente, ou sobre regime de concessão, permissão e autorização, os serviços de transporte coletivo de passageiros, definido como essencial, no qual a execução não se admitirá monopólio. Adicionalmente, o art. 154 estabelece que este disporá sobre as normas gerais para exploração dos

¹⁰ Prefeitura Municipal de Senador Canedo. (2023). Prefeitura de Senador Canedo realiza audiências públicas para debater revisão do Plano Diretor do município. Disponível em: < <https://senadorcanedo.go.gov.br/prefeitura-de-senador-canedo-realiza-audiencias-publicas-para-debater-revisao-do-plano-diretor-do-municipio/>>.

serviços públicos coletivos de passageiros, regulando a forma de sua concessão de permissão e determinará os critérios para fixação de tarifas.

Outrossim, em virtude da instituição da RMG, determina que o Município de Trindade, preservadas a sua autonomia e demais garantias constitucionais, exercerá os seus poderes, direitos, prerrogativas e obrigações, no que respeitar aos serviços de transporte público coletivo de passageiros, através da CDTC (art. 154, §1º).

Fica também estabelecido que o Município de Trindade participará na qualidade de acionista da CMTC (art. 154, §2º), e que os serviços públicos de transportes coletivos de passageiros de competência do Município de Trindade, integrarão, para todos os fins e efeitos, a RMTC, sendo sua organização, coordenação e fiscalização exercida pela CDTC e da CMTC (art. 154, §3º).

O art. 157 assegura ao Município o poder de intervenção em empresas privadas de transporte coletivo, a partir do momento em que estas desrespeitem a política de transporte coletivo, o plano viário e provoquem ato lesivo ao interesse da comunidade.

2.3.4.2 Plano Diretor de Trindade

Em atendimento ao Estatuto da Cidade, o Município de Trindade aprovou o seu Plano Diretor (“Plano Diretor Trindade”) por meio da Lei Complementar nº 08/08, que orienta o desenvolvimento urbano e ambiental do Município, buscando integrar ações públicas e privadas para promover as diretrizes da mobilidade urbana, inclusão social, proteção ambiental, desenvolvimento econômico sustentável, e qualificação dos espaços urbanos.

O Plano Diretor enfatiza, no art. 3º, III, o objetivo de universalizar a mobilidade e acessibilidade urbana, promovendo a integração de todo o território Municipal, fatores estes também respaldados pelo art. 4º, §1º, III. O art. 5º, por sua vez, estabelece que os objetivos estratégicos e diretrizes de desenvolvimento urbano devem considerar a situação do município em face da RMG.

Embora já ter sido ultrapassado o prazo decenal previsto no Estatuto da Cidade, o Plano Diretor está sob revisão, tendo sido o relatório da “Etapa Prévia” publicado em agosto de 2023¹¹, e do “Plano de Trabalho” publicado em abril de 2024¹².

¹¹ TRINDADE. **Produto I - Etapa Prévia**. Secretaria Municipal de Planejamento Urbano, Habitação e Regularização Fundiária. Trindade, GO: Prefeitura Municipal de Trindade, 2023. Disponível em: <https://itco.org.br/trindade/media/ETAPA_PREVIA_PD_PLHIS_PMSB_TRINDADE_GO_final.pdf>.

¹² TRINDADE. **Plano de Trabalho: Plano Diretor**. Secretaria Municipal de Planejamento Urbano, Habitação e Regularização Fundiária. Trindade, GO: Prefeitura Municipal de Trindade, 2024. Disponível em: <detalhadas as ações e metodologias a serem aplicadas para a elaboração do Plano Diretor e o compartilhamento de detalhes do escopo com a Equipe Técnica Municipal de acompanhamento e fiscalização dos trabalhos>.

Na etapa prévia, foi definida a equipe técnica do núcleo gestor, o espaço físico para gestão dos trabalhos, as ações de divulgação, as reuniões técnicas de nivelamento e conhecimento e o lançamento dos planos. Já no Plano de Trabalho, foram detalhadas as ações e metodologias a serem aplicadas para a elaboração do Plano Diretor. Ao final da revisão serão elaborados projetos de lei, entre eles, do novo Plano Diretor.

2.3.4.3 Plano de Mobilidade Urbana de Trindade

O Plano de Mobilidade Urbana do Município de Trindade (“PMU-Trindade”), instituído pela Lei Municipal nº 1.437/2012, observa as disposições constitucionais, da Lei Orgânica de Trindade e do Plano Diretor do Município, entendendo-se que mobilidade urbana é *“o resultado da interação dos deslocamentos de pessoas e bens entre si e com a própria cidade”*, conforme o art. 1º, § 1º da lei.

Nos termos do seu art. 6º, o PMU-Trindade se propõe a: (i) estimular o uso do transporte coletivo; (ii) reduzir os congestionamentos na cidade; (iii) diminuir a poluição ambiental gerada pelos meios de transporte; (iv) diminuir o número de acidentes de trânsito, através de campanhas educativas e fiscalização de trânsito ostensiva pelo órgão municipal competente; e (v) orientar os investimentos públicos no setor de transportes.

Para tanto, o Plano de Mobilidade Urbana articula ações de planejamento, infraestrutura e participação social, incluindo (i) incentivo ao transporte público coletivo, conforme art. 9º, XII e XIII; (ii) promoção dos modos de transporte não motorizados, nos termos do art. 10º; (iii) sustentabilidade ambiental, conforme art. 9º, XI e XVI; e (iv) acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida, nos termos do art. 9º, XV.

Importa ressaltar que, em que pese já ter sido ultrapassado o prazo para revisão decenal, conforme estabelecido no Estatuto da Cidade, não foram disponibilizadas ou identificadas por pesquisas independentes, através da varredura de todos os sítios eletrônicos oficiais disponíveis, informações que indiquem existência de iniciativa com o objetivo de revisar o referido plano.

2.3.5 Goianira

2.3.5.1 Lei Orgânica do Município

A Lei Orgânica de Goianira (“Lei Orgânica Goianira”), conforme publicada em 05 de abril de 1990, estabelece a competência do município para prestar os serviços de transporte coletivo, de caráter essencial, diretamente ou sob regime de concessão. Neste sentido, deverá dispor sobre

De acordo com a mesma lei, compete ao Município prestar serviços de transporte coletivo que tem caráter essencial, diretamente ou sob regime de concessão, bem como dispor sobre dispor sobre (art. 232, inciso I): *“o transporte coletivo urbano; a permissão, controle e fiscalização deste serviço;*

a definição de seus itinerários e horários; a localização de seus pontos de parada; a localização e operação dos terminais de passageiros”.

Compete, ainda, ao Município disciplinar a utilização dos logradouros públicos, em especial o tráfego, dispondo sobre a sinalização de vias urbanas, as áreas exclusivas aos pedestres, e os serviços de carga e descarga (art. 233, incisos I a III).

Em seu art. 5º, inciso IX, a Lei Orgânica de Goianira determina como competência do Município, concorrentemente com a União e o Estado, a promoção do acesso ao transporte. No mais, tem-se que cabe à Câmara Municipal, com a sanção do Prefeito, autorizar a concessão e permissão de serviços públicos (art. 7º, inciso VI), e a prestação de serviços públicos incumbe ao Poder Público, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre mediante processo licitatório (art. 109).

A Lei Orgânica Senador Canedo é, no geral, silente quanto a sua relação com o desenvolvimento metropolitano. Outrossim, destacamos o art. 4, XXIII, do dispositivo, pelo qual fica permitido ao Município a participação da região metropolitana e outras entidades regionais na forma estabelecida em lei.

2.3.5.2 Política Urbana e Plano Diretor de Goianira

Em atenção ao Estatuto da Cidade, o Município de Goianira aprovou a Política Urbana e o Plano Diretor de Goianira (“Plano Diretor Goianira”) através da Lei Complementar nº 05/07. Conforme determina o art. 2º da lei, o Plano Diretor Goianira é “*o instrumento global da Política de Desenvolvimento Urbano, determinante para os agentes públicos e privados que atuam no Município*”.

Ainda, de acordo com o art. 5º, tem por objetivo, entre outros, promover o desenvolvimento sustentável, melhorar o ambiente urbano, garantir a justa distribuição dos benefícios das obras de infraestrutura, aumentar a eficiência econômica da cidade, e fomentar a acessibilidade. Para tanto, fundamenta-se nos princípios da universalização da mobilidade e acessibilidade, otimização da estrutura pública funcional, respeito às funções sociais da cidade e o direito à infraestrutura urbana e ao transporte.

Em relação à Política de Mobilidade Urbana, a LC 05/2007 determina em seu art. 21, as diretrizes gerais dos elementos estruturadores do Sistema Municipal de Mobilidade e Acessibilidade que vão nortear a elaboração do Plano Municipal de Mobilidade, sendo estas: (i) a integração e articulação regional; (ii) a educação no trânsito; (iii) os sistemas de transporte; (iv) a padronização da sinalização no trânsito; e (v) a readequação do sistema viário.

Ainda, o art. 22 da mesma lei aborda as ações estratégicas para a mobilidade urbana do Município, incluindo a realização de estudos técnicos das vias, a criação do Departamento Municipal de Trânsito e Transporte, a implementação da Guarda Municipal de Trânsito, o recapeamento e reestruturação das vias de maior movimento, e a busca de parcerias com órgãos de trânsito para melhorias no sistema de tráfego e transporte.

Importa ressaltar que, em que pese já ter sido ultrapassado o prazo para revisão decenal, conforme estabelecido no Estatuto da Cidade, não foram disponibilizadas ou identificadas por pesquisas independentes, através da varredura de todos os sítios eletrônicos oficiais disponíveis, informações que indiquem existência de iniciativa com o objetivo de revisar o referido plano.

2.3.5.3 Plano de Mobilidade Urbana de Goianira

Apesar do Plano Diretor Goianira estabelecer as diretrizes para a elaboração do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, nas pesquisas realizadas não identificamos instrumento que parece se assemelhar a este, nem foi disponibilizado para análise, qualquer documento elaborado nesse sentido, tampouco norma municipal, lei ou decreto.

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 tem 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.

Para fins da LC 139/18, o desenvolvimento urbano foi classificado como uma FPIC (art. 2, III). Por esta razão, previu a criação do “*sistema metropolitano de desenvolvimento integrado*” e da “*Câmara Técnica de Desenvolvimento Urbano Integrado*” que assumiria papel executivo técnico, de apoio à atuação do CODEMETRO.

Ficou ainda definida a competência do CODEMETRO para aprovar o plano de desenvolvimento urbano integrado da RMG (PDUI-RMG), bem como demais planos setoriais metropolitanos, e de monitorar e avaliar a execução destes (art. 10, IV, VI).

Adicionalmente, a LC 139/18 estabeleceu que a governança interfederativa da RMG, de caráter permanente, deverá respeitar (i) a cogestão entre os poderes públicos estadual e municipal e a sociedade civil na formulação de planos, programas e execução de projetos, obras e serviços para os quais sejam o compartilhamento intragovernamental dos agentes públicos; (ii) o compartilhamento de responsabilidades para a promoção do desenvolvimento urbano integrado, sendo de competência do CODEMETRO a elaboração do PDUI-RMG; e (iii) a observância das peculiaridades regionais e locais, especialmente no que se refere à população, à renda, ao território e às características ambientais.

Nesse sentido, os Planos Diretores dos Municípios Relevantes dispõem de dispositivos que tangenciam a mobilidade urbana quando tratada sob o aspecto urbanístico da cidade que devem ter conferida a devida atenção e devem estar alinhados com o PDUI-RMG.

3.2 Institucional

A RMG foi constituída no sentido de que, de forma geral, o CODEMETRO deverá figurar como a instituição mais relevante, em razão de seu caráter técnico e executivo. No entanto, o referido órgão encontra-se inativo e em fase de reestruturação. Destaca-se, ademais, que os aspectos institucionais mais relevantes e que são de competências do CODEMETRO já foram analisados no item dedicado ao Órgão Executivo.

Desta forma, no que se refere ao transporte coletivo, ganha destaque a RMTC e as instituições metropolitanas que a compões, quais sejam, (i) a CDTC, que foi instituída como um órgão colegiado metropolitano deliberativo, na qual têm representatividade, de forma proporcional os Municípios da RMG que integram a RMTC e o Estado de Goiás; e (ii) a CMTC, empresa pública metropolitana subordinada à CDTC, exercendo função de sua secretaria executiva. Os aspectos institucionais mais relevantes já foram analisados nos subitens dedicados correspondentes, que integram o item 2.1 deste Relatório.

3.3 Ambiental

A LC 139/18 estabeleceu como FPIC os “*serviços ambientais*” (art. 2, IV). Por esta razão, previu a criação do “*sistema metropolitano de serviços ambientais*” e da “*Câmara Técnica de Serviços Ambientais*” que assumiria papel executivo técnico, de apoio à atuação do CODEMETRO.

Em relação à instância consultiva do CODEMETRO, o art. 17 da LC 139/18 propõe que seja composta, dentre outros, pelo Conselho Estadual de Meio Ambiente – CEMAm. Neste sentido, o Decreto nº 10.646/24, que aprova o regulamento da Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – SEMAD, reitera a atuação do CEMAm na RMG, nos termos da referida lei complementar (art. 4, XXX)

Adicionalmente, a LC 139/18 estabeleceu que a governança interfederativa da RMG, de caráter permanente, deverá respeitar (i) a cogestão entre os poderes públicos estadual e municipal e a sociedade civil na formulação de planos, programas e execução de projetos, obras e serviços para os quais sejam o compartilhamento intragovernamental dos agentes públicos; (ii) a observância das peculiaridades regionais e locais, especialmente no que se refere à população, à renda, ao território e às características ambientais; e (iii) a busca do desenvolvimento sustentável.

Dessa forma, ainda que a maioria das leis estaduais e municipais não faça referência específica às atividades de mobilidade urbana e/ou às FPICs no âmbito da RMG, na atual conjuntura jurídico-institucional, eventuais projetos de mobilidade urbana devem observar a legislação ambiental local aplicável à intervenção, com base nas diferentes competências dos entes federativos na matéria, seja estadual, municipal ou distrital.

3.4 Operacional

Como já mencionado, compete ao CODEMETRO exercer regulação normativa relativa ao sistema de mobilidade urbana da RMG, cumprindo ainda o papel de instância executiva e de representação do Estado e dos municípios na RMBH, regulamentando os serviços e matérias de sua competência (em especial no que se refere às FPICS), conforme regulamentado pela LC 139/18.

No que se refere à operacionalização da RMTTC, encontramos na LC 169/21 normativo central de sua operacionalização, pelo qual ficaram estabelecidas a organização institucional e as regras gerais para operacionalização e prestação dos serviços de transporte coletivo, observadas normas complementares, conforme detalhado no item 2.1. e 3.6. deste Relatório.

Apesar da função reguladora e operacional concentrada no âmbito dos órgãos da RMG (e, conseqüentemente, que compõem a RMTTC), é possível identificar algumas normas relacionadas a aspectos operacionais das operações de transporte municipais locais, conforme destacado no item 3.6.3 deste Relatório.

3.5 Financeiro

3.5.1 Companhia de Investimentos e Parcerias do Estado de Goiás

A Lei Estadual nº 14.910/04, dispôs sobre a instituição do Programa de Parcerias Público Privadas – PPP e sobre a constituição da Companhia de Investimentos e Parcerias do Estado de Goiás (“Goiás Parcerias”), sociedade de economia mista, para o fim específico de: (i) colaborar, apoiar e viabilizar a implementação do Programa de Parcerias Público-Privadas, e outras parcerias de interesse do desenvolvimento econômico e social de Goiás; (ii) disponibilizar bens, equipamentos e utilidades para a Administração estadual, mediante pagamento de adequada contrapartida financeira; (iii) gerir os ativos patrimoniais a ela transferidos pelo Estado ou por entidades da administração indireta, ou que tenham sido adquiridos a qualquer título.

Para a consecução dos seus objetivos, o referido instrumento normativo autorizou a Goiás Parcerias a prestar garantias reais, fidejussórias e contratar seguros (art. 19, VI). As garantias prestadas pela Goiás Parcerias poderão prever a figura do agente fiduciário, com poderes para administrar receitas, por meio de conta vinculada, ou para promover a alienação dos bens gravados, segundo condições previamente acordadas, aplicando os recursos no pagamento das obrigações contratadas ou garantidas (art. 19, §2º).

3.5.2 Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano de Goiânia

A Lei Municipal nº 7.494/95, criou o Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano (“FMDU-G”), destinado a propiciar apoio e suporte financeiro à consecução de projetos relacionados com a proteção ambiental, habitação e implementação de equipamentos públicos e comunitários, especialmente nas Zonas de Especial Interesse Social do município.

Além de estabelecer uma lista expressa de receitas que o compõem, o art. 2º da referida lei é flexível ao incluir de forma mais genérica, em seu inciso VII, os “recursos provenientes de outras fontes, desde que autorizadas em lei”. A título de exemplo, a Lei Municipal nº 11.127/24, que dispôs sobre o instrumento do Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV e seu respectivo Relatório de Impacto de Vizinhança - RIV no Município de Goiânia, determinou que o valor arrecadado com as multas previstas na referida legislação será destinado ao FMDU-G,

De acordo com o art. 3, o quadro de dispêndios do FMDU-G, contemplará os programas e projetos relacionados com a implementação de equipamentos públicos e comunitários no Município, bem como as Políticas Municipais do Meio Ambiente e Habitação, não havendo especificações quanto aos investimentos relacionados a equipamentos públicos relacionados ao transporte público coletivo/mobilidade urbana.

3.5.3 Fundo de Mobilidade Municipal de Goiânia

O PlanmobGyn 2024-2033, ao tratar sobre os mecanismos e instrumentos financeiros referentes à mobilidade urbana do Município de Goiânia, leva em consideração como diferencial local a existência da rede metropolitana de serviços, a qual oferece cobertura à maioria dos deslocamentos por modal público coletivo (pág. 38).

Neste sentido, destaca a importância da valorização do modelo tarifário subsidiado ao usuário do transporte público coletivo adotado na RMTC, instituindo fontes de remuneração não tarifárias para o referido serviço, através da criação de um fundo autônomo, de forma a *“distanciar as fontes pagamento dos recursos, dos tesouros estadual e municipais da dependência de apoio político para liberação do custeio, bem como possíveis ou garantidas, para a implantação das diretrizes, ações, metas e iniciativas no campo da mobilidade urbana sustentável”*.

Assim, o PlanmobGyn 2024-2033 estabeleceu como Meta 03 das Estratégias Operacionais, no âmbito do Prognóstico do Transporte Público, a consolidação do Fundo de Mobilidade Municipal com recursos oriundos de fontes não tarifárias e aplicação em subsídios ao transporte público e/ou investimentos preconizados das diretrizes do PlanomobGyn, em um prazo de até 02 anos de sua publicação.

3.5.4 Fundo Especial de Mobilidade e Transporte de Aparecida

A Lei Municipal nº 3.728/23, instituiu o Fundo Especial de Mobilidade e Transporte de Aparecida (**FEMTA**), cujo objetivo é financiar as atividades típicas da fiscalização, orientação e educação para o trânsito, sinalização viária e intervenções físicas que promovam a mobilidade urbana.

O art. 5 estabelece as receitas que integrarão o FEMTA, incluindo: (i) multas oriundas de fiscalização de trânsito; (ii) convênios Federais e Estaduais; (iii) financiamentos; (iv) parcerias Públicas e Privadas; (v) convênios com pessoas jurídicas de direito privado; e, trazendo flexibilidade à norma; admite à norma, também admite (vi) outras receitas.

Também traz que os recursos decorrentes da aplicação da presente Lei correrão por conta de dotação orçamentária própria, suplementada se necessário, ficando a Secretaria Municipal da Fazenda (SEFAZ), autorizada a proceder às alterações orçamentárias indispensáveis à sua execução, inclusive a abertura de crédito adicional especial, nos termos do art. 42 da Lei Federal nº 4.320, de 17 de março de 1.964.

3.5.5 Fundo Municipal de Mobilidade Urbana de Senador Canedo

O município de Senador Canedo criou o Fundo Municipal de Mobilidade Urbana (**FMMU-SC**) por meio da Lei nº 2.276/19, sendo o fundo destinado a garantir recursos financeiros para melhorias,

bem como para o custeio, do transporte público coletivo municipal. O FMMU possui natureza orçamentária e é dotado de autonomia administrativa, financeira e contábil (art. 1º).

Nos termos da Lei 2.276/19, o patrimônio do FMMU-SC é constituído de: (i) recursos arrecadados decorrentes de (a) parte da contribuição de intervenção no domínio econômico-CIDE, relativamente ao montante repassado ao município pelo governo federal, conforme juízo de conveniência e oportunidade do chefe do poder executivo; (b) o sistema de estacionamento rotativo; (c) a cobrança de preços públicos, contribuições ou taxas pela prestação do serviço de transporte individual privado de passageiros baseado em tecnologia de informação e comunicação; (d) a cobrança de taxa pelo desvio de tráfego de pessoas ou veículos devido a obras ou eventos, dentre estes tapumes de calçadas, serviços de caçamba, carga e descarga de obras; (e) os recursos arrecadados relativos a exploração e atividades econômicas no terminal rodoviário do Município; (f) as taxas ou preço público decorrentes de diária de veículos apreendidos ou rebocados por ordem de agente de trânsito, quando depositados em espaço público municipal; (ii) doações de pessoas e empresas ou recursos de natureza orçamentária ou extra orçamentária que forem destinados pelos governos federal, estadual e municipal; e (iii) rendimentos e juros provenientes de aplicações financeiras (art. 3º).

A administração e gestão do FMMU-SC é executada por um Conselho Diretor, a quem compete (i) estabelecer a política, os planos e as prioridades de aplicação de seus recursos (art. 7º, inciso I); (ii) definir as hipóteses de execução direta e indireta, por meio de concessões ou de parcerias público-privadas, das obras e serviços aplicáveis (inciso II); e (iii) cumprir as exigências legais referentes à gestão e aplicação dos recursos do fundo (inciso III).

Assim, a atuação do FMMU com vistas à viabilização de projetos de interesse metropolitano, entre os quais se encontram os projetos de TPC ora em análise, é crucial. Ainda, segundo a Lei 2.276/19, são objetivos do FMMU (art. 2º):

I - Assegurar a modicidade tarifária e o equilíbrio contratual de concessões de serviços de transporte coletivo;

II - Viabilizar o custeio:

a) da expansão dos serviços de transporte coletivo no âmbito do município;

b) da gestão, planejamento, manutenção, operação e fiscalização do transporte público coletivo;

c) do investimento em infraestrutura para a mobilidade urbana no âmbito do Município.

III - Desonerar a tarifa das gratuidades concedidas por Lei Municipal aos usuários do transporte coletivo público;

IV - Viabilizar a manutenção de terminais, abrigos de pontos de embarque e desembarque e estações do transporte coletivo;

V - Permitir a contratação de estudos, projetos, planos ou implantações específicas, visando à melhoria da qualidade do sistema de transporte público.

Parágrafo único. Mediante convênio, a manutenção dos terminais e estações pode ser feita pelo consórcio responsável pela operação da rede de transporte, devendo o valor do custeio ser repassado pelo Fundo ao mesmo”.

Em síntese, o FMMU possui, desde sua constituição, finalidades congruentes com a concretização dos objetivos metropolitanos.

3.5.6 Fundo Municipal de Planejamento Urbano, Habitação e Regularização Fundiário do município de Trindade

Quanto à legislação no município de Trindade, cumpre destacar que a Lei nº 1.830/2018 criou o Fundo Municipal de Planejamento Urbano, Habitação e Regularização Fundiária, tendo sido revogada, no entanto, pela Lei 2.077/2021.

Nas pesquisas realizadas não identificamos outro veículo semelhante vigente e/ou operacional, nem foi disponibilizado para análise, qualquer documento elaborado nesse sentido, tampouco norma municipal, lei ou decreto.

3.6 Diagnóstico das operações existentes

3.6.1 Transporte Coletivo de Passageiros na RMG/RMTC

O Transporte Coletivo de Passageiros na RMTC é realizado através de uma rede única e integrada por mais de 290 mil linhas de ônibus, possibilitando que os usuários acessem entre os diferentes municípios da RMG a partir de uma tarifa e sistema de bilhetagem únicos.

A rede é operada atualmente por quatro concessionárias privadas - Rápido Araguaia Ltda., HP Transportes Coletivos Ltda., Viação Reunidas Ltda., Cooperativa de Transportes do Estado de Goiás - Cootego, - e pela Metrobus, (as "Concessionárias") nos termos dos contratos de concessão firmados com a CMTC, em resultado do Edital de Concorrência CMTC nº 01/2007 ("Contratos de Concessão CMTC").

Para além das figuras integrantes da RMTC exploradas anteriormente, como a CDTC, destacamos também duas formas principais de organização das Concessionárias:

- **Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de Goiânia – SET:** representante institucional das Concessionárias; e
- **Redemob Consórcio:** consórcio firmado entre as Concessionárias, definido como a unidade organizacional operacional integrada de todas as concessionárias da RMTC, responsável pela operação da Central de Controle Operacional, prestação do Serviço de Informação Metropolitano, gestão dos Terminais e Estações da RMTC e operação do Sistema de Bilhetagem Eletrônica (Sitpass);

Todos os Contratos de Concessão CMTC foram assinados no ano de 2011 com prazo de vigência de 20 (vinte) anos, tendo, portanto, final no ano de 2031. Contudo, é importante destacar que foi autorizada a reestruturação dos Contratos de Concessão CMTC, no âmbito do projeto "**Nova RMTC**", incluindo a prorrogação dos prazos dos referidos contratos por mais 20 (vinte) anos, acrescidos do prazo remanescente da concessão, conforme mais bem explorado pelo item 3.7 deste Relatório.

3.6.2 Operações de Transporte nos Municípios Relevantes

Conforme item anterior deste Relatório, o transporte coletivo municipal e intermunicipal dos Municípios Relevantes se dá através da prestação de serviços no âmbito da Rede Metropolitana de Transporte Coletivo da Grande Goiânia – RMTC, conforme gerida pela CMTC e integrada pelos demais agentes anteriormente destacados no sistema.

3.6.3 Sistema de Bilhetagem

Os Contratos de Concessão CMTC previram, desde sua versão originalmente firmada, a instituição de sistema integrado de cobrança entre as Concessionárias, denominado de Sistema de Bilhetagem Eletrônica (“**SBE**”), conforme descrito no Edital de Concorrência CMTC nº 01/2007.

Os Contratos de Concessão CMTC estabelecem que os procedimentos de “*provimento, manutenção e conservação, o custeio e todos os demais aspectos relacionados ao Sistema de Bilhetagem Eletrônica*” serão de livre ajuste entre as Concessionárias e o SET.

Dessa forma, no âmbito contratual, é apontada a figura do “gestor” do SBE, sendo este responsável por, dentre outros: (i) emitir, distribuir e comercializar os créditos de viagens, através de “bilhete magnético” e “cartão eletrônico”; (ii) conservar, manter e dar suporte técnico a todo o parque de equipamentos e a todo o conjunto de sistemas que integram o SBE, abrangendo os componentes que equipam os ônibus e também os equipamentos de garagens, terminais de integração, plataformas de embarque e desembarque de corredores de transportes; e (iii) operar e manter o *back-office* do SBE, que abrange toda a infraestrutura de informática, telecomunicações, processamento, armazenamento e segurança de dados do sistema.

Dentre as responsabilidades e direitos das Concessionárias, relativos ao SEB, fica estabelecido que cada uma, conforme contrato de concessão respectivo, fará jus à remissão dos créditos de viagens, relativos aos passageiros por ela transportados, observado o modelo de repartição de receitas dos Contratos de Concessão CMTC, a se dar de forma diária pelo SET, por meio da liquidação e repasse do valor das faturas diárias de serviços emitidas pelas Concessionárias através do *Clearing* do SET.

Cabe, nos termos dos Contratos de Concessão CMTC, realizar controle sobre a arrecadação da RMTC mediante as informações fornecidas de forma automática pelas Concessionárias para a Central de Dados da CMTC, através do *Clearing* do SET e dos concentradores de dados instalados nas garagens das Concessionárias.

O atual sistema de bilhetagem eletrônico, gerido pelo RedeMob (nos termos dos Contratos de Concessão CMTC), é denominado de “**Sitpass**”. O Sitpass, conta com produtos como o Bilhete Único – *que possibilita um embarque e até 4 integrações gratuitas em um período de 2h30 sem a necessidade de passar por terminais de integração* – o Bilhete Único para empresas e Passe Livre do Trabalhador, Passe Livre Estudantil, Sitpass Criança, Sitpass Eventual e Cartão Família.

3.6.4 Normas sobre transporte coletivo urbano nos Municípios Relevantes

Em complemento às demais normas analisadas ao longo deste Relatório, observando o arcabouço legislativo dos Municípios Relevantes, identificam-se as seguintes normas relevantes no âmbito do transporte coletivo:

3.6.4.1 Goiânia

A Lei Municipal nº 9.548/15, institui o Programa Municipal de Parcerias Público-Privadas, destinado a promover, fomentar, coordenar, regular e fiscalizar a realização de parcerias público-privadas no âmbito da Administração Pública Municipal Direta e Indireta e cria a Comissão Gestora de Parcerias Público-Privadas de Goiânia.

A Lei Municipal nº 8.148/03, autoriza o Poder Executivo a constituir e a instalar, na qualidade de acionista fundador, a CMTC, como uma sociedade anônima de capital fechado, na forma de empresa pública regida pela legislação federal das sociedades por ações. Em complemento, a Lei Municipal nº 8.231/03, autoriza o Poder Executivo a constituir integralização de capital social à CMTC.

A Lei nº 9.323/13, cria o Conselho Municipal de Transporte e Mobilidade de Goiânia ("CMTM-G"), órgão colegiado de caráter consultivo, com a finalidade de avaliar, orientar e propor sugestões para o desenvolvimento do transporte e de mobilidade no âmbito do município. Nos termos do art. 2 da lei, o CMTM-G será composto por representantes do Governo Municipal e da sociedade civil, incluindo 02 (dois) representantes da CMTC.

A Lei Municipal nº 10.977/23, que dispõe sobre o instrumento do Estudo de Impacto de Trânsito – EIT no Município de Goiânia, determina que o empreendimento, público ou privado, considerado polo gerador de viagem, dependerá de análise e aprovação prévia de EIT, pelo órgão ou entidade municipal de trânsito, para solicitar as licenças ou autorizações de construção, ampliação ou funcionamento, nos termos do Plano Diretor de Goiânia.

3.6.4.2 Aparecida de Goiânia

A Lei Municipal nº 3.014/11, autoriza o Poder Executivo a fazer a alienação, sob a forma de doação, à CMTC, do bem público, caracterizado no artigo anterior desta Lei, destinando-se a área resultante, exclusivamente, às obras de reforma e ampliação do Terminal de Integração Veiga Jardim, que serve a RMTC.

A Lei Municipal nº 2.458/04, autoriza o Poder Executivo a integralizar e realizar a participação acionária na qualidade de acionista do capital social da CMTC, constituída como uma sociedade

anônima de capital fechado, na forma de empresa pública regida pela legislação federal das sociedades por ações.

A Lei Municipal nº 3.399/17, cria o Programa Parada Segura, destinado a incentivar medidas e iniciativas que visem a segurança de usuários, passageiros e trabalhadores do transporte coletivo por ônibus do Município de Aparecida de Goiânia. Fica atribuído à CMTC a orientação dos motoristas do transporte coletivo por ônibus para embarque e o desembarque de passageiros fora das paradas regulamentares em horários especiais e noturnos e a fiscalização do cumprimento da referida legislação.

3.6.4.3 Senador Canedo

A Lei Municipal nº 1.851/14, institui o Programa Municipal de Parcerias Público-Privadas, destinado a disciplinar e promover a realização de parcerias público-privadas no âmbito da Administração Pública do Município de Senador Canedo, observadas as normas gerais previstas na Lei Federal nº 11.079, de 30.12.2004, e demais normas aplicáveis à espécie.

3.6.4.4 Trindade

A Lei Municipal nº 1.590/14, institui o Programa Municipal de Parcerias Público-Privadas, destinado a disciplinar e promover a realização de parcerias público-privadas no âmbito da Administração Pública do Município de Trindade-GO, observadas as normas gerais previstas na Lei Federal nº 11.079, de 30.12.2004, e demais normas aplicáveis à espécie.

A Lei Municipal nº 1.109/04, autoriza o Poder Executivo a integralizar e realizar a participação acionária na qualidade de acionista do capital social da CMTC, constituída como uma sociedade anônima de capital fechado, na forma de empresa pública regida pela legislação federal das sociedades por ações.

3.6.4.5 Goianira

Nas pesquisas realizadas não identificamos normas específicas do município de Goianira para a organização de seu sistema de transporte coletivo de passageiros, nem foi disponibilizado para análise, qualquer documento elaborado nesse sentido, tampouco norma municipal, lei ou decreto.

3.7 Projeto Nova Rede Metropolitana de Transporte Coletiva da Grande Goiânia – RMTC

Após a apresentação e análise dos principais conceitos, organização institucional e agentes principais que relacionados à mobilidade urbana e transporte público coletivo na RMG e nos Municípios Relevantes, incluímos este capítulo adicional para consolidação da nossa análise acerca projeto de renovação da RMTC.

3.7.1 Histórico e criação do Projeto Nova RMTC

Se encontra em curso a implementação de políticas públicas voltadas à recuperação e melhoria da qualidade da prestação dos serviços no âmbito da RMTC, bem como o reestabelecimento da capacidade de investimentos na prestação desses serviços por parte dos agentes públicos e privados, possibilitando a geração de recurso para aplicação na renovação da frota e na modernização do que ficou denominado (conforme Lei Complementar nº 187, de 6 de outubro de 2023) de Sistema Integrado de Transporte de Rede Metropolitana de Transporte Coletivo da Grande Goiânia (“SIT/RMTC”).

Como visto anteriormente, no intuito de tornar mais eficiente e de alinhar às questões financeiras de infraestrutura e gestão relativas ao sistema metropolitano de transportes coletivos, foi aprovada a LC 169/21, que reformula e disciplina a RMTC, além de reestruturar a CDTC e a CMTC. A referida lei complementar foi seguida pela edição da Deliberação CDTC nº 01, de 25 de fevereiro de 2022, que instituiu o projeto denominado “Nova RMTC – Mobilidade como Serviço” (“Projeto Nova RMTC”).

Mais recentemente, dando corpo ao Projeto Nova RMTC, foi editada a Lei Complementar nº 187, de 6 de outubro de 2023, pela qual autoriza a reorganização da prestação dos serviços de transporte público coletivo do Sistema Integrado de Transporte da Rede Metropolitana de Transporte Coletivo da Grande Goiânia – SIT/RMTC e a constituição de sua Câmara de Liquidação e Custódia – CLC/RMTC (“LC 187/23”).

O Projeto Nova RMTC conta atualmente com apoio da MetrôS, SGG, Goiás Parcerias e Secretaria de Estado da Economia¹³.

¹³ Estado de Goiás. Goiás Parcerias – Nova RMTC: <https://goias.gov.br/goiasparcerias/nova-rmtc/> (Acesso em: 12 de dezembro de 2024).

3.7.2 Medidas e Políticas Implementadas

3.7.2.1 LC 187/2023

Nos termos da LC 187/2023, ficou autorizada a reorganização do SIT/RMTC, com o objetivo de promover a sua eficiência e a modernização de sua operação, na forma das autorizações previstas pelo dispositivo. Neste sentido, para serem implementadas, todas as autorizações da lei complementar deverão ser deliberadas e regulamentadas pela CDTC (art. 1, parágrafo único).

Nos termos do art. 2, as atividades de operação, provimento e renovação da frota, inclusive a realização de investimentos em infraestrutura, envolvidas na prestação dos serviços do SIT/RMC, poderão ser segregadas em delegações das diferentes concessionárias, para que:

I - o transporte coletivo em todas as linhas regulares integradas do SIT/RMTC e a manutenção dos veículos convencionais dessas linhas sejam atribuídos às delegatárias denominadas operadoras do sistema integrado, e cada uma delas será responsável pela operação de um lote específico de serviços do SIT/RMTC, na forma estabelecida pela CDTC e fixada em edital e em contratos pela Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos - CMTC; e

II - o provimento e a renovação dos ônibus empregados nos serviços do SIT/RMTC, e a execução de investimentos em infraestrutura determinados pela CDTC e delimitados contratualmente, sejam atribuídos às delegatárias denominadas provedoras indicadas no caput do art. 5º, responsáveis por fornecer a frota convencional e por fornecer e manter a frota elétrica e respectiva infraestrutura de recarga dos veículos, cedidas às delegatárias operadoras de todo o SIT/RMTC, para que elas operem os veículos e prestem os serviços de transporte diretamente aos usuários.

Dentre as autorizações, destacamos a previsão de reestruturação dos Contratos de Concessão da CMTC, conforme Capítulo II da referida Lei Complementar, que caso implementada, ocorrerá através de aditamentos contratuais. Neste sentido, o art. 4º:

Art. 4º A reestruturação dos contratos de concessão em vigor, tratada no art. 3º, se for implementada, deve ocorrer por aditamento contratual, da seguinte forma:

I – o objeto dos contratos de concessão em vigor poderá ser adaptado para que as concessionárias preservem todas as suas atribuições de delegatárias operadoras, com a desoneração das obrigações pertinentes ao provimento e à renovação da frota no seu respectivo lote;

II – a remuneração, o regime de bens reversíveis e as demais disposições contratuais necessárias poderão ser adaptados de maneira correspondente à divisão do escopo contratual entre a operação e o provimento de frota; e

III – o prazo dos contratos de concessão em vigor, com base na previsão contida, poderá ser prorrogado antecipadamente por 20 (vinte) anos, e a isso deverá ser acrescido o prazo remanescente de sua vigência, cuja contagem teve início na data da assinatura desses contratos.

§ 1º A prorrogação do prazo dos contratos de concessão em vigor, conforme a autorização indicada no inciso III do caput deste artigo, contempla o prazo adicional necessário à amortização de financiamentos de longo prazo que serão associados à realização de investimentos no SIT/RMTC, inclusive relacionados à implementação de frota elétrica, acrescidos ao escopo de obrigações de investimentos das concessionárias atuais, a serem executados por meio da(s) sociedade(s) prevista(s) no art. 5º desta Lei Complementar.

§ 2º Se forem prorrogados antecipadamente, conforme a autorização indicada no inciso III do caput deste artigo, todos os contratos de concessão em vigor poderão ter data final de vigência uniformizada.

Das inovações da legislação, também destacamos a autorização para constituição de uma ou mais Sociedades de Propósito Específico – SPEs pelas Concessionárias, para atuarem como delegatárias provedoras de toda a frota de ônibus do SIT/RMTC e promotoras de investimento em Infraestrutura. Constituídas as SPES, deverá ser celebrado entre cada uma e a CMTC, contrato de concessão específico, cujo objeto será a delegação dos serviços de provimento e renovação de frotas de ônibus.

Além disso, a LC 187/23 autorizou a constituição de Câmara de Liquidação e Custódia do SIT/RMTC – CLC/RMTC, pessoa jurídica de direito privado, sem fins lucrativos, na forma de associação civil, composta pela CMTC, na qualidade de representante do poder público, e pelas concessionárias do SIT/RMTC, incluída(s) a(s) nova(s) sociedade(s) de que trata o art. 5º desta Lei Complementar, sujeita à regulamentação e à fiscalização da CDTC com apoio da AGR, como

mecanismo institucional independente destinado a centralizar e fazer a custódia de valores arrecadados, bem como administrar os fluxos de todos os recursos financeiros do sistema decorrentes da arrecadação de tarifas dos usuários, também de repasses de subsídios públicos aportados como complemento tarifário, além de outras formas definidas em normas próprias (art. 7º).

Conforme constituída, todos os repasses feitos como complemento tarifário pelo Estado de Goiás e pelos Municípios de Goiânia, Senador Canedo e Aparecida de Goiânia, e todos os recursos arrecadados com a comercialização de produtos tarifários aplicáveis no SIT/RMTC, deverão ser repassados à CLC/RMTC, que substituirá todos os mecanismos de custódia, compensação e liquidação financeira existentes no atual sistema.

3.7.2.2 Deliberações CDTC

- **Deliberação nº 09, de 27 de outubro de 2023**

Em observância à LC 187/23 e a necessidade de deliberação específica por parte da CDTC para implantação das medidas aprovadas, a Deliberação CDTC 09/23 reestruturou e ampliou o Projeto Nova RMTC (conforme anteriormente definido pela Deliberação CDTC 01/22). Neste sentido, o Projeto Nova RMTC é composto por 09 iniciativas (“Iniciativas Nova RMTC”):

- (I) **Nova Frota**, consistente na renovação de toda a frota de veículos convencionais atualmente em operação no SIT-RMTC;
- (II) **Nova Anhanguera**, consistente na realização de investimentos na recuperação, renovação e manutenção da infraestrutura de transportes do Eixo Anhanguera, inclusive dos terminais e das estações que o integram, bem como na implementação de frota de veículos elétricos para operação no Eixo;
- (III) **Novo BRT Norte-Sul**, consistente na realização de investimentos no início da operação e manutenção da infraestrutura do BRT Norte-Sul, com a possibilidade de implementação de frota de veículos elétricos para operação no corredor;
- (IV) **Novo Plano Operacional**, que contemple a revisão dos padrões de qualidade para a prestação do Serviço, a atualização dos traçados das linhas e da programação operacional das concessionárias do SIT/RTMC e o redimensionamento de frota e/ou de viagens, em atendimento às necessidades de deslocamento e demandas atuais dos usuários, constatadas a partir de estudo de demanda atualizado;

- (V) **Novas Ações na Segurança**, consistentes em um conjunto de medidas voltadas à promoção da integração dos órgãos de segurança pública responsáveis pelo policiamento ao longo das linhas, estações e pontos de parada do SIT-RMTC; e à introdução de tecnologias de monitoramento (inclusive ITS - *Intelligent Transportation System*) na frota e nas estações de embarque;
- (VI) **Nova Gestão dos Pontos de Parada**, com o estabelecimento de plano de investimentos na implantação, renovação, gestão e preservação dos pontos de parada do SIT-RMTC;
- (VII) **Consolidação da Nova Política Tarifária**, com o objetivo de expandir e consolidar a revisão da política tarifária aplicável ao SIT-RMTC iniciada pela edição da Deliberação CDTC nº 02/2022 e de viabilizar os investimentos necessários, por meio da criação de garantias públicas de pagamento do complemento tarifário, previsto pela LC 169/2021, em seu artigo 6º, e pela Deliberação CDTC nº 02/2022, em seu artigo 4º; nos termos do artigo 1º da LC 187/2023;
- (VIII) **Super App da Mobilidade**, contemplando a estruturação e implementação de aplicativo que permita aos usuários do SIT-RMTC o acesso facilitado e integrado a ferramentas de roteirização; meios de pagamento; informações e suporte aos usuários relativos aos serviços regulares integrados e complementares do SIT-RMTC; e
- (IX) **Novos Serviços Complementares**, consistente na ampliação das modalidades e da oferta dos serviços complementares do SIT-RMTC, nas modalidades especial, personalizado ou diferenciado, incluindo, mas não se limitando ao City Bus 3.0; City Bike; City Escolar e City Acessível.

Adicionalmente, a Deliberação CDTC 09/23 também previu que a implementação da Nova RMTC deverá ser acompanhada pela revisão de todo o marco regulamentar e contratual da prestação de serviços do SIT/RMTC, na medida em que se fizer necessário (art. 3º). Ainda, fixou um prazo de 12 (doze) meses, contados da sua publicação, para a realização, ou ao menos início de realização, de cada uma das Iniciativas Nova RMTC.

- **Deliberação nº 10, de 27 de outubro de 2023**

A Deliberação CDTC 10/23, regulamenta as primeiras medidas para a implementação do Projeto Nova RMTC, conforme reestruturado pela Deliberação CDTC 09/23.

Neste sentido, determinou a revisão dos Contratos de Concessão, através de aditamento contratual, com ampliação de seu escopo, para que passem a englobar a renovação da frota e a requalificação

de infraestrutura do SIT/RMTC, dentre outros investimentos, mediante a renovação antecipada do prazo contratual.

Nos termos do seu art. 3º, em relação às Iniciativas Nova RMTC, as Concessionárias deverão adotar as medidas necessárias para implementação da:

- (I) **Iniciativa Nova Frota**, assumindo a obrigação de renovação integral da frota convencional afeta aos Serviços Regulares Integrados, em todas as suas modalidades, mediante a introdução de veículos zero quilômetro (0 km) em todos os lotes de serviços, objetivando a atualidade da tecnologia empregada, conforme cronograma e tipologia de veículos a ser estabelecida pela CMTC;
- (II) Iniciativa Nova Anhanguera, assumindo a obrigação de realização de investimentos na renovação, operação e manutenção da infraestrutura de transporte do Eixo Anhanguera, bem como na obtenção, operação e manutenção de veículos elétricos, acompanhados de todos os equipamentos e infraestrutura de suprimento de energia elétrica e de carga e recarga de energia necessários para a sua regular operação em referido eixo;
- (III) Iniciativa **Novo BRT Norte-Sul**, assumindo a obrigação de realização de investimentos para início da operação e manutenção da infraestrutura de transporte do Corredor BRT Norte-Sul, bem como, eventualmente, na obtenção, operação e manutenção de veículos elétricos, acompanhados de todos os equipamentos e infraestrutura de suprimento de energia elétrica e de carga e recarga de energia necessários para a sua guiar operação em referido corredor;
- (IV) Iniciativa **Novo Plano Operacional**, atuando de maneira coordenada com a CDTC e a CMTC, desenvolver, em conjunto com consultoria especializada em engenharia de transporte, contratada para a condução de novos estudos de demanda que permitam a definição de novos padrões de qualidade dos Serviços; o redesenho da rede de transportes e o redimensionamento da frota das Concessionárias;
- (V) Iniciativa **Novas Ações na Segurança**, atuando de maneira coordenada com as autoridades do SIT-RMTC e com os órgãos responsáveis pelo policiamento ao longo de toda a extensão do SIT-RMTC, e assumindo a obrigação de implantar equipamentos de monitoramento remoto na frota e nos corredores BRT, através de tecnologia Intelligent Transportation System - ITS, incluindo aqueles necessários para a operação da Central de Controle Operacional (CCO) com vistas à integração das medidas de segurança;

- (VI) **Iniciativa Nova Gestão dos Pontos de Parada**, assumindo a obrigação de realizar a administração, operação, manutenção, conservação, limpeza e segurança patrimonial dos terminais de integração, das estações de conexão, das plataformas de embarque e desembarque dos corredores de transporte, e dos pontos de parada do SIT-RMTC;
- (VII) **Iniciativa Consolidação da Nova Política Tarifária**, voltada a expandir e consolidar a revisão da política tarifária aplicável ao SIT-RMTC, iniciada pela edição da Deliberação CDTC nº 02/2022, com o objetivo de viabilizar os investimentos necessários, por meio do aditamento dos Contratos de Concessão, para a incorporação, dentre outros, das garantias públicas de pagamento do complemento tarifário, previsto pela LC 169/2021, em seu artigo 6º, e pela Deliberação CDTC nº 02/2022, em seu artigo 4º, a serem constituídas pelos entes públicos da RMTC, nos termos do artigo 1º da LC 187/2023;
- (VIII) **Iniciativa Super App da Mobilidade**, assumindo as obrigações de implantar, operar e manter aplicativo observadas as diretrizes a serem estabelecidas pela CDTC, aplicativo que permita aos usuários do SIT-RMTC o acesso facilitado e integrado a ferramentas de roteirização; meios de pagamento; informações e suporte aos usuários relativos aos serviços regulares integrados e complementares do SIT-RMTC;
- (IX) **Iniciativa Novos Serviços Complementares**, assumindo a obrigação de ampliação das modalidades e da oferta dos serviços complementares do SIT/RMTC, nas modalidades especial, personalizado ou diferenciado, incluindo, mas não se limitando ao City Bus 3.0; City Bike; City Escolar e City Acessível, na medida em que sejam autorizados e regulamentados pela CMTC, em resoluções próprias.

- **Deliberação nº 10, de 27 de outubro de 2023**

A Deliberação CDTC 11/23, aprova as medidas de aceleração de investimentos no âmbito do Projeto Nova RMTC, na forma e condições do denominado “Plano de Ação Imediata”. O referido plano estabeleceu cinco medidas prioritárias (relacionadas à Iniciativas Nova RMTC), a serem executadas e viabilizadas com recursos e meios próprios das Concessionárias.

- **Deliberação nº 13, de 5 de agosto de 2024**

A Deliberação CDTC 13/24, aprova a nova fase do plano de investimentos do Projeto Nova RMTC, e a reestruturação dos contratos de concessão dos serviços de transporte público coletivo do SIT/RMTC. Assim, ficou a CMTC autorizada a pactuar o 5º Termo Aditivo aos Contratos de Concessão, com vistas à implantação de nova fase de investimentos para revitalização dos serviços

de transporte público coletivo do SIT/RMTC, no bojo da prorrogação do prazo contratual, ora determinada, pelo período adicional de 20 (vinte) anos, a contar da data de encerramento dos vínculos vigentes.

3.7.2.3 Reestruturação dos Contratos de Concessão

Dada a implementação do Projeto Nova RMTC, em 30 de outubro de 2024 foi assinado com as Concessionárias o 5º Termo Aditivo aos Contratos de Concessão. Destacamos, a seguir, os principais dispositivos:

- **Novos Investimentos:**

As Concessionárias assumiram, sem prejuízo das demais obrigações e demais investimentos contemplados pelo Projeto Nova RMTC que venham a ser objeto de aditamento contratual posterior, a obrigação de implementar os investimentos elencados no art. 3º da Deliberação CDTC 10/23.

- **Revisão da Tarifa de Remuneração:**

Em vista do aumento dos encargos contratuais das Concessionárias, operado pelo 5º Termo Aditivo, a equação econômico-financeira contratual deverá ser ajustada, por meio da revisão do valor da Tarifa de Remuneração, em consonância com as Ordens de Serviço emitidas para cada uma das Etapas dos Novos Investimentos.

- **Reformulação da Composição da Tarifa de Remuneração:**

A tarifa de Remuneração das Concessionárias será calculada como o resultado da soma dos seguintes componentes:

- I. A **"Parcela A"** composta por elementos de caráter permanente, aplicáveis ao longo de toda a vigência dos Contratos de Concessão; e
- II. A **"Parcela B"** composta por elementos de caráter temporário, em atenção às fases e implementação dos Novos Investimentos;

- **Renovação e Prorrogação do Prazo de Concessão:**

Para o fim, dentre outros motivos, de conferir viabilidade para que as Concessionárias possam implementar os Novos Investimentos, incluindo os Primeiros Novos Investimentos, bem como para que possam diferir a sua amortização por meio de ajustes futuros da Tarifa de Remuneração, os Contratos de Concessão tiveram seu prazo de vigência prorrogado até o dia **24 de março de 2048**, correspondente ao prazo adicional de 20 (vinte) anos.

- **Constituição do Consórcio BRT**

Ficou convalidada, para que surta os seus efeitos, a decisão da CMTC, de constituição, pelas Concessionárias, do denominado Consórcio do Sistema Metropolitano BRT (“Consórcio BRT”), como veículo substituto da SPE autorizada pelo art. 5º da LC 187/23.

O Consórcio BRT, por conta e ordem das Concessionárias, tem por objetivos: (i) viabilizar o provimento de ônibus elétricos; (ii) fazer os investimentos e a operação de garagens e respectivas infraestruturas externas e internas de recarga de baterias de veículos elétricos; (iii) contratar o fornecimento de energia elétrica; e (iv) executar serviços de manutenção veicular de frotas elétricas.

Enquanto não constituído formalmente o Consórcio BRT, as Concessionárias poderão se valer, transitoriamente, se necessário, com anuência da CMTC, da estrutura administrativa e operacional RedeMob Consórcio para prover ônibus elétricos, arrecadar, gerir e administrar os fluxos de recursos financeiros inerentes.

- **Constituição da Câmara de Liquidação e Custódia - CLC/RMTC**

Ficaram as Concessionárias autorizadas a tomarem a iniciativa de constituição, nos termos da LC 187/23, da CLC/RMTC. Dessa forma, deverão ser direcionados diretamente à CLC/RMTC, quando ela for constituída, todos os repasses feitos na forma de Complemento Tarifário pelo Estado de Goiás e pelos Municípios de Goiânia, Aparecida de Goiânia, Senador Canedo, Trindade e Goianira, e todos os recursos arrecadados com a comercialização de produtos tarifários aplicáveis no SIT/RMTC.

As Concessionárias e o SET poderão, por livre ajuste, observada anuência da CMTC, convencionar a substituição da CLC-RMTC por qualquer outro mecanismo de centralização, custódia e gestão dos valores arrecadados, incluindo a hipótese de passar a ser prevista no ordenamento jurídico brasileiro figura despersonalizada para permitir que os recursos financeiros do SIT/RMTC sejam geridos de forma independente, como patrimônio segregado da própria CLC/RMTC.

- **Garantias Públicas de Pagamento do Complemento Tarifário e demais Obrigações Financeiras**

As Concessionárias atuarão em conjunto e empreenderão seus melhores esforços para que os entes federativos celebrem com instituições financeiras, CMTC e Concessionárias, os denominados “Contrato de Administração de Garantias”. os quais, nos termos da legislação própria, atribuirão materialidade às garantias públicas de adimplemento de pagamento do COMPLEMENTO TARIFÁRIO e demais obrigações financeiras derivadas, incluindo, sem se limitar, o COMPLEMENTO SEGREGADO, nos termos e por força das leis complementares específicas, a

saber: a LCE 190/2023 do Estado de Goiás; a LCM de Goiânia 372/2024; a LCM de Aparecida de Goiânia 230/2024; e a LCM de Senador Canedo nº 2. 787 /2023.