

Estudo Nacional de Mobilidade Urbana



Relatório de Diagnóstico Volume 2

Região Metropolitana de João Pessoa – V5.0

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

Logit

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

Oficina Consultores

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

TYLin

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

Coordenação do PMO e desenvolvimento dos Insumos da Estratégia Nacional

Bain & Company

Rodrigo Más, Wagner Costa

Assessoria Jurídica

Machado Meyer

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

Sistema de Informações Geográficas (SIG)

Logit

Patrícia Tozzi, Débora Gonçalves

Geológica

Cássio Fernando Rossetto

Consultores

Orlando Strambi, Claudia Martinelli

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

Equipe Técnica

Diagnóstico, Rede Estrutural Necessária e Banco de Projetos

Logit

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

Oficina Consultores

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

TYLin

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

Assessoria Jurídica

Machado Meyer

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

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

Índice

Índice	4
Lista de Figuras	6
1 Introdução	7
2 Apêndice I - Aspectos institucionais.....	8
2.1 Aspectos Institucionais	8
2.1.1 Composição e caracterização da RM	8
2.1.2 Órgãos Deliberativos e Consultivos	9
3 Apêndice II – Aspectos Jurídicos e Regulatórios	19
3.1 Aspectos Institucionais	19
3.1.1 Política Nacional de Mobilidade Urbana	19
3.1.2 Estatuto da MetrÓpole.....	20
3.1.3 Função Pública de Interesse Comum na RM.....	20
3.1.4 PDUI da RM	21
3.1.5 Normas dos Municípios Relevantes.....	21
3.1.6 Município de João Pessoa.....	21
i. Secretaria Municipal de Mobilidade	22
ii. Conselho Municipal de Mobilidade Urbana.....	23
iii. Conselho de Desenvolvimento Urbano.....	23
3.1.7 Município de Bayeux	26
3.1.8 Município de Cabedelo	29
3.1.9 Município de Santa Rita.....	31
3.2 Aspectos do arcabouço normativo (Metropolitano, Estadual ou Municipal) na gestão da mobilidade urbana sob os seguintes pontos de vista:.....	33
3.2.1 Urbanístico	33
3.2.2 Institucional.....	34
3.2.3 Ambiental	35
3.2.4 Operacional	36
3.2.5 Financeiro.....	36
3.2.6 Fundo de Desenvolvimento Metropolitano.....	36
3.2.7 Fundo Garantidor de Parceria Público-Privada do Estado da Paraíba (“FGP-PB”)....	37

3.2.8	Fundo de Desenvolvimento do Estado da Paraíba - FDE.....	38
3.3	Sistema de Transporte Público de Passageiros da RM	38
3.4	Principais operações de transporte no âmbito da RM.....	39
3.4.1	Trilhos: operação pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos.....	39
3.4.2	Água: Transporte Hidroviário de Balsa.....	39
3.4.3	Pneus: Contratos de Concessão celebrados pelo DERP-PB.....	40
3.5	Situação atual da prestação dos serviços.....	41
3.5.1	Principais operações de transporte nos Municípios Relevantes.....	41
3.5.2	Normas sobre transporte coletivo urbano nos Municípios Relevantes	41

Lista de Figuras

Figura 1 – Relatório de Diretrizes e Propostas: Articulação Metropolitana 35

1 Introdução

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

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

O Apêndice II apresenta o conjunto de informações e análises feitas para elaboração do diagnóstico jurídico e regulatório da RMJP, constante no capítulo 3.7 do Relatório de Diagnóstico.

2 Apêndice I - Aspectos institucionais

2.1 Aspectos Institucionais

2.1.1 Composição e caracterização da RM

No Estado da Paraíba, entre os anos de 2003 e 2013 foram criadas, no total, 12 (doze) regiões metropolitanas, conforme previsão da Constituição do Estado da Paraíba, promulgada em 5 de outubro de 1989 (“CE”), que estabeleceu em seu art. 24:

***Art. 24.** O Estado poderá, mediante lei complementar, ouvidos os Municípios a serem integrados, instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, constituídas por agrupamentos de Municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum, assegurando, paritariamente, a participação dos Municípios envolvidos e da sociedade civil na gestão regional.*

Os artigos subsequentes do capítulo IV “*Das Regiões Metropolitanas, Aglomerações Urbanas e Microrregiões*” cuidam de estabelecer as demais diretrizes aplicáveis às Regiões Metropolitanas e demais institutos de regionalização, como a faculdade estadual de criar órgãos ou entidades de apoio técnico regionais para organizar, planejar e executar as ações públicas de interesse comum (art. 25, CE) e os requisitos mínimos do ato normativo pela criação de determinada unidade regional, senão vejamos:

***Art. 29.** Lei complementar estadual disporá sobre:*

I - as condições para integração das regiões em desenvolvimento;

II - a composição dos organismos regionais, integrantes dos planos estaduais e municipais de desenvolvimento econômico e social, que deverão ser devidamente aprovados.

A Região Metropolitana de João Pessoa (“RMJP”) foi criada pela Lei Complementar Estadual n.º 59 de 30 de dezembro de 2003, conforme alterada pela LC n.º 90/09¹ e pela LC n.º 93/09² (“LC 59/03”), e é atualmente composta por 12 (doze) municípios, sendo eles: João Pessoa, Bayeux, Cabedelo, Conde, Cruz do Espírito Santo, Lucena, Rio Tinto, Santa Rita, Alhandra, Caaporã, Pedras do Fogo e Pitimbu.³

¹ Lei Complementar n.º 90 de 23 de setembro de 2009 (“LC n.º 90/03”) incluiu os Municípios de Alhandra, Caaporã e Pitimbu na RMJP.

² Lei Complementar n.º 93 de 11 de dezembro de 2009 (“LC n.º 93/09”) incluiu o Município de Pedras do Fogo.

³ Excluiu-se o Município de Mamanguape após a criação da Região Metropolitana do Vale do Mamanguape em 2013, conforme Lei Complementar n.º 116, de 21 de janeiro de 2013.

2.1.1.1 Estruturas Governamentais

A LC 59/03, como arranjo institucional, previu a atuação de dois principais órgãos de governança da RMJP: (i) o Conselho de Desenvolvimento Metropolitano (“Conselho de Desenvolvimento”), de caráter consultivo, normativo e deliberativo, criado pela referida norma (art. 2º, LC 59/03); e (ii) o Órgão Executor (art. 6º, LC 59/03), responsável pela execução e operacionalização das decisões emanadas do Conselho de Desenvolvimento.

Nos mesmos termos do art. 6º da LC 59/03, estabeleceu-se que o Consórcio de Desenvolvimento Intermunicipal da Região Metropolitana de João Pessoa (“CONDIAM”), assumiria a função do Órgão Executor da RMJP:

Art. 6º. *A execução das decisões emanadas do Conselho Deliberativo serão operacionalizadas pelo Consórcio de Desenvolvimento Intermunicipal da Região Metropolitana de João Pessoa – CONDIAM – PB, instituído pelos Municípios integrantes da Região Metropolitana.*

Parágrafo Único - *No caso de extinção do CONDIAM – PB, na forma da legislação vigente, o Poder Executivo poderá designar outra instituição para operacionalizar*

Adicionalmente, além de criar o Conselho de Desenvolvimento, a LC 59/03 definiu que sua instalação deveria dar-se por convocação do Governo do Estado no prazo de até 90 (noventa) dias, contados da publicação da referida norma (art. 8º, LC).

Em que pese a previsão legal e a constituição formal da RMJP e de seus órgãos de governança, fato é que não houve a materialização de sua institucionalização.

Neste sentido, até o momento, não existe qualquer agência que se responsabilize pela gestão e pelo planejamento da RMJP. Quando consultado o “Estatuto da Metrópole” (Lei Federal n.º 13.089/2015), é constatado que, no âmbito da RMJP, tampouco foram criados os instrumentos previstos na Lei Federal para efetivação do desenvolvimento integrado, envolvendo todos os Municípios que a compõem, quais sejam: o plano de desenvolvimento urbano integrado (“PDUI”), planos setoriais interfederativos, fundos públicos, operações urbanas consorciadas interfederativas, consórcios públicos, convênios de cooperação, contratos de gestão, parceria público-privadas interfederativas, dentre outros.

Não obstante, considerando a possibilidade de uma eventual materialização da RMJP, destrinchamos abaixo as disposições relativas aos órgãos de governança previstos.

2.1.2 Órgãos Deliberativos e Consultivos

2.1.2.1 Conselho de Desenvolvimento da RMJP

Segundo a LC n 59/03, o Conselho de Desenvolvimento tem caráter consultivo, normativo e deliberativo e é composto: (i) pelo Governador do Estado, que o presidirá; (ii) pelo Prefeito de cada

Município que integra o CONDIAM; (iii) por dois representantes do Estado; e (iv) por representantes da sociedade civil, dos quais deverão, pelo menos, constar 01 (um) representante das classes produtoras, 01 (um) representante da classe comercial, 01 (um) representante dos trabalhadores, 01 (um) representante da Universidade Federal da Paraíba e 01 (um) representante da Universidade Estadual da Paraíba – UEPB (art. 2º, LC 59/03).

Ainda, ficou determinado que cabe ao Conselho de Desenvolvimento as seguintes atribuições (art. 3º, LC 59/03):

I – elaborar e manter atualizado o Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana e a programação dos serviços comuns;

II – definir e supervisionar as atividades, os empreendimentos e os serviços declarados como de interesse comum;

III – instituir e promover demais instrumentos de planejamento do interesse metropolitano, entre eles, o Sistema Metropolitano de Informações;

IV – propor critérios de compensação financeira aos Municípios Metropolitanos que suportem ônus decorrentes da execução de funções e de serviços de interesse comum;

V – elaborar seu regimento interno;

VI – comunicar suas deliberações aos Municípios da Região e às autoridades estaduais responsáveis pelas funções públicas de interesse comum, no prazo de 20 (vinte) dias, após a decisão;

VII – convocar ordinariamente, a cada 6 (seis) meses, audiências públicas, para expor suas deliberações referentes aos estudos e aos planos em desenvolvimento pelo CONDIAM - PB, como também prestar contas relativas à utilização dos recursos públicos aplicados sob a supervisão do Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana.

Parágrafo Único – *O Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana de João Pessoa compatibilizará suas deliberações com as diretrizes fixadas pela União e pelo Estado para o desenvolvimento da Região.*

Nos termos do art. 5º da referida norma, o Conselho de Desenvolvimento também poderá constituir Câmaras Temáticas de Natureza Técnica, para assegurar rapidez no processo operacional.

Contudo, reiteramos que o Conselho de Desenvolvimento (ou outro órgão de atuação equivalente) não foi instalado e não é operacional. Também não foram elaborados quaisquer dos planos, regimentos, e sistemas e demais instrumentos mencionados pela LC 59/03.

2.1.2.2 Consórcio de Desenvolvimento Intermunicipal da Região Metropolitana

A LC 59/03 atribuiu ao CONDIAM a função de “Órgão Executor” da RMJP, conforme redação de seu art. 6º, podendo este ser substituído por outra instituição, no caso de sua extinção.

Para além da competência de operacionalizar as decisões do Conselho Deliberativo, o CONDIAM participará do Conselho de Desenvolvimento, na condição de Secretaria Executiva, sem direito a

voto (art. 2º, §2º, LC 59/03) e poderá aplicar recursos financeiros, mediante convênio firmado pelo Governo do Estado, a ações de interesse da RMJP (art. 9º, §3º, LC 59/03).

O CONDIAM, anteriormente denominado de “*Consórcio de Desenvolvimento Intermunicipal da Área Metropolitana de João Pessoa*” foi criado em 07 de janeiro de 2002, ou seja, anteriormente à criação da RMJP por Lei Complementar, e tinha como finalidades⁴:

(...) conforme Ata de Constituição: promover e acelerar o desenvolvimento sustentável e a conservação ambiental; promover programas de infraestrutura urbana e intermunicipal, saneamento ambiental, educação, saúde, turismo, cultura e lazer; promover o desenvolvimento da pessoa humana; fomentar a integração das ações entre as empresas e órgãos governamentais no tocante às questões de emprego e renda; promover medidas, corretiva ou preventivamente, destinadas à conservação do meio ambiente, à despoluição dos rios, limpeza de vias públicas, reciclagem dos resíduos sólidos urbanos, coleta seletiva de resíduos sólidos urbanos; gerir recursos financeiros e tecnológicos destinados ao desenvolvimento sustentável da região; apoiar políticas, planos e programas de outras esferas Estadual ou Federal que corroborassem com os objetivos do CONDIAM/PB; e promover a capacitação do corpo técnico que gerencia o consórcio (CONDIAM/PB, 2002^a; 2002b). (NASCIMENTO, 2012)

Até o presente momento, não foram disponibilizados contratos, convênios, estatutos, normas, ou demais instrumentos jurídicos cujo objeto esteja relacionado com a constituição do CONDIAM.

Ainda assim, pelas vias de acesso a informações públicas, foi possível localizar a Lei Municipal n.º 9.692 de 08 de abril de 2002 (“LM 9.692/02”), que autoriza o Município de João Pessoa a participar de Consórcio de Desenvolvimento Intermunicipal da Área Metropolitana de João Pessoa – CONDIAM, e dá outras providências. Seu art. 1º dispõe sobre alguns dos objetivos do Consórcio:

Art. 1º – *Fica o Poder Executivo Municipal autorizado a integrar o Município de João Pessoa, no Consórcio de Desenvolvimento Intermunicipal da área Metropolitana de João Pessoa – CONDIAM, instituído sob a forma de sociedade civil, sem fins lucrativos, objetivando a promoção do desenvolvimento da região, representada pelos municípios integrantes do consórcio, realizando atividades de planejamento, execução de políticas públicas e captação de recursos para implementação de programas e projetos de desenvolvimento.*

Parágrafo Único – *poderão integrar o Consórcio de Desenvolvimento Intermunicipal os Municípios de João Pessoa, Cabedelo, Bayeux, Santa Rita, Conde, Lucena e Cruz do Espírito Santo.*

⁴ NASCIMENTO, A. B. F. M. Relações de Cooperação em Consórcios Públicos de Regiões Metropolitanas: análises do CONDIAM/PB e o Consórcio Grande Recife. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Administração da Universidade Federal do Rio Grande do Norte para obtenção do título de Mestre em Administração. UFRN: Natal. 2012.

Ainda que não seja possível realizar uma análise mais aprofundada, considerando que não foram disponibilizados os documentos relacionados ao CONDIAM, o trecho destacado anteriormente é suficiente para expor uma problemática do arranjo institucional da RMJP.

Ao aproveitar a estrutura anteriormente existente do CONDIAM para operacionalizar a RMJP, o Governo do Estado da Paraíba aglutinou dois institutos que, à primeira vista, apresentam incompatibilidades consideráveis.

Primeiro que o Estatuto da Metrópole institui em seu art. 8º⁵ que a governança interfederativa das regiões metropolitanas deverá compreender, em sua estrutura básica, uma instância composta por representantes do Poder Executivo dos entes federativos integrantes das unidades territoriais urbanas. Similarmente, a CE determina que deverá ser assegurada a participação dos Municípios envolvidos na gestão regional de forma paritária (art. 24, CE).

A LC 59/03 tenta assimilar as referidas disposições ao prever que o Conselho de Desenvolvimento será composto, dentre outros, *“pelo Prefeito de cada Município que integra o CONDIAM”*.

Ao que parece, contudo, é que o CONDIAM não é composto por todos os Municípios que integram a Região Metropolitana (art. 1º, parágrafo único, LM 9.692/02). Logo, isso significaria que nem todos os Municípios da RMJP estariam representados a nível de governança institucional da região.

Segundo, que a adesão à RMJP, em que pese a previsão do art. 1º, §1º da LC 59/03⁶, é compulsória. Senão, vejamos o que dispõe o §2º do mesmo dispositivo:

§2º - Os Municípios que vierem a ser constituídos a partir da fusão ou do desmembramento dos Municípios citados neste artigo, respeitado o disposto no art. 24 da Constituição Estadual, passarão a compor, automaticamente, a Região Metropolitana de João Pessoa.

O dispositivo está em conformidade com o entendimento consolidado pelo STF⁷, de que a participação dos Municípios na região metropolitana é compulsória, de forma que não há direito de retirada ou necessidade de aprovação prévia do legislativo municipal.

O CONDIAM, por sua vez, é um consórcio público de direito privado, cuja adesão é voluntária. Ao vincular, portanto, a representatividade na governança da RMJP à participação no CONDIAM, a LC 59/03 desvirtua os dois institutos.

⁵ Art. 8º A governança interfederativa das regiões metropolitanas e das aglomerações urbanas compreenderá em sua estrutura básica: I – instância executiva composta pelos representantes do Poder Executivo dos entes federativos integrantes das unidades territoriais urbanas; II – instância colegiada deliberativa com representação da sociedade civil; III – organização pública com funções técnico-consultivas; e IV – sistema integrado de alocação de recursos e de prestação de contas.

⁶ § 1º - Em até trinta dias após a publicação desta Lei, os Municípios listados no caput deste artigo deverão, por seus Prefeitos, comunicar a concordância em participar da Região Metropolitana ora criada, sob pena de exclusão.

⁷ ADI 1841/RJ, Rel. Min. Carlos Velloso, DJ 20.9.2002; ADI 796/ES, Rel. Min. Néri da Silveira, DJ 17.12.1999

Portanto, seria necessária uma readequação tanto da LC 59/03, como das normas e demais instrumentos que instituem o CONDIAM, para que estes pudessem integrar de forma complementar o arranjo institucional da RMJP, o que não parece ter sido realizado até o momento.

De toda forma, é importante destacar que o CONDIAM pouco parece ter contribuído para a integração da RMJP, para além da implantação do Aterro Sanitário de João Pessoa, envolvendo os Municípios de João Pessoa, Bayeux, Cabedelo, Cruz do Espírito Santo, Lucena e Santa Rita.⁸

2.1.2.3 Consórcio Intermunicipal da Região Metropolitana de João Pessoa – METRO +

Os 12 (doze) Municípios integrantes da RMJP firmaram no dia 08 de fevereiro de 2021, através de seus representantes legais, o Protocolo de Intenções, visando à Constituição do Consórcio Intermunicipal da Região Metropolitana de João Pessoa (“Protocolo de Intenções”).

Foi possível identificar a edição de lei ratificadora do Protocolo de Intenções por todos os Municípios Relevantes a este relatório, com exceção do Município de Bayeux:

- **João Pessoa:** Lei n.º 14.133, de 20 de abril de 2021
- **Cabedelo:** Lei n.º 2.106, de 25 de março de 2021
- **Santa Rita:** Lei n.º 1.956, de 23 de março de 2021

Adicionalmente, foi identificada a Lei Municipal n.º 1.957, de 23 de março de 2021, pela qual o Município de Santa Rita fica autorizado a constituir com os Municípios Metropolitanos, o Consórcio Intermunicipal da Região Metropolitana de João Pessoa, além de ratificar o Protocolo de Intenções e dar outras providências (“LM n.º 1.957/21”).

Com fundamento na Lei Federal n.º 11.107, de 06 de abril de 2005 (“Lei dos Consórcios Públicos”), no art. 241 da CF, e considerando a intenção dos Municípios da RMPJ de se reunirem, objetivando enfrentar dificuldades de forma conjunta, visando à coordenação e conjugação de esforços no atingimento de interesses comuns, foi constituído, através do Protocolo de Intenções, o *“Consórcio Público da Região Metropolitana de João Pessoa – Metro +”* (“METRO+”).

Conforme qualificação do Protocolo de Intenções, o METRO+ é uma entidade representativa, com o objetivo de defender os interesses intermunicipais e de estabelecer cooperação técnica e financeira para o implemento de obras, serviços e políticas públicas⁹.

⁸ JOÃO PESSOA. Plano Diretor João Pessoa: A Cidade que eu Quero. P2b - Relatório do Diagnóstico Técnico, Fase II. 2021.

⁹ “(...) entidade representativa, vocacionada à defesa dos interesses intermunicipais, bem como ao estabelecimento de cooperação técnica e financeira para o implemento de obras, serviços e políticas públicas, que será regida pelo disposto na Lei nº 11.107, de 6 de abril de 2005, e respectivo regulamento, por seu Contrato de Consórcio Público, por seus estatutos e pelos demais atos que adotar, subscrevendo o presente nos seguintes termos.”

O METRO+ tem natureza autárquica e é uma pessoa jurídica de direito público, constituída sob a forma de associação pública. Neste sentido, o METRO+ passa a integrar a administração indireta dos entes subscritores do Protocolo de Intenções, mediante aprovação das leis ratificadoras¹⁰.

Adicionalmente, o art. 7.1 do Protocolo de Intenções estabelece as finalidades gerais do consórcio:

I - representar o conjunto dos entes que o integram, em matéria de interesses comuns, perante quaisquer outras entidades de direito público e privado, nacionais e internacionais, mediante decisão da Assembleia Geral;

II - implementar iniciativas de cooperação entre o conjunto dos entes para atender às suas demandas e prioridades, no plano da integração regional, para promoção do desenvolvimento regional da Região Oeste;

III - promover formas articuladas de planejamento ou desenvolvimento regional, criando mecanismos conjuntos para consultas, estudos, execução, fiscalização e controle de atividades que interfiram, na área compreendida no território dos Municípios consorciados, entre outras;

IV - planejar, adotar e executar, sempre que cabível, em cooperação técnica e financeira com os Governos da União e do Estado, projetos, obras e outras ações destinadas a promover, melhorar e controlar, prioritariamente, as ações relativas às suas finalidades específicas;

V - definir e monitorar uma agenda regional voltada às diretrizes e prioridades para a região;

VI - fortalecer e institucionalizar as relações entre o poder público e as organizações da sociedade civil, articulando parcerias, convênios, contratos e outros instrumentos congêneres ou similares, facilitando o financiamento e gestão associada ou compartilhada dos serviços públicos;

VII - estabelecer comunicação permanente e eficiente com secretarias estaduais e ministérios;

VIII - promover a gestão de recursos financeiros oriundos de convênios e projetos de cooperação bilateral e multilateral;

IX - manter atividades permanentes de captação de recursos para financiamento de projetos prioritários estabelecidos no planejamento do Consórcio;

X - arregimentar, sistematizar e disponibilizar informações socioeconômicas;

XI - acompanhar, monitorar, controlar e avaliar os programas, projetos e ações, no sentido de garantir a efetiva qualidade do serviço público;

XII - exercer competências pertencentes aos entes consorciados, nos termos das autorizações e delegações conferidas pela Assembleia Geral.

¹⁰ 5.1. Aprovadas as leis ratificadoras, o CONSÓRCIO PÚBLICO DA REGIÃO METROPOLITANA DE JOÃO PESSOA – METRO+ se constituirá sob a forma de associação pública, adquirindo personalidade jurídica de direito público e natureza autárquica. I - O CONSÓRCIO PÚBLICO DA REGIÃO METROPOLITANA DE JOÃO PESSOA integrará a administração indireta dos entes que subscrevem este Protocolo de Intenções originalmente bem como daqueles que vierem a subscrevê-lo posteriormente; (...)

Complementarmente, o METRO+ tem como finalidade específica a atuação, por meio de ações regionais, como gestor, articulador, planejador ou executor e fiscalizador das áreas de interesse definidas no art. 8.1 do Protocolo de Intenções. Dentre elas, destacamos a área de Infraestrutura, na qual fica definida a atuação do consórcio para:

- a) Integrar a região aos principais sistemas viários e trânsito, transportes e tráfego de bens e pessoas na Região Metropolitana de João Pessoa;*
- b) aprimorar os sistemas logísticos de transporte rodoviário e ferroviário de cargas;(…)*
- f) colaborar para o gerenciamento regional de trânsito;(…)*
- h) aprimorar o transporte coletivo urbano municipal e metropolitano;*
- i) desenvolver plano regional de acessibilidade e de mobilidade urbana;*

A estrutura administrativa do METRO+, conforme Protocolo de Intenções, será formada por: (i) Assembleia Geral, instância deliberativa máxima, composta pelos Chefes do Poder Executivo dos entes Consorciados; (ii) Conselho Consultivo, órgão consultivo da Assembleia Geral, composto por representantes de entidades civis, legalmente constituídas, com sede ou representação nos entes consorciados; e (iii) Secretaria Executiva, responsável pela execução composta pela Diretoria Administrativa e Financeira, Diretoria de Programas e Projetos, Diretoria Jurídica e Comissão de Licitação Permanente.

Um ponto importante a ser ressaltado é que a adesão ao METRO+ é voluntária, podendo, qualquer dos Municípios consorciados, exercer seu direito de retirada, conforme previsto no art. 27.1 do Protocolo de Intenções.

Adicionalmente, apesar de ser um instrumento legalmente válido para a gestão e execução dos interesses comuns dos Municípios que realizaram a adesão voluntária, não poderá ser considerado como parte da governança da RMJP. Isso porque, o Estatuto da MetrÓpole estabelece que o Estado integrará a governança da região metropolitana que criar, o que não se aplica ao caso do presente consórcio.

2.1.2.4 Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraíba

O Departamento de Estradas de Rodagem do Estado da Paraíba (“DER-PB”), criado pelo Decreto-Lei n.º 832, de 26 de junho de 1946, (“Decreto-Lei 832/46”), é um órgão da Administração Direta Descentralizada do Governo do Estado, vinculado à Secretaria de Estado da Infraestrutura e dos Recursos Hídricos (“SEIRH”), antiga Secretaria de Infraestrutura, conforme a Lei Estadual n.º 12.615, de 25 de abril de 2023 (“LE 12.615/23”).

Dentre as competências do DER-PB, o Decreto n.º 22.910, de 02 de abril de 2002, que regulamenta o Transporte Coletivo Rodoviário Intermunicipal do Estado da Paraíba (“Decreto 22.910/02”), estabeleceu:

Art. 2º - Ao Departamento de Estradas de Rodagem do Estado da Paraíba - DER/PB, órgão da Administração Direta Descentralizada do Governo do Estado, vinculado à Secretaria da Infra-Estrutura, compete o planejamento, regulamentação, outorga de permissão, fiscalização, e o controle dos serviços de transporte, através da estrutura institucional definida neste Regulamento.

Parágrafo Único - Compete, ainda, ao DER/PB estabelecer as condições de implantação e o funcionamento de Terminais Rodoviários de Passageiros, Pontos de Apoio para utilização dos serviços acima mencionados.

O referido Decreto definiu, ainda, o Transporte Coletivo Intermunicipal de Passageiros do Estado da Paraíba como “serviço público de interesse do Estado” que “reger-se-á pelo presente Regulamento e por normas complementares a serem baixadas pela autoridade competente e poderá ser operado diretamente por entidade de administração pública de direito privado, mediante permissão ou autorização.”

A estrutura institucional do DER-PB é composta pelos seguintes órgãos (art. 5º, Decreto 22.910/02):

(i) Conselho Executivo do DER-PB - CE; (ii) Diretoria Superintendente do DER-PB - DS; e (iii) Diretoria de Transportes Rodoviários – DRT.

i. Conselho Executivo - CE

São competências do Conselho Executivo:

I - Autorizar a criação e extinção de linhas de Transporte Coletivo Intermunicipal de Passageiros;

II - Pronunciar-se sobre quaisquer questões formuladas pela Diretoria Superintendente do DER, /PB e pertinentes aos serviços de transportes coletivos rodoviários intermunicipais;

III - Dirimir as dúvidas decorrentes de interpretação deste Regulamento;

IV - Julgar, em última instância administrativa, os recursos e as questões interpostas contra as decisões da Diretoria Superintendente do DER/PB, à exceção dos assuntos de competência da JARI;

V - Homologar as concorrências públicas referentes à exploração dos serviços de Transporte Coletivo Rodoviário Intermunicipal;

VI - Homologar propostas de Normas Complementares ao Regulamento, encaminhados pela Diretoria Superintendente do DER/PB, bem como, opinar sobre propostas de modificações ao Regulamento.

ii. Diretoria Superintendente – DS

São competências da Diretoria Superintendente:

I - Outorgar, suspender, cancelar permissões, ouvido o Conselho Executivo do DER/PB;

II - Autorizar as transferências de permissões, atendidas, de antemão, as exigências contidas neste Regulamento;

III - Exercer as atribuições expressas neste Regulamento, bem como, aquelas inerentes ao exercício de suas funções executivas;

IV- Aplicar as empresas transportadoras a penalidade de Declaração de Inidoneidade, conforme casos previstos no Art. 137 deste Regulamento;

V - Baixar normas, atos e instruções, para consecução da fiel aplicação do presente Regulamento, ouvido o Conselho Executivo do DER/PB;

VI - Propor, através da Secretaria da Infra-Estrutura do Estado da Paraíba, modificações deste Regulamento ao Excelentíssimo Senhor Governador do Estado, ouvido o Conselho Executivo do DER/PB.

iii. Diretoria de Transportes Rodoviário - DRT

São competências da Diretoria de Transportes Rodoviário – DRT:

I - Organizar, orientar, controlar e coordenar as atividades relativas ao transporte rodoviário de passageiros;

II- Responsabilizar-se pela fiscalização e segurança do tráfego nas rodovias do sistema estadual;

III - Responsabilizar-se pela adjudicação e fiscalização dos serviços de transporte coletivo intermunicipal de passageiros;

IV - Administrar terminais rodoviários de passageiros, fazendo-os cobrar e arrecadar as taxas devidas pela utilização e/ou arrendamento dos seus bens e serviços;

V - Autorizar a modificação de itinerários, horários e outras características técnicas das linhas rodoviárias intermunicipais de transporte coletivo de passageiros;

VI - Autorizar a criação ou extinção de seccionamento e o aumento ou a diminuição de horários de veículos, em cada linha, conforme suas características, preenchidas as condições de viabilidade técnico-econômica contidas em estudo;

VII- Aplicar as penalidades estabelecidas neste Regulamento às Empresas Transportadoras;

VIII - Baixar instruções de serviço, necessárias ao cumprimento do disposto neste Regulamento e Normas, ouvida a Diretoria Superintendente do DER/PB.

2.1.2.5 Agência de Transportes Intermunicipais

Além da DER-PB, a LE 12.615/23 autorizou ao Poder Executivo Estadual a criar, por meio de lei específica, a Agência de Transportes Intermunicipais (“ATI-PB”), entidade da Administração Pública Indireta, dotada de personalidade jurídica de direito público, sob a forma de autarquia em regime especial, com autonomia administrativa, operacional, orçamentária, financeira e poder de polícia, vinculada à SEIRH.

Apesar da autorização legal, ainda não foi editada a norma que regulamenta a sua instituição e atuação.

2.1.2.6 Secretaria de Estado do Desenvolvimento e da Articulação Municipal – SEDAM

A antiga Secretaria Especial de Estado da Representação Institucional – SERI foi transformada, por meio da Lei n.º 9.350, de 12 de abril de 2011 (“LE 9.350/11”), na Secretaria de Estado do Desenvolvimento e da Articulação Municipal (“SEDAM”).

De acordo com a LE 9.350/11, são competências da SEDAM:

- a) Planejar e fomentar alternativas produtivas e de investimentos para os municípios, bem como formular a política de desenvolvimento municipal do Estado e disponibilizar a assistência técnica abrangente às municipalidades e associações relacionadas ao desenvolvimento e aprimoramento de seus serviços priorizando cidades com IDH inferior a 0,650;*
- b) Definir políticas, planejamento, execução e coordenação das atividades ligadas ao desenvolvimento urbano e regional, incluindo aglomerações urbanas;*
- c) Articular com entidades e programas federais e estaduais para a coordenação dos interesses do Estado e de Municípios paraibanos quanto à obtenção de recursos e apoio técnico especializado;*
- d) Integrar os Municípios, a fim de ordenar o pleno desenvolvimento das cidades e garantir o bem-estar dos habitantes;*
- e) Fomentar o desenvolvimento de Regiões Metropolitanas, no Estado da Paraíba;*
- f) Articular, no âmbito do Poder Público Estadual, os programas governamentais destinados ao desenvolvimento municipal, priorizando o encaminhamento para aqueles que detenham os menores índices de desenvolvimento humano;*
- g) Desconcentrar os investimentos e melhorar a atratividade dos negócios nos municípios do interior, com aplicação de capital em infra-estrutura e em políticas públicas nas áreas de educação, saúde e assistência social*

Ainda que o desenvolvimento das Regiões Metropolitanas do Estado da Paraíba seja uma das competências legais da SEDAM, não foi possível identificar qualquer convênio, plano, regulação específica ou demais instrumentos jurídicos que estejam relacionados ao referido objeto.

3 Apêndice II – Aspectos Jurídicos e Regulatórios

3.1 Aspectos Institucionais

3.1.1 Política Nacional de Mobilidade Urbana

A Lei Federal n.º 12.587, de 3 de janeiro de 2012, instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (“PNMU”), que passou a exigir que os municípios com mais de 20.000 habitantes, pertencentes a regiões metropolitanas, elaborassem e aprovassem seus planos de mobilidade urbana¹¹.

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 urbano¹², 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 urbanas¹³. 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 urbana¹⁴.

¹¹ Art. 24. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

¹² Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

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

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

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

¹³ Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

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

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

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

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

¹⁴ Art. 16. São atribuições da União:

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

3.1.2 Estatuto da Metrópole

Por meio da Lei Federal n.º 13.089, de 12 de janeiro de 2015, modificada pela Medida Provisória n.º 818, de 11 de janeiro de 2018, e pela Lei n.º 13.683, de 19 de junho de 2018, foi instituído o Estatuto da Metrópole, que estabeleceu diretrizes para o planejamento, a gestão e a execu o das FPICs em regiões metropolitanas e aglomera es 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   governança interfederativa em região metropolitana ou em aglomera o urbana, será exigido que a unidade territorial urbana possua gestão plena. Para atingir a gestão plena, são requisitos: (i) formaliza o e delimita o mediante lei complementar estadual; (ii) estrutura de governança interfederativa própria; e (iii) plano de desenvolvimento urbano aprovado mediante lei estadual.

3.1.3 Fun o Pública de Interesse Comum na RM

O Estatuto da Metrópole definiu fun o pública de interesse comum como *“política pública ou a o nela inserida cuja realiza o por parte de um Município, isoladamente, seja inviável ou cause impacto em Municípios limítrofes”*.

De acordo com a LC 59/03, seria de competência do Conselho de Desenvolvimento a defini o das atividades, empreendimentos e serviços declarados como de interesse comum, mas o Conselho de Desenvolvimento e seu regimento nunca foi regulamentado.

Ainda assim, foi editada a Lei Complementar n.º 62, de 09 de julho de 2004 (“LC 62/04”), que dispõe sobre as diretrizes de regionaliza o do Estado e adota outras providências. Em seu art. 4º ficou definido, portanto, como fun es públicas de interesse regional: (i) o planejamento integrado do desenvolvimento regional; (ii) as presta es de serviços de utilidade pública de saúde, educa o, transporte coletivo, segurança pública, limpeza pública, abastecimento d’água, esgoto sanitário, abastecimento alimentar, cidadania e outros que vierem a ser criados; (iii) o exercício do poder de polícia administrativa para preserva o ambiental, controle do uso e ocupa o do solo, preserva o do patrim nio histórico e cultural e defini o e execu o do sistema viário intra-regional; (iv) a utiliza o de incentivos técnicos e financeiros como estímulo   atividade econômica; e (v) a imposi o de tributos.

Assim, o tema das FPICs   central para o estudo da RMJP, especialmente no setor de mobilidade urbana, na medida em que   um dos elementos de atua o da RMJP, por meio da referida norma.

§ 1º A União apoiar  e estimular  a es coordenadas e integradas entre Municípios e Estados em áreas conurbadas, aglomera es urbanas e regiões metropolitanas destinadas a políticas comuns de mobilidade urbana, inclusive nas cidades definidas como cidades g meas localizadas em regiões de fronteira com outros países, observado o art. 178 da Constitui o Federal.

3.1.4 PDUI da RM

Nenhum plano ou programa, incluindo o Plano de Desenvolvimento Integrado (“PDUI”), conforme previsto pelo Estatuto da Metrópole, foi instituído no âmbito da RMJP.

3.1.5 Normas dos Municípios Relevantes

3.1.6 Município de João Pessoa

3.1.6.1 Lei Orgânica do Município

A Lei Orgânica do Município de João Pessoa (“LOM de João Pessoa”) foi promulgada em 02 de abril do ano de 1990. Conforme seu art. 6º, são princípios que devem orientar o planejamento municipal: (i) democracia e transparência no acesso às informações disponíveis; (ii) eficiência e eficácia na utilização dos recursos financeiros, técnicos e humanos disponíveis; (iii) complementaridade e integração de políticas, planos e programas setoriais; (iv) viabilidade técnica e econômica das proposições, avaliada a partir do interesse da solução e dos benefícios públicos; (v) respeito e adequação à realidade local e regional e consonância com os planos e programas estaduais e federais existentes.

Conforme o art. 6º da LOM de João Pessoa, são princípios que fundamentam a organização do Município: (i) o pleno exercício da autonomia municipal; (ii) a cooperação articulada com os demais níveis de governo, com outros municípios e com entidades regionais que o Município integre ou venha a integrar. Além disso, conforme o art. 122, o Município poderá realizar obras e serviços de interesse comum mediante convênio com o Estado, a União ou entidades de direito público ou privado, ou mediante consórcio com outros municípios, com autorização prévia da Câmara Municipal.

De acordo com a LOM de João Pessoa, compete ao Município “*regulamentar a utilização dos logradouros públicos e, especialmente, no perímetro urbano, determinar o itinerário e os pontos de parada dos transportes coletivos;*” (art. 5º, XXI), de modo a, entre outras atribuições, “*conceder, permitir ou autorizar os serviços de transportes coletivos e de táxis, fixando as respectivas tarifas*”. Nesse sentido, segundo a LOM de João Pessoa, as ações de planejamento, gerenciamento e operação do transporte coletivo municipal encontram-se sob a tutela do Município, que deverá elaborar planos de transporte aptos a organizarem a gestão e a administração do sistema municipal, com os seguintes princípios, conforme o art. 241:

I - segurança e conforto dos passageiros, garantindo, em especial, acesso às pessoas portadoras de deficiências físicas;

II - prioridade a pedestres e usuários dos serviços;

III - tarifa social, assegurará a gratuidade aos maiores de 65 (sessenta e cinco) anos;

IV - proteção ambiental contra a poluição atmosférica e sonora;

V - a integração entre sistemas e meios de transportes e racionalização de itinerários;

VI - participação das entidades representativas da comunidade e dos usuários no planejamento e na fiscalização dos serviços;

I.SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE

A Secretaria Municipal de Mobilidade do Município de João Pessoa (“SEMOB”), substituiu a Superintendência de Transporte e Trânsito – STTrans, incorporando seu patrimônio, atribuições e competências, e foi instituída pela Lei Municipal n.º 12.250, de 26 de dezembro de 2011 (“LM 12.250/11”), e tem como a finalidade, de acordo com o art. 3º: “executar as políticas de mobilidade urbana do Município de João Pessoa, sendo designada como o Órgão Gestor de Transporte e Executivo Municipal de Trânsito, de acordo com os preceitos contidos na Lei Federal n.º 9503, de 23 de setembro de 1997”. São competências da SEMOB, dentre outras:

I - coordenar, programar e executar a política nacional de transporte público no Município; II - disciplinar, conceder, operar e fiscalizar os serviços de transporte público de passageiros em geral no âmbito do Município; III - desenvolver o planejamento e a programação do Sistema de Transporte Público de Passageiros, integrando-os com as decisões sobre planejamento urbano do Município de João Pessoa, aglomerado urbano e Região Metropolitana;(…) VI - fiscalizar, segundo os parâmetros definidos, a operação e a exploração do transporte público de passageiros por ônibus, táxi, transporte de escolares, transporte de turismo, fretamento, moto frete, frete, transporte de carga e por transportes especiais, promovendo as correções, aplicando as penalidades regulamentares nas infrações e arrecadando valores provenientes de multas; VII - elaborar estudos, executar e fiscalizar a política e os valores tarifários fixados para cada modalidade de transporte público de passageiros; VIII - administrar a execução do regulamento e das normas sobre transporte público de passageiros no Município de João Pessoa; IX - realizar, diretamente ou através de terceiros contratados ou convenientes, estudos, pesquisas e trabalhos técnicos requeridos à administração do transporte público de passageiros e ao aprimoramento técnico e gerencial das empresas operadoras no Município de João Pessoa; X - atuar, junto a órgãos públicos e privados no âmbito do Município, do Estado e da União, que operem sobre os segmentos que afetam o transporte urbano, visando compatibilizar as ações de interesse comum no Município de João Pessoa; XI - executar as atividades relacionadas com o planejamento, circulação, operação e fiscalização do transporte urbano, que em virtude de delegação ou convênio, venham a lhe ser atribuídas por órgão e entidades da administração pública no âmbito da União, do Estado e do Município de João Pessoa e dos demais Municípios do Aglomerado Urbano; (...) XV - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições; (...) XXVIII - implantar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito; XXIX - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN; (...) XXXVI - integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito, conforme previsto no art. 333 do Código de Trânsito Brasileiro; e XXXVII - exercer as demais atribuições cuja natureza se relacione com seus objetivos gerais.

II. CONSELHO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

A LM 12.250/11 estabeleceu, no âmbito da SEMOB, o Conselho Municipal de Mobilidade Urbana (“CMMU”). O CMMU é um órgão de caráter consultivo, cuja finalidade é promover a participação dos setores organizados da sociedade civil na implementação de programas voltados ao desenvolvimento da circulação, dos transportes do Município e do sistema viário.

O CMMU será presidido pelo Superintendente da SEMOB e composto por membros representantes dos seguintes órgãos ou entidades: (i) Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana - SEMOB; (ii) Secretaria Municipal do Planejamento - SEPLAN; (iii) Secretaria Municipal da Infraestrutura - SEINFRA; (iv) Secretaria Municipal do Meio Ambiente - SEMAM; (v) Secretaria Municipal de Educação e Cultura - SEDEC; (vi) Secretaria Executiva do Orçamento Democrático; (vii) Câmara Municipal de João Pessoa - CMJP; (viii) Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários e Trabalhadores em Transportes Urbanos de Passageiros de João Pessoa; (ix) Sindicato dos Condutores Autônomos de Veículos Rodoviários de João Pessoa; (x) Sindicato de Transportes Urbanos de João Pessoa - SINTUR; (xi) Diretório Central dos Estudantes da UFPB - DCE/UFPB; (xii) Diretório Central dos Estudantes da Entidade de Ensino Superior Particular, com maior número de estudantes no Município de João Pessoa; e (xiii) União Pessoaense de Estudantes Secundaristas - UPES.

III. CONSELHO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

O Conselho de Desenvolvimento Urbano (“CDU-JP”), nos termos da Lei Complementar n.º 164, de 11 de janeiro de 2024, que aprova a revisão do Plano Diretor Participativo do Município de João Pessoa e dá outras providências, é um órgão técnico consultivo e deliberativo que tem as seguintes atribuições (art. 155, LMO João Pessoa):

I. emitir pareceres e resoluções de questões omissas referentes à matéria urbanística ;

II. propor resoluções sobre questões postas ao Conselho em caso de reiteradas decisões sobre o assunto, desde que não infrinjam dispositivo legal;

III. requerer às Secretarias Municipais a análise quanto às solicitações encaminhadas para o Conselho;

IV. analisar questões relativas à aplicação do Plano Diretor e de sua legislação complementar;

V. debater e propor diretrizes para áreas públicas municipais;

VI. manifestar-se sobre a criação e modificação de macrozonas, zoneamentos e áreas especiais. respeitando os procedimentos de alteração da legislação urbanística estabelecidos nesta Lei, devendo ser precedidos de estudos técnicos, pelo processo legislativo;

VII. observando as previsões deste Plano Diretor e das demais leis específicas, os empreendimentos de impacto, com base nos estudos de

impacto realizados e na classificação procedida , nos termos da lei, pela Secretaria de Planejamento;

VIII. elaborar proposta para seu regimento interno e suas alterações, submetendo tais atos, por intermédio da Secretaria de Planejamento, à aprovação do chefe do Poder Executivo Municipal;

IX. exercer outras competências previstas em lei.

Ademais, o CDU-JP será composto por 22 (vinte e dois) conselheiros, dos quais 14 (catorze) representantes do Poder Público e 08 (oito) representantes da sociedade civil (art. 156, PD João Pessoa).

3.1.6.2 Plano Diretor

A revisão Plano Diretor Participativo do Município de João Pessoa (“PD João Pessoa”) foi aprovada por meio da Lei Complementar n.º 164, de 11 de janeiro de 2024 (“LC n.º 164/2024”), tendo como base os fundamentos expressos na Constituição Federal, na Lei Federal n.º 10.257, de 10 de julho de 2001 (“Estatuto da Cidade”), na CE e na Lei Orgânica.

Dentre outros, são princípios do PD João Pessoa (art. 6º, PD João Pessoa):

“X. prioridade no sistema viário para o transporte coletivo e os modos não motorizados; (...)

XIII. desenvolvimento econômico e social baseado na requalificação do município como polo da Região Metropolitana de João Pessoa; (...).”

No que tange a integração dos Municípios da Região Metropolitana, o Capítulo IX estabelece que o desenvolvimento integrado com os municípios da RMJP será realizado por meio de “*Planos, Programas e Projetos conjuntos firmados entre o município de João Pessoa e os demais, a partir de consórcios públicos ou convênios de cooperação*” (art. 39, PD João Pessoa) e tem como diretrizes:

I. a integração do processo e a elaboração do macroplanejamento com o objetivo de normatizar e criar critérios para instalação de infraestrutura e serviços de interesse comum, além de definir normas para as operação e manutenção;

II. o fomento e o apoio à organização metropolitana, à formulação e à manutenção da Agência Metropolitana, à realização do Plano Metropolitano e à definição adequada de seu recorte territorial;

III. a atuação técnica, política e financeira para a implantação de programas, projetos e obras segundo os interesses político-metropolitanas e coletivos;

IV. o fortalecimento da governança voltada às ações ambientais para obtenção de maior controle na gestão das áreas protegidas ou de fragilidade ambiental, evitando ocupações e usos divergentes daqueles estabelecidos pela legislação, pelo zoneamento e pelos planos de manejo;

V. a promoção da gestão integrada dos recursos hídricos, com foco na prestação de serviços ecossistêmico, no manejo sustentável e no

comprometimento em função dos objetivos sociais, econômicos e ambientais;

VI. a integração das cadeias produtivas locais de forma a agregar valor na produção regional e na melhoria do desenvolvimento da cidade de João Pessoa.

Como diretrizes relacionadas à promoção da mobilidade urbana, o PD João Pessoa indica, dentre outras (art. 35, PD João Pessoa):

I. a priorização do uso do transporte público coletivo em relação ao transporte individual motorizado, e o modo de deslocamento não motorizado em relação ao motorizado, em especial no Centro Histórico;

II. a melhora e a ampliação da integração do transporte público coletivo na cidade e a busca pela consolidação da integração metropolitana;(...)

IV. a promoção da integração entre os modos de deslocamento motorizados e não motorizados e o transporte público coletivo;(...)

VIII. implantação de proposta de reestruturação do Sistema de Transporte Público Coletivo do Município, em consonância com os resultados do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, promovendo a integração intermodal, inclusive com a região metropolitana, reorganizando as linhas urbanas e os terminais de integração;(...)

X. a facilitação ao deslocamento com segurança, autonomia e conforto no município através da criação uma rede integrada de vias, de estrutura cicloviária e de ruas preferenciais ou exclusivas para pedestres;

XI. a garantia do acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais a todos os cidadãos, com a redução das desigualdades socioespaciais; (...)

XVIII. o incentivo do desenvolvimento científico-tecnológico e o uso de energias renováveis e menos poluentes nas frotas de ônibus;

XXIV. a promoção da integração de ações e políticas intersecretariais para a consolidação da abordagem integrada na gestão da mobilidade urbana em João Pessoa;

XXV. o incentivo da ampla participação da sociedade civil no planejamento da mobilidade urbana;

XXVI. a promoção da ampla participação de setores da sociedade civil em todas as fases do planejamento e gestão da mobilidade urbana

3.1.6.3 Plano de mobilidade

O Município de João Pessoa, com base no PD João Pessoa e com o objetivo de efetivar as diretrizes instituídas na Política Nacional de Mobilidade Urbana, elaborou o Plano de Mobilidade Urbana de João Pessoa (“PMU João Pessoa”), instituído pela Lei Municipal n.º 14.515, de 25 de maio de 2022 (“LM n.º 14.515/22”).

O PMU João Pessoa tem por finalidade orientar as ações do Município no que se refere aos modos, serviços e infraestrutura viária de transporte, que garantem os deslocamentos de pessoas e cargas em seu território, atendendo às necessidades atuais e futuras de mobilidade da população geral

(art. 1º, parágrafo único, PMU João Pessoa), e deve ser revisado e atualizado em um prazo máximo de 10 (dez) anos (art. 4º, PMU João Pessoa).

Segundo o PMU João Pessoa, esse mesmo plano funciona como instrumento orientador e normativo da Política de Mobilidade Urbana de João Pessoa, buscando garantias para a locomoção com segurança, fluidez, de todos os tipos de veículos, bem como dos pedestres em suas diversas mobilidade e obedecendo aos seguintes princípios (art. 6º, PMU João Pessoa):

I - acessibilidade universal;

II - desenvolvimento sustentável da cidade, nas dimensões socioeconômica e ambiental ;

III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

IV - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;

V - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;

VI - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana;

VII - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VIII - segurança nos deslocamentos das pessoas.

Ainda, o PMU João Pessoa deverá se orientar pelas diretrizes dispostas em seu art. 7º, que encontram consonância com as diretrizes previstas na PNMU.

É importante destacar também que no âmbito do PMU João Pessoa, não foram feitas menções à integração da RMJP, mas fez-se referência à Microrregião de João Pessoa, que é constituída pelos Municípios de João Pessoa, Cabedelo, Santa Rita, Bayeux, Conde e Lucena.

Neste sentido, o PMU João Pessoa adota como diretriz para o aprimoramento da gestão pública a integração dos governos estadual, federal e as prefeituras dos demais municípios da Microrregião de maneira cooperativa para melhoria da gestão da mobilidade urbana na Microrregião (art. 21, III, PMU João Pessoa), devendo, para tanto, promover a integração e a cooperação com os governos federal e estadual e os governos municipais da região.

Assim, nota-se que, em princípio, a legislação municipal de João Pessoa apresenta uma série de organismos e entidades cuja função converge para o desempenho de um papel institucional articulado do Município junto a outras esferas de poder (demais municípios, estados e União).

3.1.7 Município de Bayeux

3.1.7.1 Lei Orgânica do Município

A Lei Orgânica do Município de Bayeux, conforme atualizada até a Emenda Orgânica n.º 01/2022 (“LOM de Bayeux”), assim como faz a LOM de João Pessoa, dispõe que compete, privativamente, ao Município organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os

serviços públicos de interesse local, dando caráter essencial ao transporte coletivo (art. 12, V, LOM de Bayeux).

O art. 68 da LOM de Bayeux também estabelece que a concessão de serviços públicos (inclusive relacionados ao transporte coletivo) será precedida de concorrência e autorização legislativa e que é também de competência municipal a criação de linhas de transporte coletivo urbano e intermunicipal, para exploração direta pelo Município, de conformidade com o Órgão Competente do Estado (art. 68, §2º e §3º, LOM de Bayeux).¹⁵

Ainda, o art. 92 prevê que a política de desenvolvimento urbano do Município terá como prioridade básica “assegurar o direito de acesso à moradia adequada com condições mínimas de privacidade e segurança, atendidos os serviços de transporte coletivo, saneamento básico, educação, saúde, lazer e demais dispositivos de habitabilidade condigna”.

Por fim, a Emenda à LOM de Bayeux de n.º 03, de 15 de junho de 200, acrescentou o §2º ao art. 117:

§ 2º É assegurado, no âmbito do Município a gratuidade no transporte coletivo urbano, e nos que trafegam deste Município a cidade de João Pessoa, neste Estado, aos policiais civis, militares, oficiais de Justiça aos deficientes de modo geral, e ao acompanhante do deficiente visual, bem como os maiores de sessenta e cinco anos, devendo o Executivo Municipal proceder o fornecimento a estes, de documento de identificação apropriado. (Redação dada pela Emenda a LOM n.º 03, de 15 de junho de 2000)

3.1.7.2 Plano Diretor

O Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal da Cidade de Bayeux (“PD Bayeux”) foi implementado por meio da Lei Complementar n.º 02/2004. Considerando que o Estatuto da Cidade definiu, através de seu art. 40, §3º¹⁶, a obrigatoriedade de revisão decenal deste instituto, o PD Bayeux encontra-se desatualizado.

¹⁵ Art. 68. O Município organizará e prestará, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de sua competência.

§ 1º O transporte coletivo, direito do munícipe e dever do poder público, terá caráter essencial e será prestado de preferência, diretamente pelo Município.

§ 2º A concessão de serviço público será outorgada mediante contrato procedido de concorrência e autorização legislativa.

§ 3º Criar linhas de transporte coletivo urbano e intermunicipal, para exploração direta pelo Município, de conformidade com o Órgão Competente do Estado.

§ 4º A permissão do serviço público, sempre a título precário, será outorgada por decreto, após edital de chamamento de interessados, para escolha do melhor pretendente.

§ 5º Os serviços concedidos e permitidos ficarão sempre sujeitos a regulamentação e fiscalização do Município, incumbindo, aos que o executem, sua permanente atualização e adequação às necessidades dos usuários.

§ 6º O Município poderá intervir na prestação dos serviços concedidos ou permitidos para corrigir distorções ou abusos, bem como retomá-los, sem indenização, desde que executados em desconformidade com o contrato ou ato ou quando se revelarem insuficientes para o atendimento dos usuários.

¹⁶ § 3º. A lei que instituir o plano diretor deverá ser revista, pelo menos, a cada dez anos.

É importante destacar, contudo, que de acordo com informações da Prefeitura do Município de Bayeux, o PD Bayeux encontra-se atualmente em processo de revisão. Além disso, também está em processo de elaboração o Plano de Mobilidade Urbana do Município.

O PD Bayeux tem por finalidade garantir o desenvolvimento das funções sociais da cidade, o uso socialmente justo da propriedade do solo urbano, a melhoria contínua das políticas sociais, a gestão democrática e participativa, preservando em todo o seu território, o meio ambiente, os bens culturais e promovendo o bem-estar de toda a população (art. 2º, PD Bayeux). Além disso, é definido como um dos objetivos do referido plano definir políticas e diretrizes para a “*efetiva integração na região metropolitana*” (art. 3º, IV, PD Bayeux).

Em que pese não contar com disposições relacionadas à mobilidade urbana, o Capítulo I do Título III estabelece a política de circulação, transporte e tráfego do Município, visando assegurar à população condições adequadas de acessibilidade aos bairros da cidade e a região metropolitana¹⁷.

São também objetivos da política de circulação, transporte e tráfego, nos termos do art. 22:

- I. a prioridade de circulação do transporte público, sobretudo no centro da cidade e sistema viário principal.*
- II. a estruturação do transporte público intermunicipal de forma integrada com o transporte metropolitano;*
- III. a adequação do sistema viário principal à melhoria do serviço do transporte público em termos de atendimento, rapidez, conforto, segurança e custo operacional.*
- IV. a elaboração de estudos de viabilidade visando a utilização onerosa de espaços públicos para fins de estacionamento de veículos, especialmente na área central, mediante limitador de tempo e/ou tarifa progressiva.*
- V. a realização de estudos de novas alternativas de transporte público, comprovado sua viabilidade, exigibilidade e avaliado o custo-benefício.*
- VI. a estruturação do transporte público do município, permitindo acessibilidade das zonas periféricas, entre si, e com o centro da cidade.*
- VII. a implantação do binário da Avenida Liberdade, como forma de solucionar os conflitos de tráfego atualmente existentes.*
- VIII. a implantação do sistema viário proposto em planta específica, visando a integração metropolitana com o bairro Alto do Mateus, localizado no município de João Pessoa.*
- IX. o desenvolvimento de esforços para implantação do alargamento da via de acesso ao aeroporto incluída no PRODETUR II (Programa de Desenvolvimento Turístico do Nordeste), bem como do viaduto de ligação com a Via Oeste.*

¹⁷ Art. 21º - A política de circulação, transporte e tráfego têm como finalidade assegurar à população condições adequadas de acessibilidade aos bairros da cidade e a região metropolitana.

X. a implantação do sistema viário proposto em planta específica para a cidade alta, criando alternativas de acesso e integrando-a a malha metropolitana.

XI. a promoção de campanhas de educação de trânsito.

XII. a instalação e manutenção de abrigos cobertos nas paradas de ônibus.

XIII. a implantação e manutenção das vias com sinalização informativa e de trânsito.

XIV. a criação de condições para o uso de bicicletas como meio de transporte, promovendo a adequação viária como a construção de ciclovias.

XV. a priorização da circulação de pedestres em relação aos veículos automotores e dos ônibus em relação aos veículos particulares.

XVI. a criação de condições de acessibilidade aos portadores de necessidades especiais nos espaços públicos.

XVII. a promoção de campanhas de educação para o trânsito;

XVIII. a melhoria a qualidade das calçadas, em especial nas principais vias, mantendo-as em perfeitas condições de trânsito para todos os pedestres.

Por fim, o art. 24 estabelece que os planos, programas e projetos cujo objeto se relacione ao sistema de circulação e de transporte, deverão ser desenvolvidos em articulação com a Secretaria de Planejamento e Controle, que os submeterá ao Conselho de Desenvolvimento Urbano (“CDU de Bayeux”).

O CDU de Bayeux, institucionalizado pelo PD Bayeux, através de seu art. 43, é um órgão superior de consulta da administração municipal, com funções fiscalizadoras e deliberativas no âmbito de sua competência. O referido conselho é composto por 12 (doze) membros efetivos, além dos seus respectivos suplentes, sendo 6 (seis) conselheiros representantes do setor público e 6 (seis) conselheiros representantes da sociedade civil (art. 45, PD Bayeux).

3.1.7.3 Plano de Mobilidade Urbana

O Município de Bayeux não possui plano de mobilidade urbana instituído, conforme exigência legal da Lei Federal nº 14.748, de 05 de dezembro de 2023, que altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, a fim de dispor sobre o prazo para a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana pelos Municípios.

3.1.8 Município de Cabedelo

3.1.8.1 Lei Orgânica do Município

A Lei Orgânica do Município de Cabedelo foi publicada em 15 de maio de 1990 (“LMO de Cabedelo”).

Em seu art. 5º, o diploma dispõe que compete ao Município organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços essenciais, incluindo o de transporte coletivo urbano e intramunicipal, sendo que a concessão dos serviços públicos deverá ser precedida de

licitação (art. 111, LMO de Cabedelo). Ainda, deverá o Município promover planos e programas setoriais destinados a melhorar as condições de transporte público da circulação de veículo e da segurança do trânsito.

Nos termos da LMO de Cabedelo, o transporte é um direito fundamental do cidadão, sendo de responsabilidade do Poder Público Municipal o planejamento, o gerenciamento e a operação nos seus vários modos, sendo assegurada a participação da população, através de entidades representativas, tanto no planejamento e operação dos transportes, como no acesso às informações sobre o sistema (art. 174 e 175, LMO Cabedelo).

O art. 179 também estabelece que “*o Poder Público Municipal só permitirá a entrada em circulação de novos ônibus, desde que estejam adaptados para o livre acesso e circulação de pessoas portadoras de deficiência física e motora.*”

Por fim, importante também destacar que o art. 118, da LOM de Cabedelo autoriza a participação do Município em consórcios intermunicipais para a prestação de serviços de interesse comum:

Art. 118 - O Município poderá consorciar-se com outros municípios para a realização de obras ou prestação de serviços públicos de interesse comum.

Parágrafo Único - O Município deverá propiciar meios para criação, nos consórcios, de órgão consultivo constituído por cidadãos não pertencentes ao serviço público municipal.

3.1.8.2 Plano Diretor

O Plano Diretor de Cabedelo passou por processo de revisão recente, consolidado através da Lei Complementar nº 87, de 20 de março de 2024 (“PD Cabedelo”), que dispõe sobre o Plano Diretor do Município de Cabedelo, e dá outras Providências. O referido plano, de acordo com seu art. 2º, trata-se de “*instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana do Município e integra o processo de planejamento municipal, devendo ser observado na elaboração das Leis do Plano Plurianual, de Diretrizes Orçamentárias e do Orçamento Anual, as quais devem incorporar as diretrizes, as ações e as estratégias nele contidas.*”

Importa destacar que o PD Cabedelo deverá observar os planos nacionais, regionais e estaduais de ordenação do território e de desenvolvimento econômico e social, bem como as leis federais e estaduais, além do planejamento da RMJPB, sem prejuízo à autonomia municipal, dentre outros (art. 2º, parágrafo único, II).

3.1.8.3 Plano de Mobilidade Urbana

Em que pese o PD Cabedelo estabelecer que o Plano de Mobilidade Urbana o integrará como uma das normas a serem observadas, não foi possível identificar ato normativo que tenha instituído plano de mobilidade urbana, conforme exigência legal da Lei Federal nº 14.748, de 05 de dezembro de

2023, que altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, a fim de dispor sobre o prazo para a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana pelos Municípios.

3.1.9 Município de Santa Rita

3.1.9.1 Lei Orgânica do Município

A Lei Orgânica de Santa Rita foi promulgada em 05 de abril de 1990 (“LOM de Santa Rita”). Em seu art. 5º, o diploma dispõe que compete ao Município prover a tudo quanto diga respeito ao seu peculiar interesse a ao bem-estar de sua população, cabendo-lhe, privativamente, dentre outras atribuições:

XII - organizar e prestar, diretamente, ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos;

XX - regulamentar a utilização de logradouros públicos e, especialmente no perímetro urbano, determinar o itinerário e os pontos de parada dos transportes coletivos;

XXI - fixar os locais de estacionamento de táxis e demais veículos;

XXII - conceder, permitir ou autorizar os serviços de transportes coletivos e de táxis, fixando as respectivas tarifas;(…)

XXXVII – promover os seguintes serviços: (...)

c) transportes coletivos municipais

Outro ponto importante da lei é definição de competência da Câmara Municipal nos termos do art. 11º, com sanção do prefeito, para autorizar a concessão de serviços públicos e a concessão administrativa de uso de bens municipais e para autorizar, pela aprovação de 2/3 (dois terços) de seus membros, convênios do Município com entidades públicas ou particulares e consórcios com outros Municípios (art. 11º, VI, VII e XIV, LOM de Santa Rita). A concessão de serviço público também deverá ser precedida de licitação¹⁸.

Não existem outras disposições específicas sobre mobilidade urbana e sobre o transporte público que mereçam maior destaque, para além do parágrafo único do art. 128º, que concede desconto no valor das passagens nos transportes coletivos:

Parágrafo Único - É concedido 50% (cinquenta por cento) de abatimento no valor das passagens nos transportes coletivos do âmbito do município aos estudantes de qualquer nível ou grau de ensino.

¹⁸ Art. 81 - A concessão de serviço público somente será efetivada com autorização da Câmara Municipal e mediante contrato, precedido de licitação. § 1º - Serão nulas de pleno direito às concessões e as permissões, bem como qualquer autorização para a exploração de serviço público, feita em desacordo com o estabelecido nesta Lei Orgânica; § 2º - Os serviços concedidos ou permitidos ficarão sempre sujeitos a regulamentação e a fiscalização da Administração Municipal

Nas disposições transitórias, a LOM de Santa Rita cria a “*Comissão Municipal de Transporte Público*”, mas não apresenta quaisquer regulações sobre sua institucionalização e atuação (art. 3º, X, Disposições Transitórias, LOM Santa Rita).

3.1.9.2 Plano Diretor

O Plano Diretor de Santa Rita foi instituído em 2006 (“PD Santa Rita”)¹⁹. O ar. 2º do PD Santa Rita caracteriza o referido plano como instrumento básico da política de desenvolvimento urbano, considerando as aspirações da coletividade e a necessidade de orientar o Poder Público e a iniciativa privada na produção e gestão do espaço urbano. Seu objetivo geral é a instituição da política de desenvolvimento urbano no Município, abrangendo os temas setoriais de: (i) educação; (ii) saúde; (iii) turismo, cultura, esporte e lazer; (iv) bem-estar social; (v) desenvolvimento econômico; (vi) transportes urbanos; (vii) infraestrutura e meio-ambiente; e (viii) habitação.

Assim como o Plano Diretor de Bayeux e de Cabedelo, se encontra desatualizado, mas não foi possível encontrar informações sobre o desenvolvimento de uma nova versão.

O PD Santa Rita, conforme art. 3º, tem como princípios norteadores, dentre outros:

II - inclusão social, compreendida como garantia de acesso a bens, serviços adequados e políticas sociais efetivas a todos os munícipes;

III - igualdade de direitos à terra urbana, à moradia digna, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos adequados, ao trabalho e ao lazer, para as gerações presentes e futuras;(...)

VI - universalização da mobilidade e acessibilidade;

Quanto ao transporte público, consta que o Sistema Municipal de Transportes Urbanos se encontra inserido no Sistema Nacional de Transportes, conjugando-se com as rodovias e ferrovias federais e estaduais e as conexões intermodais de transportes²⁰ (art. 42, PD Santa Rita). Neste sentido, integram a Rede Rodoviária Nacional, as seguintes que cortam o Município de Santa Rita:

- Rodovias Federais:
- BR 101 e BR 230;
- Rodovias Estaduais:
- PB 004, PB 025, PB 027, PB 030 e PB 016;

Em seguida, o art. 77 prevê que Política de Transportes do Município deverá considerar as relações físicas e sociais do Município com os demais integrantes da RMJP, levando-se em consideração

¹⁹ SANTA RITA. Plano Diretor Participativo de Santa Rita: Projeto de Lei. 4º Etapa. 2006. (Acesso: https://www.santarita.pb.gov.br/wp-content/uploads/2021/09/quarta_etapa_lei_do_plano_diretor.pdf)

²⁰ Art. 42 – O Sistema Municipal de Transportes Urbanos está inserido no Sistema Nacional de Transportes, nos termos da Lei Federal 5.917, de 10 de setembro de 1973 e da Lei Federal 6.261, de 14 de novembro de 1975, conjugando-se com as rodovias e ferrovias estaduais e federais e as conexões intermodais de transportes, tais como: estacionamentos, terminais e outros..

que o sistema de transportes do Município engloba os subsistemas viário, de circulação, de transporte público, de cargas e de estacionamentos:

Art. 77 – A Política de Transportes do Município de Santa Rita deverá considerar as suas relações físicas e sociais com os demais Municípios integrantes da Região Metropolitana de João Pessoa, integrar-se com as Políticas de Uso e Ocupação do Solo Municipal e de Meio Ambiente.

§ 1º - O sistema de transportes do Município engloba os subsistemas viário, de circulação, de transporte público, de cargas e o de serviços de estacionamentos.

§2º - A estruturação hierárquica do sistema de transportes do Município está baseada nas categorias funcionais definidas para o sistema rodoviário e na linha ferroviária interurbana, compatibilizada com a ocupação e o uso do solo ordenado e com o sistema de transporte coletivo do Município.

Além disso, o art. 79 estabelece as demais diretrizes que deverão orientar a Política Municipal de Transportes, destacando-se a promoção de estudos específicos sobre a tecnologia do transporte coletivo, visando viabilizar a implantação de um sistema de transporte de massa de média capacidade (VLT) em médio prazo, baseado no eixo ferroviário de superfície existente, integrado ao modo rodoviário de transporte coletivo e aos espaços da RMJP,

Por fim, no âmbito da Política de Desenvolvimento Econômico, deverá ser observada a diretriz de integração do Município de Santa Rita no processo de desenvolvimento econômico da RMJP e da Região Nordeste (art. 60, I PD Santa Rita).

3.1.9.3 Plano de Mobilidade Urbana

O Município de Bayeux não possui plano de mobilidade urbana instituído, conforme exigência legal da Lei Federal nº14.748, de 05 de dezembro de 2023, que altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, a fim de dispor sobre o prazo para a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana pelos Municípios.

3.2 Aspectos do arcabouço normativo (Metropolitano, Estadual ou Municipal) na gestão da mobilidade urbana sob os seguintes pontos de vista:

3.2.1 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.

Em relação às diretrizes metropolitanas da RMJP, não constam normas mais concretas no que tange à gestão das condições urbanísticas para a viabilização das operações de transporte de passageiros ou demais aspectos inerentes ao setor de mobilidade urbana.

3.2.2 Institucional

Como abordado anteriormente, a RMJP conta com uma ordenação institucional formalmente constituída por meio da LC n.º 59/03. Porém, inexistem normas mais específicas ou concretas no sentido de viabilizar a integração plena da RMJP com os municípios partícipes dessa região metropolitana. Dessa forma, fica a cargo das legislações municipais a tentativa de estabelecer critérios ou diretrizes de integração e diálogo com as instâncias de governança da RMJP, o que, infelizmente, não aparenta se materializar.

No caso de João Pessoa, dentre os estudos elaborados para revisão do PD João Pessoa, formulou-se um “*Relatório de Diretrizes e Propostas*”. Neste sentido, no eixo de “*Articulação Metropolitana*”, foram estabelecidas as seguintes Diretrizes, Figura 1:

Figura 1 – Relatório de Diretrizes e Propostas: Articulação Metropolitana

Diretriz 33	Fomentar e apoiar a organização metropolitana, formulação e manutenção da Agência Metropolitana, da realização do Plano Metropolitano e definição de seu adequado recorte territorial
Propostas estratégicas	<p>33.1 Envidar esforços para uma organização de municípios metropolitanos, no sentido de sensibilizar os integrantes da atual Região Metropolitana e, assim, iniciar tratativas para melhor definição de sua composição.</p> <p>33.2 Envidar esforços para a organização de uma agência metropolitana de forma interfederativa, em conjunto com o governo estadual e os outros municípios.</p> <p>33.3 Envidar esforços para a elaboração do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana de João Pessoa.</p>
Diretriz 34	<p>Agir técnica, política e financeiramente para a implantação de programas, projetos e obras segundo interesses político-metropolitanos e da coletividade</p> <p>34.1 Apoiar o Plano Estadual de Parcerias Público Privadas da Paraíba, o qual prevê obras de interesse metropolitano.</p> <p>a. O Arco Metropolitano, em concessão administrativa para construção do Arco Rodoviário, contornando trechos da BR-101 e da BR-230, objetivando reduzir o tráfego de veículos que passam por elas e facilitar ligações entre João Pessoa, Recife, Natal e o interior da Paraíba.</p> <p>b. Ponte sobre o Rio Paraíba, com previsão de 2 mil metros de vão, interligando Cabedelo e Santa Rita, objetivando reduzir custos no transporte de cargas entre João Pessoa e Cabedelo e o Litoral Norte.</p> <p>c. Modernização do Porto de Cabedelo por meio de concessão para obras de dragagem, aprofundamento do canal de acesso, ampliação da bacia de evolução, construção e exploração do pátio regulador de caminhões e do terminal portuário de passageiros.</p> <p>34.2 Assegurar a continuidade do Consórcio de Desenvolvimento Intermunicipal para a gestão do Aterro Sanitário Metropolitano, a partir de ações como o Plano de Ação João Pessoa Sustentável.</p>

Fonte: Consórcio PDMJP (2022)

As propostas estratégicas acima representam um aspecto prático no que se refere às previsões legais do PD João Pessoa, conforme anteriormente destacadas.

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

3.2.3 Ambiental

Para além dos trechos destacados anteriormente nas legislações municipais, que trazem a convergência do tema com a mobilidade urbana, a CE, em seu art. 23º, estabelece que a conservação e a proteção dos componentes ecológicos e o controle da qualidade do meio ambiente serão atribuídos ao Conselho de Proteção Ambiental do Estado da Paraíba (“COPAM”).

Adicionalmente, o Decreto Estadual n.º 41.560/2021, regulamentou o licenciamento ambiental no âmbito do Poder Executivo Estadual.

De forma complementar, observada a sua competência para tanto, a COPAM aprovou, em sede de Reunião Ordinária realizada em 06 de fevereiro de 2024, a Deliberação n.º 5534 (“Deliberação COPAM 5534/24”), que estabelece as atividades dispensadas de renovação de licenciamento ambiental de operação.

Neste sentido, conforme art. 4º, ficam dispensadas de renovação de licença de operação as atividades de rodovias, ferrovias, metrô e VLT. Sendo que estas atividades são definidas, para fins da Deliberação COPAM 5534/24, nos seguintes termos:

VII - ferrovia: via do sistema de transporte, cujos veículos circulam vinculados sobre trilhos, em faixas exclusivas, constituídas pela via férrea e outras instalações fixas, material rodante, equipamento de tráfego, e tudo o mais necessário à condução segura de passageiros e cargas;

XIV - metrô: sistema de trens que circulam quase exclusivamente por via subterrânea, utilizado para transportar grandes quantidades de passageiros nas áreas urbanas e suburbanas;

XXII - rodovias: vias pavimentadas, em pistas únicas ou dupla.

XXIV - veículo leve sobre trilhos (VLT): veículo de mobilidade urbana para transporte coletivo de passageiros de tração automotora ou elétrica, que se move sobre trilhos e que compartilha a mesma via, concorrendo com outros tipos de veículos e pedestres, em faixas segregadas ou não.

3.2.4 Operacional

Como abordado anteriormente, para além do que já fora destacado, não existe uma operacionalização integrada dos serviços de transporte coletivo e de outros aspectos relacionados à mobilidade urbana, no âmbito da RMJP. Não obstante, deverão ser observadas eventuais disposições municipais e específicas sobre o tema.

Destacamos, contudo, no âmbito estadual, a Lei n.º 11.133, de 05 de junho de 2018, pela qual restou autorizado o Poder Executivo a outorgar, mediante processo de concorrência pública, a concessão onerosa dos serviços de administração, operação e manutenção, incluindo exploração comercial, dos Terminais Rodoviários do Estado, localizados na cidade de João Pessoa.

3.2.5 Financeiro

3.2.6 Fundo de Desenvolvimento Metropolitano

A LC n.º 59/03 se propõe a criar, além da RMJP, o Fundo de Desenvolvimento Metropolitano. Em que pese a descrição da ementa, não consegue se depreender, a partir da leitura integral do ato normativo, a criação efetiva de um fundo específico destinado ao desenvolvimento da referida região metropolitana.

Assim, os demais dispositivos tratam da alocação de recursos através do Fundo de Desenvolvimento do Estado, ficando autorizado o Chefe do Poder Executivo, desde então, a abrir

um crédito especial no valor de R\$ 100.000,00 (cem mil reais) para atender às despesas decorrentes da aplicação da lei complementar. Ademais, estabeleceu o art. 9º:

Art. 9º - Os recursos financeiros do Estado e/ou derivados de convênios, acordos, ajustes, financiamentos e/ou empréstimos destinados ao desenvolvimento de ações de interesse

da Região Metropolitana de João Pessoa serão aplicados através do Fundo de Desenvolvimento Estadual (FDE).

§ 1º - Os recursos do Tesouro Estadual serão vinculados e disponibilizados para o FDE e movimentados pelo Secretário de Planejamento do Estado, segundo programa(s) de trabalho(s) aprovado(s) pelo Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana.

§ 2º - Os recursos originários de fontes diversas do Tesouro Estadual serão depositados em nome do FDE, em instituição bancária oficial, conforme deliberação do Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana de João Pessoa, e movimentados pelo Secretário de Planejamento do Estado, nos termos, nas formas e nos limites definidos em plano(s) de trabalho(s) aprovado(s) pelo Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana.

§ 3º - Mediante convênio firmado pelo Governo do Estado, a aplicação dos recursos, vinculados a ações de interesse da Região Metropolitana de João Pessoa, poderá ser realizada pelo Consórcio de Desenvolvimento Intermunicipal da Região Metropolitana de João Pessoa - CONDIAM - PB.

Destacamos que o § 3º acima reforça, mais uma vez, a confusão dos institutos de governança institucional da região metropolitana e dos consórcios intermunicipais na lei de criação da RMJP.

3.2.7 Fundo Garantidor de Parceria Público-Privada do Estado da Paraíba (“FGP-PB”)

A Lei Estadual nº 8.684, de 7 de novembro de 2008 (“Lei nº8.684/08”), alterada pelas leis nº 9.759, de 8 de junho de 2012, e pela Lei nº 11.783, de 2 de outubro de 2020, criou o FGP-PB, com finalidade de garantir o pagamento de obrigações assumidas pelos cotistas do Fundo, que podem ser o Estado, suas autarquias, fundações públicas e empresas estatais.

O patrimônio do FGP-PB, conforme art. 21, §2º da Lei de criação, será formado por aportes de bens e direitos realizado por cada um dos cotistas, além do rendimento obtido por meio da sua administração. Os fundos do FGP-PB deverão ser depositados em conta especial de instituição financeira que será selecionada mediante prévia licitação.

O art. 24, §4º da Lei nº 8.684/08 determina que as condições em que serão prestadas garantidas pelo FGP-PB, as modalidades e a utilização dos recursos serão definidas em regulamento. Todavia, não foi possível identificar norma regulamentadora para a aplicação dos fundos do FGP-PB, tampouco experiências de aplicação dos recursos em parcerias público-privadas assumidas pelo Estado da Paraíba no âmbito da mobilidade urbana.

3.2.8 Fundo de Desenvolvimento do Estado da Paraíba - FDE

O Fundo de Desenvolvimento do Estado da Paraíba (“FDE”) foi criado pela Lei n.º 3.916, de 14 de setembro de 1977 (“LE 3.916/7”) e, de acordo com portal eletrônico estadual, incentiva, prioritariamente, projetos de infraestrutura econômica e social na Paraíba, através de financiamentos de médios e longos prazos.

Poderão ser beneficiadas pelos recursos disponibilizados pelo FDE “as Pessoas Jurídicas sem fins lucrativos, os órgãos pertencentes à estrutura administrativa do Estado e as Prefeituras Municipais que desenvolvam atividades nos setores de infraestrutura, agricultura, agroindústria, mineral, indústria, inovação e tecnologia, turismo e serviços, considerados relevantes para a redução das desigualdades regionais.”

Em relação à sua operacionalização, identificamos que a concessão de recursos mais recente ocorreu através do Extrato de Justificativa de Inexigibilidade de Chamamento Público n.º 01/2024, cujo objeto foi a “*Celebração de Termo de Fomento com Organização da Sociedade Civil: OSC para fins de restauração do Mosteiro de São Bento enquadrado com patrimônio histórico nos termos do Decreto Estadual N.º 25.138/2004, com grau de preservação total protegido pelo Decreto Estadual n.º 7.819/1978 e pela Lei n.º 9.040/2009.*”

3.3 Sistema de Transporte Público de Passageiros da RM

A Lei Estadual n.º 12.239, de 09 de março de 2022 (“LE 12.239/2022”), conforme alterada, cria e regulamenta o Sistema de Integração de Passageiros no Serviço Regular Intermunicipal de Característica Urbana na RMPJ.

Em que pese a denominação dada, a referida legislação não estabelece qualquer forma de institucionalização ou de gestão relativa aos serviços de transporte público na RMJP. Neste sentido, define-se como Sistema de Integração de Passageiros no Serviço Regular Intermunicipal de Característica Urbana: “*um benefício tarifário, custeado pelo Governo do Estado da Paraíba, e posto à disposição na utilização do transporte público intermunicipal, por ônibus, da região metropolitana de João Pessoa*” (“Sistema de Integração de Passageiros da RMJP”).

O referido desconto incidirá sobre o valor da tarifa e será aplicado apenas na segunda passagem utilizada pelo usuário do Sistema de Integração de Passageiros da RMJP, sendo que o Governo do Estado da Paraíba e as empresas concessionárias custearão, cada um 25% do valor (art. 2º, I, LE 12.239/2022).

Importante destacar que o Sistema de Integração de Passageiros da RMJP não abrange todos os Municípios integrantes da RMJP, mas se aplica tão somente à movimentação de passageiros entre João Pessoa e os Municípios de Cabedelo, Santa Rita, Bayeux e Conde.

Dessa forma, cumpre mais uma vez ressaltar que não há qualquer forma de institucionalização material de um sistema de transportes público de passageiros da RM efetivamente integrado, no que se refere ao seu planejamento, gestão e execução.

3.4 Principais operações de transporte no âmbito da RM

3.4.1 Trilhos: operação pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos

A Companhia Brasileira de Transportes Urbanos (“CBTU”), empresa pública do governo federal, foi criada por meio do Decreto Federal n.º 89.396, de 22 de fevereiro de 1984, sendo oriunda da Rede Ferroviária Federal S.A. De acordo com o site da Companhia, a sua criação se deu “*com o objetivo de modernizar, expandir e implantar sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos no país*”.

O serviço de transporte metroferroviário operado pela CBTU na Paraíba atende aos Municípios de João Pessoa, Bayeux, Cabedelo e Santa Rita, contemplando uma malha ferroviária de 30 km de extensão.

De acordo com a consolidação do Diagnóstico Técnico da Microrregião de João Pessoa elaborado no âmbito do PD João Pessoa (“Diagnóstico Técnico da MRJP”) (2020) o maior desafio da CBTU seria o de implementar a integração tarifária com o atual sistema rodoviário atuante, para além da conclusão de modernização e construção de estações.

Tendo em vista que a implementação do sistema de transportes por trilhos na RMJP, por meio da CBTU, deu-se pelo Governo Federal por prestação direta, não há contrato ou outro instrumento que delegue esses serviços.

A respeito da prestação do serviço de trilhos pela CBTU, em que pese seja realizada por uma empresa estatal federal, criada para esse fim, em 1984, a Constituição Federal, promulgada posteriormente, determinou como de competência estadual a prestação dos serviços de transporte ferroviário em sua circunscrição, desde que não transponham os limites de Estado ou Território. De toda forma, esse fato não configura implicações sancionatórias à operação da CBTU, que é legítima, por estar dentro da disciplina jurídica de sua criação.

3.4.2 Água: Transporte Hidroviário de Balsa

Ainda de acordo com o Diagnóstico Técnico da RMJP, existe um transporte de balsa que atravessa o Rio Paraíba, permitindo a ligação entre os Municípios de Lucena e Cabedelo. Contudo, não foram disponibilizadas ou localizadas demais informações neste sentido.

Destacamos, contudo, que foi identificada a Resolução CE n.º 10/2023, pela qual o Conselho Executivo do DER-PB aprova o reajuste das tarifas dos serviços de transporte coletivo intermunicipal de características urbanas da Região Metropolitana de João Pessoa e para a travessia hidroviária de Cabedelo-Costinha (serviços hidroviários por *Ferry-Boat*).

3.4.3 Pneus: Contratos de Concessão celebrados pelo DERP-PB

O DERP-PB, no exercício de sua competência, firmou dois contratos cujo objeto é a exploração do serviço regular intermunicipal de característica urbana, operado por ônibus, divididos em dois lotes, conforme se destringe a seguir.

3.4.3.1 Contrato PJ-001/2018 – Concorrência Pública 02/2017

Como anteriormente mencionado, o Contrato PJ-001/2018 tem por objeto exploração do serviço regular intermunicipal de característica urbana, operado por ônibus do Lote 1: “*entre os Municípios de Bayeux/João Pessoa e Santa Rita/João Pessoa*”.

Foi celebrado, em 12 de março de 2018, entre DERP-PB e o Consórcio Metropolitano (formado pela Empresa Nacional de Passageiros LTDA – empresa líder e pela TR TRANSPORTE DE PASSAGEIROS LTDA-ME) e tem prazo de vigência de 10 anos, estando seu término previsto para o ano de 2028, considerando que não houve repactuações.

O Contrato PJ-001/2018 tem valor total equivalente a R\$ 179.114.100,00 (cento e setenta e nove milhões, cento e catorze mil e cem reais), e a remuneração da concessionária ocorrerá por meio da arrecadação de tarifas pagas diretamente pelos usuários de serviços.

No quesito da tarifa, o poder concedente deverá realizar o processo de reajuste anualmente, tomando como base o índice oficial de inflação (IPCA), podendo, ainda, ocorrer a revisão em prazo menor, mediante a apresentação de estudo técnico apresentado pela Concessionária quando ocorrer um dos seguintes eventos:

9.3.1 *Criação de novos serviços, linhas, ampliação e/ou renovação de frota não prevista quando da revisão anual que definiu a tarifa vigente;*

9.3.2 *A taxa anual da inflação impactar diretamente na composição da tarifa.*

A concessionária prestou garantia contratual na modalidade seguro garantia, devendo ser restituída, mediante seu requerimento, ao término do contrato. Também é de responsabilidade da concessionária o pagamento ao poder concedente do percentual de 1% (um por cento) do valor estimado do contrato, a título de outorga, em 120 (cento e vinte) parcelas mensais corrigidas anualmente.

3.4.3.2 Contrato PJ-002/2018 – Concorrência Pública 02/2017

Como anteriormente mencionado, o Contrato PJ-002/2018 tem por objeto exploração do serviço regular intermunicipal de característica urbana, operado por ônibus do Lote 2, “*entre os Municípios de Cabedelo / João Pessoa e Conde / João Pessoa*”.

Foi celebrado, em 12 de março de 2018, entre DERP-PB e o Consórcio Metropolitano (formado pela Empresa Nacional de Passageiros LTDA – empresa líder e pela TR TRANSPORTE DE

PASSAGEIROS LTDA-ME) e tem prazo de vigência de 10 anos, estando seu término previsto para o ano de 2028, considerando que não houve repactuações.

O Contrato PJ-002/2018 tem valor total equivalente a R\$ 149.044.146,00 (cento e quarenta e nove milhões, quarenta e quatro mil, cento e quarenta e seis reais), e a remuneração da concessionária ocorrerá por meio da arrecadação de tarifas pagas diretamente pelos usuários de serviços.

No quesito da tarifa, o poder concedente deverá realizar o processo de reajuste anualmente, tomando como base o índice oficial de inflação (IPCA), podendo, ainda, ocorrer a revisão em prazo menor, mediante a apresentação de estudo técnico apresentado pela Concessionária quando ocorrer um dos seguintes eventos:

9.3.1 *Criação de novos serviços, linhas, ampliação e/ou renovação de frota não prevista quando da revisão anual que definiu a tarifa vigente;*

9.3.2 *A taxa anual da inflação impactar diretamente na composição da tarifa.*

A concessionária prestou garantia contratual na modalidade seguro garantia, devendo ser restituída, mediante seu requerimento, ao término do contrato. Também é de responsabilidade da concessionária o pagamento ao poder concedentes do percentual de 1% (um por cento) do valor estimado do contrato, a título de outorga, em 120 (cento e vinte) parcelas mensais corrigidas anualmente.

3.5 Situação atual da prestação dos serviços

3.5.1 Principais operações de transporte nos Municípios Relevantes

Não foram disponibilizados quaisquer documentos, contratos, convênios ou demais instrumentos jurídicos, também foram localizados pelas vias de acesso público, referentes à prestação de serviços de transporte público nos Municípios Relevantes. Dessa forma, faz-se necessário o envio das informações pertinentes para aprofundamento da análise.

3.5.2 Normas sobre transporte coletivo urbano nos Municípios Relevantes

3.5.2.1 João Pessoa

O PMU de João Pessoa é o principal instrumento de legislação municipal atinente às questões de mobilidade urbana e transporte coletivo. Ainda assim o município apresenta uma gama de atos normativos que regulam o referido serviço público:

- Lei n.º 6.466 de 21 de setembro de 1990 - dispõe sobre o critério de limitação do número de passageiros em pé em veículos de transporte coletivo;
- Lei n.º 7.631 de 13 de setembro de 1994 - cria o "transporte para quem transporta" (recondução de trabalhadores noturnos);
- Lei n.º 7.765 de 28 de dezembro de 1994 - disciplina o horário noturno dos transportes coletivos entre as 23:00hs e 5:00hs; Lei n.º 8.205 de 20 de dezembro de 1996 - dispõe sobre a iluminação em abrigos nas paradas de transportes coletivos;

- Lei n.º 8.400 de 30 de dezembro de 1997 - preservação de espaços para acomodação de obesos;
- Lei n.º 8.469 de 30 de dezembro de 1997 - sujeição do transporte escolar às regras do CONTRAN;
- Lei n.º 8.998 de 27 de dezembro de 1999 - obriga a Prefeitura a adotar estrutura de apoio a usuários de transportes públicos;
- Lei n.º 10.336 de 22 de julho de 2004 - obrigatoriedade de aviso sobre indenização a vítimas de acidentes;
- Lei n.º 11.409 de 7 de abril de 2008 - gratuidade aos portadores de HIV/AIDS e aos acompanhantes de PCD com acentuada dificuldade de locomoção;
- Lei n.º 11.643 de 12 de janeiro de 2009 - obrigatoriedade de fixação de quadro de horários dos transportes coletivos no município;
- Lei n.º 11.790 de 3 de novembro de 2009 - assentos amarelos reservados para idosos;
- Lei n.º 11.892 de 11 de fevereiro de 2010 - placa nos ônibus e peruas escolares "Como estou dirigindo?";
- Lei n.º 12.346 de 9 de fevereiro de 2012 - afixação de avisos sobre a proibição de consumo de bebidas alcoólicas nos transportes coletivos;
- Lei n.º 12.350 de 9 de fevereiro de 2012 - estabelece indicadores de desempenho relativos à qualidade dos serviços públicos, incluindo transportes;
- Lei n.º 12.406 de 20 de julho de 2012 - altera a lei n.º 12.609/2011 que dispõe sobre gratuidade para pessoas portadoras de transtorno mental, concedendo-lhes passe livre;
- Lei n.º 12.576 de 5 de julho de 2013 - instituído o projeto passe livre para alunos da rede municipal de ensino;
- Lei n.º 12.623 de 12 de agosto de 2013- institui o Programa Educação Ambiental no ônibus;
- Lei n.º 13.677, 28 de dezembro de 2018 - concede gratuidade no sistema de transporte coletivo de passageiros aos portadores de HIV/AIDS e dá outras providências
- Lei n.º 14.722, de 14 de março de 2023 - institui ações de combate aos delitos sexuais no transporte coletivo no âmbito do Município de João Pessoa;
- Lei n.º 14.834, de 4 de agosto de 2023 - dispõe sobre a inserção do símbolo do transtorno do espectro Autista (TEA) na indicação de assentos preferenciais do transporte coletivo público do Município de João Pessoa; e
- Lei n.º 14.866, de 21 de agosto 2023 - determina que as recargas do cartão de transporte coletivo "passe legal" sejam realizadas pelo cartão de débito e crédito, nos quarenta pontos físicos distribuídos pela cidade.

3.5.2.2 Bayeux

O Município de Bayeux editou a Lei Complementar n.º 02, de 29 de novembro de 2021 ("LC 02/21"), pela qual instituiu-se o Conselho Municipal de Trânsito e Transporte de Bayeux e o Fundo Municipal de Trânsito.

De acordo com seu art. 1º, o Fundo Municipal de Trânsito do Município de Bayeux (“FMTBY”), tem natureza contábil-financeira, sem personalidade jurídica e de duração indeterminada, com o objetivo de proporcionar recursos e meios para o funcionamento das ações na área de Trânsito e Transporte do Município.

Já o art. 9º define o Conselho Municipal de Trânsito e Mobilidade Urbana de Bayeux (“CMTMUBY”), como um órgão colegiado, consultivo, deliberativo e fiscalizador, com composição paritária especial, vinculado ao Departamento Municipal de Trânsito – DMTRAN, sendo de sua competência (art. 10, LC 02/21), dentre outras:

I - Propor ou sugerir a criação, implantação e execução da Política Municipal de Trânsito, Transportes, Mobilidade e Acessibilidade, bem como acompanhar, fiscalizar e avaliar a aplicação desta política, conforme as diretrizes estabelecidas pelo Código de Trânsito Brasileiro - CTB, pela Política Nacional de Trânsito e demais políticas públicas e legislação em vigor;

II - Propor normas e diretrizes de planejamento, implantação e operação do sistema viário, dos sistemas de transporte público, individual e coletivo e da circulação de pessoas;

IV - Acompanhar e manifestar-se sobre as atividades de administração, educação, engenharia e fiscalização de trânsito, transportes e mobilidade no Município;

VI - Propor, orientar, acompanhar e apoiar políticas públicas intersetoriais, programas, projetos e campanhas que venham contribuir para a melhoria do trânsito, transportes, mobilidade e acessibilidade, fortalecendo os princípios de cidadania e de valorização da vida em todos os seus aspectos, através da parceria com entidades governamentais e não governamentais;

XVIII - Deliberar sobre a aplicação de recursos do Fundo Municipal de trânsito, bem como acompanhar a aplicação destes recursos e avaliar anualmente a eficácia dos programas previstos no inciso XVIII deste artigo;

Além disso, o Município de Bayeux também editou a Lei n.º 1.326, de 27 de novembro de 2013, que estabelece norma para o desembarque de pessoas do sexo feminino, em período noturno, no transporte coletivo urbano, em áreas com real risco a integridade física da mulher, no município de Bayeux.

3.5.2.3 Santa Rita

O Município de Santa Rita instituiu, através da Lei n.º 1.136, de 18 de março de 2004, o Conselho Municipal de Trânsito (“COMUTRAN”), tendo regulado o seu regimento interno através do Decreto n.º 016/2014 (“Regimento Interno do COMUTRAN”).

De acordo com Regimento Interno do COMUTRAN, o conselho é um órgão do Poder Público de Participação Comunitária e Social, e é responsável pela fiscalização dos serviços do poder dos atos dos demais órgãos integrantes do Poder Público Municipal, no que concerne ao trânsito e aos transportes públicos.

Dentre as competências do COMUTRAN, fica assegurado o seu direito de fiscalizar as concessionárias de serviço de transporte público, tendo amplos poderes de verificação de sua administração, contabilidade, recursos técnicos, econômicos e financeiros, principalmente para conhecer a rentabilidade dos serviços, avaliar sobre a justeza de tarifas e indicar posições às infrações regulamentares e contratuais.