

Estudo Nacional de Mobilidade Urbana



Relatório de Diagnóstico Volume 2

Região Metropolitana de Natal – 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
Lista de Tabelas.....	7
1.....	Introdução
.....	8
2Diagnóstico jurídico de mobilidade urbana da Região Metropolitana de Natal	
.....	9
2.1 Criação, composição e caracterização da RMN.....	9
2.2 Arranjo normativo de regência da RMN.....	9
2.3 Arranjo Institucional.....	10
2.3.1 Estrutura institucional e Governança.....	10
2.3.2 Estrutura institucional e Governança da Mobilidade Urbana Metropolitana.....	11
2.3.3 Consórcios e Convênios.....	13
2.4 Conclusões: Aspectos institucionais e de governança interfederativa da RMN.....	14
3Aspectos	jurídicos
.....	15
3.1 Normas, Diretrizes e Planos Metropolitanos.....	15
3.1.1 Política Nacional de Mobilidade Urbana.....	15
3.1.2 Estatuto da Metrópole.....	16
3.1.3 Normas metropolitanas.....	16
3.2 Planos e normas estaduais.....	16
3.2.1 Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado.....	16
3.2.2 Plano de Desenvolvimento Sustentável.....	16
3.3 Normas dos Municípios da Área de Estudo.....	17
3.3.1 Leis Orgânicas.....	17
3.3.2 Planos Diretores.....	19
3.3.3 Normas de Mobilidade Urbana.....	23
3.4 Aspectos do arcabouço normativo na gestão da mobilidade urbana sob os seguintes pontos de vista:.....	27
3.4.1 Urbanístico.....	28
3.4.2 Institucional.....	28

3.4.3	Ambiental	29
3.4.4	Operacional	32
3.4.5	Financeiro.....	33
4	Diagnóstico das operações existentes que podem impactar o sistema de transporte de média e alta capacidade na RMN.....	35
4.1	Operações metropolitanas.....	35
4.1.1	Sistema de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado do Rio Grande do Norte.....	35
4.1.2	Sistema de Trens Urbanos de Natal	36
4.2	Legislação, arranjos e instrumentos relevantes à compreensão das operações existentes metropolitanas.....	38
4.3	Operações concentradas nos Municípios da Área de Estudo.....	38
4.3.1	Natal.....	38
4.3.2	Parnamirim	41
4.3.3	São Gonçalo do Amarante.....	42
4.3.4	Extremoz	42
4.4	Sistema de Bilhetagem e Integração Tarifária.....	43
4.4.1	Região Metropolitana.....	43
4.4.2	Demais Municípios da Área de Estudo	44
4.5	Análise das normas existentes em atenção às potenciais necessidades da futura estratégia nacional de mobilidade urbana	49
4.5.1	Lei de PPPs e Sistemas Garantidores	49
4.5.2	Precedentes	53
4.	Anexos	55

Lista de Figuras

Figura 1: Estrutura institucional da RMN.....	13
---	----

Lista de Tabelas

Tabela 1: Framework Institucional da RMN.....	55
Tabela 2: TERMO DE AUDIÊNCIA – ACORDO DE CONCILIAÇÃO	56
Tabela 3: contrato de permissão - Alves	57
Tabela 4: CONTRATO DE PERMISSÃO – EXPRESSO CABRAL.....	58
Tabela 5: CONTRATO DE PERMISSÃO – CIDADE DAS DUNAS	59
Tabela 6: CONTRATO DE PERMISSÃO – GUANABARA	61
Tabela 7: CONTRATO DE PERMISSÃO – JARDINENSE	62
Tabela 8: contrato de permissão – Litorânea	63
Tabela 9: TERMO DE PERMISSÃO – RIOGRANDENSE.....	64
Tabela 10: CONTRATO DE PERMISSÃO – TRAMPOLIM	65
Tabela 11: TERMO DE PERMISSÃO – TRANSFLOR.....	66

1 Introdução

Este Caderno de Apêndices é integrante do relatório D1 – Relatório de Diagnóstico da Região Metropolitana do Natal – RMN (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 RMN, constante no capítulo 3.7 do Relatório de Diagnóstico.

2 Diagnóstico jurídico de mobilidade urbana da Região Metropolitana de Natal

2.1 Criação, composição e caracterização da RMN

A Região Metropolitana de Natal (“RMN”) foi formalmente criada por força da Lei Complementar Estadual nº 152, de 16 de janeiro de 1997 (“LCE 152/1997”) e composta, naquele momento, pelos municípios de Natal, Parnamirim, Macaíba, São Gonçalo do Amarante, Extremoz e Ceará-Mirim. Essa composição inicial foi posteriormente alterada pela Lei Complementar Estadual nº 221, de 10 de janeiro de 2002 (“LCE 221/2002”), que incluiu os municípios de São José de Mipibú e Nízia Floresta.

A Lei Complementar Estadual nº 315, de 30 de novembro de 2005 (“LCE 315/2005”) se limitou a incluir o município de Monte Alegre. Em seguida, editou-se a Lei Complementar Estadual nº 540, de 27 de julho de 2015 (“LCE 540/2015”), que também se limitou a incluir os municípios de Maxaranguape e Ielmo Marinho. A Lei Complementar Estadual Nº 559, de 28 de dezembro de 2015 (“LCE 559/2015”), incluiu os municípios de Arês e Goianinha.

A última inclusão de novo município ocorreu com a Lei Complementar Estadual nº 648, de 30 de abril de 2019 (“LCE 648/2019”), que adicionou o município de Bom Jesus, de modo que a composição atual da referida região metropolitana consiste em: Natal, Parnamirim, Macaíba, São Gonçalo do Amarante, Extremoz, Ceará-Mirim, São José de Mipibú, Nízia Floresta, Monte Alegre, Vera Cruz, Maxaranguape, Ielmo Marinho, Arês, Goianinha e Bom Jesus.

Destaca-se, no entanto, que, para a elaboração do presente diagnóstico, foram considerados apenas os Municípios de Natal, Parnamirim, São Gonçalo do Amarante e Extremoz, de acordo com critérios técnicos de engenharia (“Municípios da Área de Estudo”).

2.2 Arranjo normativo de regência da RMN

A LCE 152/1997 é o único normativo que efetivamente rege a organização e o funcionamento específico da RMN. No entanto, a LCE 152/1997 se concentra em aspectos de governança, os quais serão abordados no próximo tópico.

Além disso, vale destacar que as funções públicas de interesse comum que dizem respeito à RMN não foram delineadas na LCE 152/1997. Contudo, a lei estabelece temas que expressamente não são considerados como funções pública de interesse comum da RMN, quais sejam: o planejamento, a regulação, a fiscalização e a prestação, direta ou contratada, de serviços públicos de abastecimento de água e de esgotamento sanitário.

2.3 Arranjo Institucional

2.3.1 Estrutura institucional e Governança

2.3.1.1 Conselho de Desenvolvimento Metropolitano de Natal - CMN

A LCE 152/1997, por meio do seu art. 3º, cria o Conselho de Desenvolvimento Metropolitano de Natal (“CMN”), vinculado à Secretaria de Estado do Planejamento, do Orçamento e Gestão (“SEPLAN”).

São atribuições do CMN, segundo o art. 2º da LCE 152/1997: (i) promover a integração e uniformização dos serviços comuns e de interesse da RMN; (ii) conceder ou permitir a execução de obras e serviços públicos de interesse metropolitano que lhes forem delegados mediante lei, bem como fiscalizar sua execução; (iii) aplicar as normas e procedimentos legais com incidência na RMN, fiscalizar seu cumprimento, exercendo, no que couber seu poder de polícia; (iv) estimular entre os municípios da RMN a celebração de consórcios para resolução de problemas comuns; (v) garantir a integração do planejamento, da organização e da execução das funções e serviços públicos de interesse comum do Estado e aos municípios metropolitanos; (vi) especificar as funções e serviços públicos que serão executados em parceria no âmbito metropolitano e aquelas de interesse local, de responsabilidade do município; (vii) analisar e aprovar o Plano de Desenvolvimento da RMN, e encaminhar à Assembleia Legislativa para aprovação mediante lei; e (viii) aprovar os planos plurianuais de investimentos públicos para a RMN e encaminhar à Assembleia Legislativa para aprovação.

O CMN é composto, conforme o art. 3º, §1º da LCE 152/1997, pelo Secretário de Estado do Planejamento e das Finanças (que também presidirá o CMN, de acordo com o art. 3º da LCE 152/1997), pelos Prefeitos dos Municípios integrantes da RMN ou seus substitutos legais, por um representante do parlamento comum da RMN (“Parlamento Comum”) e por um representante da Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Norte. Vale ressaltar que, em dissonância com o previsto no Art. 7º, V¹, da Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015 (“Estatuto da MetrÓpole”), o art. 3º, §1 da LCE 152/1997 não prevê participação social na composição do CMN.

O Parlamento Comum é um fórum supra institucional formado por 113 vereadores dos 6 (seis) municípios da RMN, reunindo o conjunto de Câmaras Municipais para atuar, em sintonia com a sociedade organizada no âmbito desse território, para aprovar e fazer implementar a uma agenda política regional.

¹ Art. 7º Além das diretrizes gerais estabelecidas no [art. 2º da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001](#), a governança interfederativa das regiões metropolitanas e das aglomerações urbanas observará as seguintes diretrizes específicas: V - participação de representantes da sociedade civil nos processos de planejamento e de tomada de decisão; ([Redação dada pela Lei nº 13.683, de 2018](#))

Embora tenha sido identificada a atuação do CMN por meio do sítio eletrônico da SEPLAN², não foi localizada evidência jurídica da formação e atuação do Parlamento Comum no âmbito das pesquisas realizadas nos canais de acesso à informação públicos. A única menção a este órgão ocorre no Regimento Interno da Câmara Municipal do Município de Natal, atualizado em abril de 2023, o qual estabelece no art. 69-G, I, que a Comissão de Transportes, Legislação Participativa e Assuntos Metropolitanos tem entre suas atribuições a recepção de sugestões de iniciativa legislativa apresentadas por associações e órgãos de classe, incluindo as provenientes do Parlamento Comum.

Finalmente, o Decreto Estadual nº 15.873, de 14 de janeiro de 2002 (“Decreto 15.873/2002”) aprovou o estatuto social do CMN, caracterizando-o como “órgão colegiado, de caráter normativo e deliberativo”.

2.3.2 Estrutura institucional e Governança da Mobilidade Urbana Metropolitana

Por meio das pesquisas realizadas nos canais de acesso à informação públicos, não foi possível identificar qualquer evidência da efetiva formação e da atuação de órgão de governança específico para a mobilidade urbana da RMN.

Tendo em vista a ausência de articulação entre os entes que compõem a RMN para a gestão do transporte público de caráter metropolitano, o Estado do Rio Grande do Norte assume essa função, com fulcro na competência para explorar o transporte intermunicipal, nos termos do art.18, II da Constituição do Estado do Rio Grande do Norte, atualizada pela Emenda Constitucional nº 23, de 14 de dezembro de 2022 (“Constituição do Rio Grande do Norte”) e do art. 1º do Decreto Estadual nº 27.045, de 22 de junho de 2017 (“Decreto 27.045/2017”).

Nesse sentido, o transporte público de caráter metropolitano na RMN consiste no Sistema de Transporte Coletivo Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Rio Grande do Norte (“STIP/RN”), mais especificamente na categoria de serviço regular metropolitano, nos moldes do Decreto Estadual nº 16.225, de 30 de julho de 2002, que aprova o regulamento do STIP/RN (“Regulamento do STIP/RN”); e no Sistema de Trens Urbanos de Natal (“STUN”), operado pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos (“CBTU”), sociedade de economia mista sucessora da Empresa de Engenharia Ferroviária S.A. – ENGEFER, conforme o Decreto nº 89.396, de 22 de fevereiro de 1984 (“Decreto 89.396/1984”), e vinculada ao Ministério das Cidades a partir do Decreto nº 11.333/2023.

A Lei Complementar nº 163, de 05 de fevereiro de 1999 (“LCE nº 163/1999”), a qual dispõe sobre a organização do poder executivo do Estado do Rio Grande do Norte, prevê em seu art. 31, IX que

2

Disponível

<http://www.adcon.rn.gov.br/acervo/seplan/Conteudo.asp?TRAN=ITEM&TARG=94674&ACT=&PAGE=&PARM=&LBL=Materia>. Acesso: 17/09/2024.

competete à Secretaria de Estado da Infraestrutura (“SIN”) controlar e fiscalizar a concessão de serviços de transportes e os padrões de segurança e de qualidade em sua execução.

O Departamento de Estradas de Rodagem do Rio Grande do Norte (“DER/RN”) autarquia vinculada à SIN, é responsável de acordo com o art. 3º do Decreto 27.045/2017, por administrar o sistema rodoviário do estado, compreendendo as atividades de fiscalização, planejamento, gestão e regulamentação do STIP/RN. Dessa forma, é da competência do DER/RN a atividade de planejamento do STIP/RN, que consiste em seu permanente acompanhamento, controle e avaliação, além da adoção de medidas adequadas ao pleno atendimento das demandas atuais e futuras, garantindo-se o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos.

Além disso, incumbe ao DER/RN, conforme o art. 87 do Regulamento do STIP/RN, (i) coibir a operação de quaisquer serviços de transporte de passageiros que não seja concedida, permitida ou autorizada; (ii) aplicar as penalidades legais, contratuais e regulamentares, no âmbito de sua competência; (iii) declarar a extinção da concessão, permissão ou autorização; (iv) estabelecer as tarifas dos serviços concedidos ou permitidos; e (v) proceder ao seu reajuste e revisão, de forma a garantir o equilíbrio.

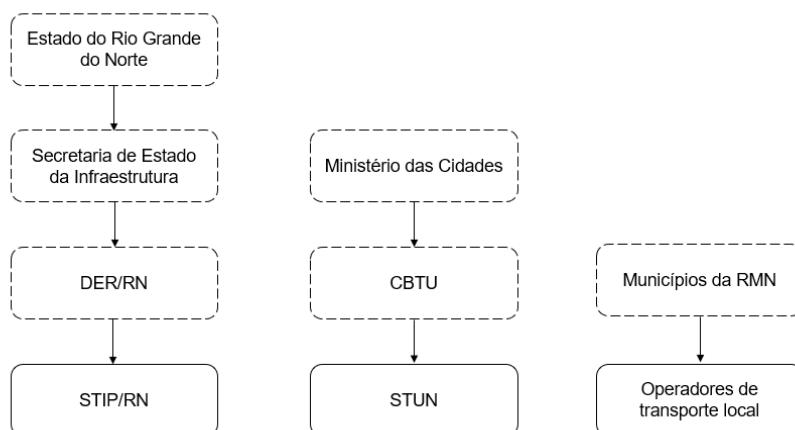
Conforme o art. 10 do referido Decreto 27.045/2017, os serviços de transporte regular do STIP/RN são aqueles relacionados com o processamento e com a movimentação de usuários, entre 2 (dois) ou mais municípios, desde que não ultrapassem os limites do Estado, classificando-se, conforme as suas características, em: a) de característica rodoviária; e b) de característica semiurbana. Além disso, o Decreto 27.045/2017 estabelece que as operadoras dos serviços do STIP/RN contratados sob regime de concessão, permissão ou autorização, deverão ser, obrigatoriamente, pessoas jurídicas, e possuir uma frota operacional de, no mínimo, 5 (cinco) veículos.

O DER e a SIN, no entanto, não regulam os serviços de transporte sobre trilhos operados pela CBTU. Assim, a eventual prestação de serviço de titularidade do estado por empresa estadual dependeria de um arranjo contratual (concessão imprópria) ou de arranjo de governança (delegação de competência mediante convênio ou instrumento similar), sob pena de essa prestação atentar contra a Constituição Federal.

De toda forma, vale mencionar que o Ministério das Cidades, ao qual a CBTU é vinculada, possui a competência de, nos termos do art. 1º, VIII do Decreto nº 11.468/2023, planejamento, regulação, normatização e gestão da aplicação de recursos em políticas de desenvolvimento urbano e de mobilidade e trânsito urbanos.

Em síntese, abaixo está um organograma da estrutura institucional da RMN no âmbito da mobilidade urbana:

Figura 1: Estrutura institucional da RMN



Fonte: elaboração própria

2.3.3 Consórcios e Convênios

Foi identificada a existência do Consórcio Público Intermunicipal do Rio Grande do Norte (“COPIRN”), celebrado entre 162 municípios do Estado do Rio Grande do Norte.

O COPIRN, pessoa jurídica de direito público, de natureza autárquica, foi constituído em maio de 2010, com fundamentação legal na Lei Federal nº 11.107/2005 e Decreto Federal nº 6.017/2007, com a finalidade de firmar convênios, contratos e acordos de qualquer natureza; receber auxílios, contribuições e subvenções sociais ou econômicas de outras entidades e órgãos governamentais e privados; ser contratado pela administração direta ou indireta dos entes da Federação, dispensada a licitação, e administrar bens públicos destinados ao uso de suas finalidades institucionais.

Os principais objetivos do COPIRN, dentre outros, de acordo com o art. 4º do Contrato de Consórcio Público do Consórcio Público Intermunicipal do Rio Grande do Norte (“Contrato de Consórcio – COPIRN”), são: (i) promover a gestão associada de serviços públicos; (ii) a prestação de serviços, inclusive de assistência técnica, a execução de obras e o fornecimento de bens à administração direta ou indireta dos entes consorciados; (iii) o compartilhamento ou o uso em comum de instrumentos e equipamentos, inclusive de gestão, de manutenção, de informática, de pessoal técnico e de procedimentos de licitação e de admissão de pessoal; (iv) a produção de informações ou de estudos técnicos; (v) promover as ações e políticas de desenvolvimento sustentável; e (vi) o exercício de competências pertencentes aos entes da Federação nos termos de autorização ou delegação.

O COPIRN e a Organização das Cooperativas do Estado do Rio Grande do Norte celebraram, em 01 de março de 2023, o Acordo de Cooperação Interinstitucional nº 01/2023 (“ACI nº 01/2023”), para fins de assessoria, consultoria, estudos, arranjos e modelagens para estruturação e execução de

programas, planos, ações, mapeamentos e/ou projetos estratégicos interinstitucionais e de concessões públicas ou parcerias público-privadas (PPPs).

Além disso, por meio de notícia³ veiculada pela Prefeitura de Natal, identificamos a criação, em 17 de abril de 2015 do Fórum Permanente de Trânsito e Transporte⁴ da RMN, para promoção de reuniões permanentes para tratar dos temas pertinentes à área de mobilidade.

Entretanto, por meio das pesquisas realizadas nos canais de acesso à informação públicos, não foi possível identificar ou localizar qualquer indício das referidas reuniões promovidas pelo Fórum Permanente de Trânsito e Transporte da RMN.

2.4 Conclusões: Aspectos institucionais e de governança interfederativa da RMN

Como já mencionado, nota-se que o CMN, criado pela LCE 152/1997 parece não ser efetivamente atuante. Nesse cenário, as articulações de caráter metropolitano no âmbito da mobilidade urbana são realizadas, na prática, pelo Estado do Rio Grande do Norte, por meio da SIN e do DER/RN, e pela CBTU.

Portanto, não há, no transporte público coletivo da RMN, a atuação de um órgão que seja composto por representantes de outros entes que não o Estado Rio Grande do Norte e a União. Dessa forma, a governança das iniciativas conduzidas pelo Estado, especialmente aquelas relacionadas à mobilidade urbana e transporte público, carece da participação dos municípios da RMN.

³Disponível em: <https://www.natal.rn.gov.br/news/post2/21173>. Acesso: 09/09/2024.

⁴ O Fórum Permanente de Trânsito e Transporte da RMN é um grupo que discute temas relacionados ao trânsito e transporte na região.

3 Aspectos jurídicos

3.1 Normas, Diretrizes e Planos Metropolitanos

3.1.1 Política Nacional de Mobilidade Urbana

A Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (“PNMU”), que passou a exigir que os municípios com mais de 20.000 habitantes, pertencentes a regiões metropolitanas, elaborassem e aprovassem seus planos de mobilidade urbana⁵.

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 urbano⁶, 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 melhoria das condições de acessibilidade e mobilidade urbana nas regiões metropolitanas e aglomerações urbanas⁷. 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 urbana⁸.

⁵ 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 (...)

⁶ 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.

⁷ 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.

⁸ Art. 16. São atribuições da União:

3.1.2 Estatuto da Metrópole

Por meio da Lei Federal n  13.089, de 12 de janeiro de 2015, modificada pela Lei n  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 fun es públicas de interesse coletivo 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 os 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 Normas metropolitanas

A RMN não possui normas editadas especificamente no âmbito da região metropolitana, de modo que os atos normativos que dizem respeito   unidade regional foram produzidos no âmbito da competência do Estado do Rio Grande do Norte, conforme exposto nas se es anteriores.

3.2 Planos e normas estaduais

3.2.1 Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado

Não foi possível identificar, por meio dos canais públicos de acesso a informa es, a minuta ou a efetiva publica o do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da RMN ("PDUI/RMN").

3.2.2 Plano de Desenvolvimento Sustentável

O Estado do Rio Grande do Norte publicou, em 2007, por meio da SEPLAN, o Plano de Desenvolvimento Sustentável da Região Metropolitana de Natal – Natal Metrópole 2020 ("PDS"), organizado em dois volumes. O primeiro volume cont m o diagnóstico do contexto atual da RMN, as tendências identificadas, os cenários prováveis e as diretrizes propostas. Com rela o ao transporte metropolitano, foi identificada a baixa articula o institucional e operacional do sistema de transportes urbano.

O segundo volume apresenta as a es e projetos estratégicos sugeridos e o modelo de gestão da RMN. No caso específico da RMN, os estudos de tendências apontaram para o pressuposto

IV - fomentar a implanta o de projetos de transporte público coletivo de grande e m dia capacidade nas aglomera es urbanas e nas regiões metropolitanas;

  1  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.

estratégico para a superação dos desafios à mobilidade e à acessibilidade metropolitanas, por meio de uma gestão de transporte público efetiva, estruturada segundo princípios de cooperação intergovernamental e de competição regulada pró-competitiva nas relações institucionais entre os Poderes Públicos de tutela e os operadores delegatários da operação dos distintos subsistemas presentes no território metropolitano.

3.3 Normas dos Municípios da Área de Estudo

3.3.1 Leis Orgânicas

3.3.1.1 Natal

A Lei Orgânica do Município de Natal, promulgada em 03 de abril de 1990, com emendas até 2006, contém disposições relevantes sobre o tema da mobilidade urbana, as quais serão apresentadas nos parágrafos seguintes.

De início, o art. 5º, §1º, inciso V, estabelece a competência privativa do Município para organizar e prestar, diretamente ou sob regime de permissão ou de concessão, os serviços públicos de transporte coletivo e de táxi. O art. 21, inciso XIII, por sua vez, determina que compete à Câmara Municipal, com a sanção do Prefeito, legislar sobre todas as matérias de competência do Município, especialmente sobre a aprovação de ato de concessão ou permissão de serviço público, inclusive de transporte coletivo.

Ainda, o art. 79 estatui que compete à Secretaria de Mobilidade Urbana, órgão incumbido da fiscalização e do gerenciamento do sistema de transporte coletivo e de táxi, a fixação de tarifas.

O art. 78, a seu turno, prescreve que a prestação de serviço público é feita diretamente ou por delegação, seja por concessão, seja por permissão ou seja por autorização a título precário. O parágrafo único, inciso IV e alíneas, do dispositivo estabelece que em relação ao serviço de transporte coletivo, deve o regulamento e o instrumento de delegação estabelecer: (i) proibição do monopólio de serviço, que não pode ser explorado por menos de duas empresas; (ii) valor da tarifa e forma de sua aferição; (iii) frequência da circulação; (iv) itinerário a ser percorrido; (v) tipos de veículos; (vi) padrões de segurança e de manutenção; (vii) normas de proteção ambiental; (viii) reformas relativas ao conforto e à saúde dos usuários e dos operadores do sistema; e (ix) integração do sistema municipal como um todo, e como o sistema federal e estadual.

O art. 124 estatui que na organização e exploração dos serviços de transportes urbanos, deve o Município: (i) instituir e manter estrutura específica no âmbito da administração municipal, para a execução do planejamento, para gerência e para operação dos sistemas de transportes urbano e de limpeza urbana; (ii) assegurar a gestão democrática dos sistemas garantido a participação da sociedade organizada no planejamento e no controle; e (iii) delegar, se conveniente, a exploração

de serviços de transporte e de limpeza urbana a empresa operadora, através de concessão, de permissão de uso ou de outros mecanismos, dependendo de cada situação, nos termos da lei.

Por fim, o art. 125 enumera os princípios básicos para a prestação de serviços de transportes público coletivo, dentre eles a integração entre sistemas e meios de transportes e racionalização de itinerários. O parágrafo único do dispositivo ainda dispõe que a comercialização de passagens, compreendidos o vale transporte e a passagem com abatimento, será feita pelas próprias empresas permissionárias ou pelo órgão representativo do setor, sendo os custos do serviço e da confecção assumidos pelas permissionárias, vedado o repasse às tarifas.

3.3.1.2 Parnamirim

A Lei Orgânica do Município de Parnamirim, promulgada em 04 de abril de 1990 e emendada até 2023, aborda questões relevantes relacionadas à mobilidade urbana, as quais serão apresentadas nos parágrafos a seguir.

O art. 11, por meio dos incisos XXIV e XLI, atribui a competência exclusiva do Município de Parnamirim, para a autorizar, permitir ou conceder os serviços de transporte coletivo, táxis, mototáxis, bem como a fixação das respectivas tarifas.

Além disso, o inciso XXII do mesmo artigo atribui ao Município de Parnamirim a competência para regulamentar a utilização de logradouros públicos, especialmente no perímetro urbano, determinar o itinerário e os locais de parada dos transportes coletivos.

A Câmara Municipal de Parnamirim é responsável por autorizar a concessão de serviços públicos, incluindo os relacionados ao transporte coletivo municipal, conforme estipulado no art. 38, inciso XVII.

No que diz respeito aos objetivos da política urbana, conforme estabelecido pelo art. 200, I da Lei Orgânica do Município, Parnamirim tem como meta promover o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana. Além disso, busca assegurar o direito a uma cidade sustentável, abrangendo o acesso à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos.

3.3.1.3 São Gonçalo do Amarante

A Lei Orgânica do Município de São Gonçalo do Amarante, promulgada em 5 de abril de 1990, alterada pela Emenda à Lei Orgânica Municipal nº 16/2017, prevê em seu art. 3º, VII a competência do Município de São Gonçalo do Amarante para organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão permissão ou autorização, os serviços de interesse local, dentre os quais os de transporte público, que têm caráter especial.

3.3.1.4 Extremoz

A Lei Orgânica do Município de Extremoz, promulgada em 03 de abril de 1990, com emendas até 2023, contém disposições relevantes sobre o tema da mobilidade urbana, as quais serão apresentadas a seguir.

O art. 17 determina a competência privativa do Município para: (i) conceder, permitir ou autorizar serviço de transporte coletivo, somente mediante concorrência pública, após aprovada pela Câmara Municipal; (ii) regulamentar a utilização dos logradouros públicos, especialmente no perímetro urbano, e determinar o itinerário e os pontos da parada dos transportes coletivos; (iii) tornar obrigatória a utilização da estação rodoviária, quando houver; e (iv) sinalizar as vias urbanas e estradas municipais, bem como regulamentar e fiscalizar a sua utilização. Além disso, estabelece que: (i) as tarifas de transporte coletivos, alternativos, *buggy*, táxi e moto táxi serão aprovadas pelo Poder Legislativo após estudo de planilhas de custos fornecidos pelos empresários, presidentes de associações e sindicatos; e (ii) as empresas de transportes coletivos concederão um desconto de 50% (cinquenta por cento) para estudantes e a gratuidade dos idosos a partir dos 60 (sessenta) anos na jurisdição do Município mediante apresentação de documento de comprovação.

3.3.2 Planos Diretores

3.3.2.1 Natal

O Plano Diretor de Natal (“PDN”), instituído pela Lei Complementar nº 208, de 07 de março de 2022, reúne importantes disposições relacionadas à mobilidade urbana, as quais serão detalhadas nos parágrafos subsequentes.

O art. 4º estabelece como uma das diretrizes a serem seguidas para o atingimento dos objetivos do PDN previstos no art. 3º a priorização no sistema viário do transporte coletivo e dos modais ativos.

O PDN prevê uma seção inteiramente dedicada ao sistema de mobilidade urbana municipal, a partir do art. 164. O §1º deste dispositivo prevê, exemplificativamente, os sistemas que compõem o sistema de mobilidade urbana, quais sejam: (i) o sistema rodoviário; (ii) o sistema ferroviário; (iii) o sistema hidroviário e portuário; (iv) o sistema aeroviário; (v) o sistema ciclovitário; (vi) o sistema de circulação de pedestres; (vii) o sistema de transporte coletivo público; (viii) o sistema de transporte coletivo privado; (ix) o sistema de logística e transporte de carga; e (x) o sistema de acessibilidade. O §2º do dispositivo, por sua vez, dispõe que os modos de transportes não motorizados são prioritários sobre os motorizados, e os serviços de transporte público coletivo são prioritários sobre o transporte individual motorizado.

O art. 165, a seu turno, delimita o conteúdo mínimo do Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Natal (“PlanMob Natal”), que será detalhado na seção 3.3.3.1.

Por fim, o art. 166 determina que os planos e projetos específicos de mobilidade urbana deverão acatar o PlanMob, atendendo: (i) ao fortalecimento de uma rede de transporte coletivo acessível, de qualidade e ambientalmente sustentável por meio da implantação progressiva de tecnologias não poluentes e universalmente acessíveis, da integração física e tarifária, da melhoria das condições de conforto e segurança nos pontos de parada, da adoção de medidas de incentivo ao uso do sistema de transporte coletivo nos deslocamentos diários e por meio da implantação de soluções inteligentes de tecnologias de informação e comunicação; (ii) à redução das dificuldades de deslocamentos na cidade, causadas por barreiras físicas naturais, falta de acessibilidade, inclusive na informação, ou na presença de obstáculos arquitetônicos e urbanísticos, mediante infraestrutura de transposição e integração urbana, favorecendo e estimulando o uso de meios inteligentes pelo uso sistemático de tecnologias de informação e comunicação; e (iii) à implantação de princípios e diretrizes que façam referência ao conceito de cidade mais inteligente e humana, baseada no uso integrado e sustentável de tecnologias urbanas, soluções inovadoras e criativas para uma mobilidade mais ativa, mais acessível e menos dependente de modais motorizados.

3.3.2.2 Parnamirim

O Plano Diretor de Parnamirim (“PDP”) foi instituído pela Lei nº 1.058 de 30 de agosto de 2000. Em seu art.3º, estabelece objetivos estratégicos que visam a orientar o desenvolvimento urbano do Município. Dentre os principais objetivos atrelados à mobilidade urbana, destaca-se a necessidade de compatibilizar o uso e ocupação do solo com a proteção do meio ambiente, evitando a especulação imobiliária e garantindo acesso equitativo à terra, habitação, trabalho, transporte e serviços urbanos para toda a população.

Além disso, o plano busca integrar o Município à RMN, considerando aspectos ambientais, sociais, econômicos, viários e de transporte. Também planeja a estrutura urbana para prover os bairros e setores comunitários de equipamentos essenciais, como educação, saúde, lazer, segurança, abastecimento, transporte e circulação, promovendo a racionalização dos deslocamentos.

O plano ainda estimula a implementação de sistemas de circulação viária e de transportes coletivos não poluentes, priorizando o transporte público sobre o individual e respeitando a condição de autonomia para deslocamentos a pé e de bicicleta.

Para garantir a implementação da política de estruturação da cidade, ordenamento do crescimento urbano e desenvolvimento da infraestrutura do Município de Parnamirim, o art. 22 inciso II do PDP permite que a Prefeitura crie o Plano de Desenvolvimento do Sistema Viário de Transportes Públicos, o qual deverá seguir as diretrizes do PDP estabelecidas pelo art. 51 e incisos,

Dentre as diretrizes elencadas pelo mencionado dispositivo, destacamos: (i) a ampliação dos sistema viário e de transportes públicos; (ii) adequação da oferta de transporte dos bairros e setores comunitários ao centro; (iii) implementação de um sistema integrado de transporte que facilite a

ligação interbairros e inter-regional; (iv) criação de novos terminais que facilitem a implementação do sistema integrado de transportes; (v) priorização de investimentos públicos para drenagem e pavimentação de vias que integrem o sistema viário e de transportes públicos; (vi) estimular a adaptação dos veículos, que integram a frota de transportes de massa, com tecnologia que possibilite a redução de emissão de gases poluentes, resíduos em suspensão e poluição sonora; e (vii) estabelecimento de procedimentos que visem minimizar os incômodos gerados quando da implantação ampliação ou manutenção de redes ou sistemas gerados pelas concessionárias de serviços públicos, instalados nas vias públicas com o objetivo de evitar situações caóticas e transtorno ao trânsito e à população.

Ressalta-se que por meio das pesquisas realizadas nos canais de acesso à informação públicos, não foi possível identificar ou localizar a publicação do referido Plano de Desenvolvimento do Sistema Viário de Transportes Públicos nos moldes previstos pela legislação. Foi identificado, no entanto, o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Parnamirim, o qual será detalhado na seção 3.3.3.2.

3.3.2.3 São Gonçalo do Amarante

A Lei Complementar nº 102, de 19 de outubro de 2022, instituiu o Plano Diretor do Município de São Gonçalo do Amarante (“PDSGA”). O art. 7º, IV do PDSGA prevê que a mobilidade urbana deverá ser considerada política setorial e complementar à política urbana.

A Seção IV – Mobilidade Urbana, em seu art. 16 estabelece como objetivo principal da mobilidade urbana o acesso facilitado de pessoas e bens aos diversos bairros, zonas, áreas e comunidades rurais, sendo o transporte coletivo elemento prioritário pelo qual esse acesso será viabilizado.

O art. 17 prevê os objetivos mínimos da política setorial de mobilidade urbana do município de São Gonçalo do Amarante, dentre eles a priorização do transporte coletivo sobre o individual; e a promoção do uso mais eficiente dos meios de transporte, com o incentivo das tecnologias alternativas de baixo impacto ambiental.

O art. 18 estabelece as diretrizes a serem seguidas para o atingimento dos objetivos do PDSGA previstos no art. 3º, dentre as quais a garantia, por meio de projetos e ações, da mobilidade urbana e regional, como condição essencial para o acesso das pessoas às áreas urbana e rural, considerando os deslocamentos metropolitanos; a diversidade social e as necessidades de locomoção, em especial, das pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida; a organização do sistema de transporte público, garantindo a integração física, tarifária e operacional dos diferentes modais e das redes de transporte coletivo, buscando a justa distribuição dos custos e benefícios desse sistema; e o incentivo a programas e projetos que viabilizem a diversificação dos modais de transporte.

3.3.2.4 Extremoz

O Plano Diretor de Extremoz (“PDE”) foi instituído pela Lei Municipal nº 493, de 06 de outubro de 2006. A ausência de revisão desta lei viola o art. 40, §3º da Lei nº 10.257/01, o qual estabelece a necessidade de revisão da lei que institui o plano diretor a cada 10 (dez) anos.

prevê, em seu art. 2º, como objetivo, a promoção do desenvolvimento do Município de Extremoz, com ênfase na priorização das funções sociais ambientais, garantindo um uso socialmente justo e ecologicamente equilibrado. Isso inclui assegurar a todos o acesso ao transporte público, bem como às vias e acessos públicos.

Por sua vez, o art. 3º lista os objetivos específicos do PDE, dentre os quais a definição das operações consorciadas com municípios vizinhos, visando a qualidade dos sistemas de transporte coletivo.

O §5º do art. 17, a seu turno, estatui que o Município deverá elaborar, no prazo máximo de 4 (quatro) anos, a partir da promulgação da Lei, o Plano Diretor de Mobilidade Urbana (“PDMU”). No entanto, não foi possível identificá-lo ou localizá-lo na pesquisa realizada.

O art. 87 enumera as diretrizes da política de circulação e transporte, dentre elas: (i) definição da rede viária estrutural do Município, com indicação das vias existentes e das propostas de ampliação; (ii) promoção de melhorias e ampliação da estruturação viária existente em diversos núcleos urbanos, com vistas a resolver os problemas dos corredores congestionados; (iii) priorizar o uso de transporte coletivo sobre o individual; (iv) construção de terminais rodoviários nos núcleos urbanos; e (v) estabelecimento de ação conjunta com os órgãos federais e estaduais para o controle e licenciamento dos veículos, de forma a promover ações fiscalizadoras no disciplinamento do trânsito.

O PDE prevê uma seção inteiramente dedicada ao sistema de mobilidade urbana municipal, a partir do art. 114, segundo o qual deve-se entender mobilidade urbana como o conjunto de serviços que visem transportar as pessoas, bens e mercadorias em todos os níveis, coordenado pelo Poder Público e regulamentado através do PDMU de que trata o §5º do artigo 17 do PDE.

A política de mobilidade urbana, conforme o art. 115 do PDE, deverá ser instrumento de inclusão social, ampliando a mobilidade da população de baixa renda e promovendo o acesso físico a serviços e equipamentos públicos (saúde, educação, etc.), ao lazer e a integração social. Ademais, deve ser veículo de promoção do desenvolvimento econômico, reduzindo desperdícios, racionalizando o transporte e reduzindo custos.

Por sua vez, o art. 116 prescreve que os planos e projetos específicos de mobilidade urbana deverão ser desenvolvidos considerando: (i) a divisão equitativa do espaço de circulação urbana através da priorização da circulação de pedestres em relação aos veículos e do transporte coletivo em relação ao transporte individual por automóvel; (ii) o fortalecimento de uma rede de transporte coletivo de qualidade e ambientalmente sustentável através da implantação progressiva de tecnologias não poluentes e acessíveis aos portadores de deficiência física e mobilidade reduzida, da integração física e tarifária, da melhoria das condições de conforto e segurança nos pontos de parada e da adoção de medidas de incentivo ao uso do sistema de transporte coletivo nos deslocamentos diários; (iii) a redução das dificuldades de deslocamentos na cidade, causadas por barreiras físicas naturais, mediante infraestrutura de transposição e integração urbana; e (iv) a adequação da rede viária principal com vistas à melhoria do desempenho da rede de transporte coletivo, em termos de rapidez, conforto, segurança e custos operacionais.

Ainda, os planos, programas e projetos relativos ao sistema de mobilidade urbana serão, conforme diretriz estabelecida pelo art. 117, desenvolvidos pelos órgãos competentes, em articulação com o órgão municipal de planejamento urbano e meio ambiente, seguindo as orientações do PDMU.

Finalmente, o art. 118 estabelece que o sistema de mobilidade urbana do Município de Extremoz compreende o transporte coletivo e individual, os logradouros públicos e toda sua rede viária.

3.3.3 Normas de Mobilidade Urbana

3.3.3.1 Natal

O Decreto nº 12.540, de 14 de junho de 2022, institui o PlanMob Natal. Dentre as diretrizes listadas pelo art. 4º, destacam-se: (i) priorizar os modos ativos de deslocamento nas intervenções no sistema de mobilidade; e (ii) priorização do transporte público coletivo, em detrimento do transporte individual motorizado, promovendo: a) atendimento a toda área do Município; b) oferta de frequência adequada ao passageiro, de forma a reduzir o tempo de espera tanto no embarque inicial como nas conexões; c) priorização do transporte público coletivo nas vias públicas; e) acessibilidade universal na infraestrutura do sistema de transporte; d) estruturação dos pontos de parada do transporte coletivo, com implantação de calçada acessível, iluminação pública e, se possível, abrigo; e) integração entre o sistema de transporte municipal com cidades circunvizinhas, com o metropolitano, com o trem urbano e com novos modos de transportes que possam surgir; f) formas de financiamento extra tarifárias, de modo a não sobrecarregar o passageiro pagante com todos os custos do sistema; g) o estabelecimento de padrões de qualidade nos serviços de transporte público coletivo; e h) integração no planejamento construção de novos loteamentos, conjuntos e bairros, tanto no Município como na RMN, de modo a conectá-los ao sistema viário principal e a rede de transporte público coletivo.

Por sua vez, o art. 5º, §2º, estabelece que são programas e ações estratégicas do PlanMob Natal, em relação ao eixo do transporte público coletivo:

(i) programa de requalificação da rede de transporte coletivo, com as seguintes ações estratégicas: a) reorganização das linhas do sistema, de modo a reduzir a superposição sem prejudicar a oferta de serviço ao passageiro; b) facilitar o acesso aos subcentros locais dos bairros da cidade; c) usar de forma eficiente a atual área central; d) articulação da rede de transporte coletivo com os polos de desenvolvimento da cidade; e e) realização de estudos para novos modos de transporte público coletivo, como VLT, tramway, dentre outros;

(ii) programa de gestão e planejamento do transporte coletivo, com as seguintes ações estratégicas: a) monitorar e revisar continuamente a rede de transporte público objetivando a melhor eficiência operacional; b) aumento da infraestrutura viária preferencial ou exclusiva ao transporte público coletivo na malha viária do Município, sobretudo nas vias arteriais e coletoras; c) realização periódica de Pesquisa Origem/Destino com no máximo 10 (dez) anos de intervalo; d) desenvolvimento de estratégias para manter atualizado os dados da Pesquisa Origem/Destino; e e) implementação de indicadores de qualidade do Sistema de Transporte Coletivo;

(iii) programa de aprimoramento da infraestrutura urbana para o transporte coletivo, com as seguintes ações estratégicas: a) qualificar os pontos de embarque e desembarque com implantação, quando possível, de abrigos com assentos, informações aos usuários (lista de linhas, quadros de horário, itinerários), implantação de acessibilidade na calçada, prioritariamente nas centralidades e corredores principais; b) modernização da frota objetivando a redução de gases poluentes, incluindo o incentivo a eletrificação; c) pavimentação asfáltica ou com pavimento rígido de todas as vias em que há circulação de transporte público coletivo, inclusive nas destinadas aos desvios de itinerários; e d) ampliação dos espaços destinados à circulação exclusiva de veículos do transporte público coletivo, de modo a reduzir o tempo de viagem do passageiro;

(iv) programa de fiscalização e controle operacional do transporte coletivo, com as seguintes ações estratégicas: a) implantação de Sistema de Controle Operacional para monitoramento remoto dos veículos por GPS, garantindo a realização das viagens programadas em conformidade com as ordens de serviço operacionais e informações on-line aos usuários; b) implantação de política destinada a bilhetagem eletrônica, de modo a garantir o amplo acesso aos dados referentes às transações de embarque, como forma de acompanhamento e ferramenta de planejamento; c) ampliação da rotina de fiscalização em

campo das condições dos veículos em circulação, da adequação do modo de condução, e de quaisquer aspectos de funcionamento do sistema e prestação dos serviços; d) mapeamento das principais ocorrências do transporte ilegal, caracterizando as suas causas e consequências, buscando desenvolver Plano de Ação de Combate ao Transporte Ilegal para oferecer um serviço de qualidade que promova a atratividade do transporte público coletivo; e e) revisão e modernização do Código Municipal de Infrações de Transporte (Lei nº 5.022/1998); e

(v) programa do transporte turístico: a) mapeamento, junto aos órgãos e entidades do setor, dos pontos e rotas turísticas; b) estudos para definição de trajeto(s) e da política tarifária da(s) linha(s) turística(s); e c) realização de licitação para efetivação da operação.

Finalmente, o art. 7º determina que além das fontes de financiamento municipais, a destinação de recursos estaduais e federais, empréstimos, parcerias público-privadas (PPPs) e, no caso do transporte público coletivo, a promoção de políticas extra tarifárias, atuarão como garantidores financeiro-orçamentários para a execução das medidas relacionadas à mobilidade urbana do Município.

3.3.3.2 Parnamirim

A Política Municipal de Mobilidade Urbana de Parnamirim foi instituída pela Lei nº 1.915, de 01 de novembro de 2018 (“PMUP”). Anteriormente à promulgação da referida política o Município de Parnamirim se fundamentava nas diretrizes estabelecidas pelo PDP para criação de normas e políticas públicas voltadas à mobilidade urbana.

O PMUP tem por finalidade orientar as ações do Município de Parnamirim no que tange aos serviços de transporte coletivo urbano e à infraestrutura de mobilidade que garantem o deslocamento de cargas e pessoas em seu território.

Por meio do PMUP, o Município de Parnamirim estruturou os sistemas de transporte: não motorizado e motorizado. Conforme o art. 9 da referida lei, o sistema de transporte não motorizado é composto por pedestres, ciclistas e veículos de tração animal. Já o sistema de transporte motorizado, estabelecido no art. 12, é composto por transporte público coletivo, transporte público por táxi ou mototáxi, transporte escolar, fretamento e transporte individual.

O art.12 estabelece que o transporte público coletivo é a modalidade preferencial de deslocamento motorizado no Município de Parnamirim, devendo ser operado por empresa privada ou cooperativas de transporte, por meio de concessão ou permissão precedida de processo licitatório. No que tange aos transportes por mototáxi, transporte escolar e fretamento, o PMUP os caracteriza como serviço

de transporte público operacionalizado pelo setor privado e regulado pelo Município, sendo o transporte por meio de fretamento utilizado para fins turísticos.

O PMUP, conforme seu art. 37 § 1º, estabelece as atribuições mínimas dos órgãos gestores responsáveis pelo planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana municipal, incluindo: (a) coordenação dos diversos serviços de transporte no município; (b) formulação, implementação e revisão da política de mobilidade urbana; (c) gestão das políticas de investimento e captação de recursos para o setor; e (d) elaboração das políticas tarifárias.

No que tange à transparência da gestão das políticas de mobilidade urbana do Município de Parnamirim, o PMUP estabelece (art. 37 § 1º) que a administração pública municipal deverá disponibilizar informações aos usuários dos serviços de transporte que contemple as características da operação (itinerários, frequência dos serviços, operadores, tarifas), o número de passageiros transportados mensalmente, a frota total por tipo de veículo e idade média dos automóveis, indicadores de custos e cálculos de tarifas, bem como indicadores de desempenho.

Estas informações deverão ser divulgadas através de relatórios periódicos de gestão anualmente. No entanto, por meio das pesquisas realizadas nos canais de acesso à informação públicos, não foi possível identificar ou localizar os relatórios de mobilidade urbana do Município de Parnamirim.

Por fim, o Decreto nº 6.142, de 31 de dezembro de 2019, prevê a criação da Secretaria Municipal de Segurança, Defesa Social e Mobilidade Urbana (“SESDEM”), órgão de ação instrumental integrante da Administração Pública Municipal, diretamente vinculada ao Gabinete do Prefeito, nos termos da Lei Complementar nº 165, de 19 de dezembro de 2019.

No âmbito do sistema de transporte municipal, a SESDEM possui competência para: (a) desenvolver políticas públicas que privilegiem o transporte público de passageiros; (b) gerenciar ações de serviços de transporte em geral, incluindo serviços de moto-táxi e táxi; (c) detalhar operacionalmente os serviços de transporte público coletivo, fixando itinerários de linhas, pontos de paradas, terminais, horários, lotação, frota, equipamento e esquema de alimentação intermodal, bem como fiscalizar os serviços concedidos ou permitidos pelo município; (d) fiscalizar a operação e a exploração de todos os modais de transportes de passageiros, promovendo as correções e aplicando as penalidades regulamentares; (e) executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis de acordo com as leis de trânsito vigentes, por infrações de trânsito realizadas no âmbito deste município e que estejam sob a sua competência legal; e (f) manter sistemas informatizados, capazes de coletar, processar, analisar, e fornecer dados e informações referentes ao sistema de transporte público de passageiros, em seus aspectos cadastrais, operacionais e econômicos.

3.3.3.3 São Gonçalo do Amarante

Por meio das pesquisas realizadas nos canais de acesso à informação públicos, não foi possível identificar ou localizar o Plano de Mobilidade Urbana do Município de São Gonçalo do Amarante.

Os únicos atos normativos do Município de São Gonçalo do Amarante que tratam especificamente de transporte coletivo de passageiros são a Lei Municipal nº 1.284, de 14 de setembro de 2011 (“Lei nº 1.284/2011”), e o Decreto Municipal nº 512, de 08 de novembro de 2013 (“Decreto nº 512/2011”), que a regulamenta.

Os arts. 2º, 8º e 9º da Lei nº 1.284/2011 autorizam o Poder Executivo municipal a delegar a terceiros os serviços de transporte de passageiros no Município de São Gonçalo do Amarante mediante permissão outorgada a título precário mediante licitação.

O art. 32 da Lei nº 1.284/2011, por sua vez, estabelece que os serviços de transporte coletivo intermunicipal e interestadual deverão ser autorizados, e ter seus itinerários dentro do Município de São Gonçalo do Amarante previamente aprovados pelo Departamento Municipal de Trânsito e Transporte.

3.3.3.4 Extremoz

Não foi possível identificar ou localizar o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Extremoz.

O único ato normativo do Município de Extremoz que trata especificamente de transporte público e/ou mobilidade urbana é o Decreto nº 86, de 27 de setembro de 2010, que disponibiliza, em caráter temporário, transporte público coletivo especificamente para atendimento à população das comunidades rurais, visto que essas localidades não eram assistidas por linhas de transporte coletivo.

O art. 1º determina que sejam instituídas linhas de transporte coletivo conectando os distritos e comunidades rurais de Genipabu, Grutas, Boca da Ilha, Pedrinhas, Estivas, Santa Maria, Vila de Fátima, Araçá e São Sebastião à cidade de Extremoz, com via de acesso à estação do trem (cidade de Extremoz), possibilitando o deslocamento de pessoas entre localidades. O parágrafo único do dispositivo ainda prevê que até a habilitação de empresa de ônibus para executar esse serviço público mediante concessão, o serviço será efetuado pelo Município, de forma gratuita, mediante itinerários que serão estabelecidos pela Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito Urbano.

3.4 Aspectos do arcabouço normativo na gestão da mobilidade urbana sob os seguintes pontos de vista:

3.4.1 Urbanístico

Não foram identificadas normas que tratem especificamente de aspectos urbanísticos da RMN ou do Estado do Rio Grande do Norte.

Vale destacar, no entanto, a importante norma do Município de Natal, instituída pela Lei Complementar Municipal nº 175, de 11 de junho de 2018 ("LCM 175/2018"), que modifica os procedimentos para regularização urbanística de edificações e revoga a Lei nº 4.930/97.

Há, ainda, nos Municípios de São Gonçalo do Amarante e Parnamirim, legislações municipais que abordam aspectos urbanísticos (respectivamente, a Lei Municipal nº 1.221/2013 e a Lei Municipal nº 1.058/2000).

3.4.2 Institucional

3.4.2.1 RMN

Conforme mencionado anteriormente, devido à ausência de uma estrutura institucional específica para a RMN, o Estado do Rio Grande do Norte assume a responsabilidade pelas articulações relacionadas a essa região. Nesse contexto, no que se refere aos aspectos institucionais, é relevante destacar a disposição da Constituição do Rio Grande do Norte, que regula a gestão do Poder Executivo e a estrutura administrativa do Estado do Rio Grande do Norte, além de definir as atribuições e competências de todos os órgãos da Administração Pública estadual.

3.4.2.2 Natal

Os principais órgãos relacionados à mobilidade urbana no Município de Natal são a STTU e o Conselho Municipal de Transporte e Mobilidade Urbana ("CMTMU").

A STTU é órgão da administração direta municipal responsável por regulamentar os serviços de ônibus, táxis e transportes opcionais, dentro dos limites do Município de Natal, com a finalidade de atender o interesse público, e por promover políticas de desenvolvimento da mobilidade e da acessibilidade com o objetivo de melhorar a qualidade de vida da população⁹. As suas competências são instituídas pela Lei Complementar nº 141, de 28 de agosto de 2014.

Criado pela Lei Complementar nº 20, de 02 de março de 1999, que não foi localizada por meio dos canais públicos de acesso à informação, e regulamentado pelo Decreto nº 12.913, de 28 de setembro de 2023, o CMTMU é órgão colegiado de controle social na gestão das ações de

⁹ Disponível em: <https://www.natal.rn.gov.br/sttu/secretaria-municipal-de-mobilidade-urbana>. Acesso em: 11 de setembro de 2024.

mobilidade urbana do Município do Natal, de caráter consultivo, propositivo e participativo. As suas competências são instituídas pelo Decreto nº 12.913/2023.

3.4.3 Ambiental

Assim como no âmbito urbanístico, não há regras destinadas a tratar sobre aspectos ambientais específicos da RMN. De igual modo aos aspectos urbanísticos, é importante que existam mecanismos de cooperação interfederativa que tratem, também, de eventuais temas ambientais relevantes para a RMN.

Além disso, na atual conjuntura jurídico-institucional, eventuais projetos de mobilidade urbana devem observar a legislação ambiental local aplicável à intervenção, com base nas diferentes competências dos entes federativos na matéria, seja estadual ou municipal.

Com isso em vista, abaixo estão elencados os principais órgãos e legislações ambientais, se existentes, do Estado do Rio Grande do Norte e dos Municípios da Área de Estudo.

3.4.3.1 Estado do Rio Grande do Norte

No Estado do Rio Grande do Norte, os principais órgãos ambientais correspondem à Secretaria de Estado do Meio Ambiente e dos Recursos Hídricos (“SEMARH”) e ao Instituto de Desenvolvimento Sustentável e Meio Ambiente do Rio Grande do Norte (“IDEMA”), vinculado ao SEMARH por meio da Lei Complementar nº 380, de 27 de dezembro de 2008.

A SEMARH possui as atribuições de planejar, coordenar e executar as ações públicas estaduais que contemplem a oferta e a gestão dos recursos hídricos e do meio ambiente no Estado do Rio Grande do Norte, enquanto ao IDEMA compete a promoção de educação ambiental, licenciamento e revisão de atividades potencialmente poluidoras, zoneamento ambiental, aplicação de penalidades disciplinares e compensatórias, implantação de unidades de conservação, e controle ambiental e florestal.

Já com relação à legislação, destacam-se a Lei Complementar Estadual nº 272, de 03 de março de 2004, que dispõe sobre a Política e o Sistema Estadual do Meio Ambiente, as infrações e sanções administrativas ambientais, as unidades estaduais de conservação da natureza, institui medidas compensatórias ambientais; e o Decreto Estadual nº 31.278, de 16 de fevereiro de 2022 que regulamenta a câmara de compensação ambiental, cria o comitê de compensação ambiental estadual, e disciplina os regimes de contraprestação a título de compensação por significativo impacto ambiental.

3.4.3.2 Natal

Os principais órgãos ambientais do Município de Natal são a Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Urbanismo ("SEMURB") e o Conselho de Planejamento Urbano e Meio Ambiente de Natal ("CONPLAM").

A SEMURB é órgão da administração direta municipal que atua no controle urbanístico e ambiental, no licenciamento de obras públicas e privadas, e na gestão e planejamento de políticas públicas para o ordenamento da cidade¹⁰. As suas competências são instituídas pelo Decreto n° 12.341, de 15 de outubro de 2021.

Criado pelo Decreto n° 1.335, de 06 de setembro de 1973, que não foi localizado por meio dos canais públicos de acesso à informação, o CONPLAM é composto por representantes do poder público, sociedade civil e setor privado e tem sido um fórum de diálogo e decisão para as questões urbanísticas da cidade, buscando conciliar o desenvolvimento econômico com a preservação do meio ambiente e a melhoria da qualidade de vida da população. O colegiado está vinculado à SEMURB e atua em prol do controle social do planejamento urbano, do meio ambiente e dos recursos públicos¹¹. O Regimento Interno do CONPLAM, aprovado pelo Decreto n° 11.741, de 28 de maio de 2019, institui as suas competências.

O Município de Natal possui quatro atos normativos centrais no que diz respeito ao meio-ambiente, quais sejam: (i) a Lei n° 4.100, de 19 de junho de 1992, que dispõe sobre o Código do Meio Ambiente do Município do Natal; (ii) a Lei Complementar n° 55, de 27 de janeiro de 2004, que institui o Código de Obras e Edificações do Município de Natal e dá outras providências, como por exemplo, a previsão de normas atinentes ao licenciamento ambiental; (iii) o Decreto n° 11.294, de 05 de julho de 2017, que institui a Autorização Urbanística e Ambiental nos procedimentos de licenciamento da SEMURB; e (iv) o Decreto n° 12.789, de 20 de abril de 2023, que estabelece a classificação das atividades pelo grau de risco ambiental/sanitário e pelo porte, e define procedimento de licenciamento.

3.4.3.3 Parnamirim

O principal órgão ambiental do Município de Parnamirim é a Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano ("SEMUR"), instituída pela Lei Complementar n°. 165 de 19 de dezembro de 2019.

¹⁰ Disponível em: <https://natal.rn.gov.br/semurb/secretaria>. Acesso em: 05 de setembro de 2024.

¹¹ Disponível em: <https://www.natal.rn.gov.br/news/post2/40231>. Acesso em: 05 de setembro de 2024.

De acordo com o art. 30 do referido dispositivo legal, as principais competências da SEMUR são: (i) coordenação de ações de planejamento e desenvolvimento urbano, meio ambiente e serviços públicos; (ii) aprovação de reforma, expedição de alvará e habite-se na área de construção civil e serviços públicos; (iii) examinar e julgar reclamações e recursos das autuações e notificações fiscais; (iv) fornecer o licenciamento ambiental; (v) promover o combate às várias formas de poluição sonora e visual, atmosférica, hídrica e do solo; e (vi) estudo e implementação de estratégias de gerenciamento e conservação de fundos de vale e áreas de preservação ambiental.

O Município de Parnamirim ainda prevê em sua estrutura normativa a Política Municipal do Meio Ambiente, instituída pela Lei Complementar nº 53 de 2011.

São instrumentos da Política Municipal do Meio Ambiente, conforme estabelecidos pelo art.10, a regulação dos instrumentos de zoneamento ambiental, estabelecimento de áreas protegidas, avaliação de impactos ambientais, concessão de licenciamento, revisão de atividades potencialmente poluidoras, implementação de compensação ambiental, criação de reservas e unidades de conservação, oferecimento de incentivos fiscais para a instalação de equipamentos não poluentes, a manutenção do cadastro técnico de atividades e instrumentos de defesa ambiental, entre outros.

Sujeitam-se à normas estabelecidas pela Política Municipal do Meio Ambiente, todas as atividades industriais, comerciais, rurais e de prestação de serviços, empreendimentos, processos, operações, dispositivos móveis e imóveis, meios de transportes, tanto públicas quanto privadas, que, direta ou indiretamente, causem ou possam causar poluição ou degradação do meio ambiente.

3.4.3.4 São Gonçalo do Amarante

O principal órgão ambiental do Município de São Gonçalo do Amarante é a Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Urbanismo ("SEMURB").

A SEMURB é o órgão encarregado pelas políticas públicas relacionadas ao turismo e meio ambiente, e possui autonomia para planejar, executar e controlar ações de preservação do meio ambiente, como também divulgar e promover eventos relacionados ao turismo e meio ambiente.

O principal normativo ambiental do Município de São Gonçalo do Amarante é a Lei Complementar Municipal nº 51, de 8 de setembro de 2009 ("LCM 51/2009"), a qual institui o Código de Meio Ambiente do Município de São Gonçalo do Amarante, a política e o sistema ambiental.

3.4.3.5 Extremoz

Os principais órgãos ambientais do Município de Natal são a Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Urbanismo ("SEMUR") e o Conselho Municipal de Defesa do Meio Ambiente e Urbanismo ("CMMU").

A SEMUR é o órgão central do Sistema Municipal de Planejamento Urbano e Meio Ambiente (“SIMPLUMA”), responsável por planejar, coordenar, supervisionar, controlar e executar a política municipal e as diretrizes governamentais para o meio ambiente. Em sua atuação, a SEMUR mantém uma relação de interdependência com outras secretarias e órgãos do Município de Extremoz, compartilhando objetivos conforme estabelecido no art. 5º da Lei Complementar nº 631, de 17 de dezembro de 2010 (Código de Meio Ambiente do Município de Extremoz), que define as competências da Secretaria, bem como a Lei nº 557, de 30 de dezembro de 2009.

O CMMU é o órgão superior do SIMPLUMA, responsável por auxiliar e referendar questões relacionadas à preservação, conservação, defesa, recuperação e melhoria do espaço urbano e do meio ambiente natural, construído, cultural e do trabalho. Além disso, o CMMU delibera, dentro de sua competência, sobre normas e padrões que estejam em conformidade com a preservação do meio ambiente ecologicamente equilibrado e essencial para a qualidade de vida saudável. O CMMU faz parte da estrutura administrativa da Prefeitura, conforme estabelecido no art. 5º da Lei Complementar nº 631, de 17 de dezembro de 2010 (Código de Meio Ambiente do Município de Extremoz), que define as competências do colegiado. No entanto, ainda que não tenha sido localizada evidência de dissolução do CMMU, ele atualmente não figura entre os “Conselhos Municipais” apresentados no sítio eletrônico da Prefeitura de Extremoz¹².

Por fim, o Município de Extremoz possui dois atos normativos centrais no que diz respeito ao meio ambiente, quais sejam: (i) a Lei Complementar nº 631 de 17 de dezembro de 2010, que institui o Código de Meio Ambiente do Município de Extremoz e dá outras providências, como por exemplo, a previsão de normas atinentes ao licenciamento ambiental; e (ii) a Lei Complementar nº 634, de 30 de dezembro de 2010, que dispõe sobre o Código de Obras do Município de Extremoz e dá outras providências, como por exemplo, a previsão de normas atinentes ao licenciamento ambiental.

3.4.4 Operacional

Foram identificadas no sítio eletrônico da CBTU¹³ diversas instruções técnicas referentes a aspectos operacionais do STUN. O Regulamento do STIP/RN, por sua vez, prevê uma série de regras estritamente operacionais, tais como dispositivos sobre características técnicas, índices de aproveitamento e de desempenho, organização do sistema, classificação, criação e extinção de linhas regulares, modificações de linhas regulares, encargos dos operadores, viagens, veículos e cadastramento da tripulação.

Além disso, é possível identificar, ainda que poucas, normas esparsas relacionadas a aspectos operacionais das operações de transporte municipais.

¹² Disponível em: <https://extremoz.rn.gov.br/conselhos-municipais/>. Acesso em: 05 de setembro de 2024.

¹³ Disponível em: <https://www.cbtu.gov.br/index.php/pt/manutencao-metroferroviaria/instrucao-tecnica>. Acesso: 12/09/2024.

3.4.5 Financeiro

3.4.5.1 RMN

Não foram identificadas normas referentes a aspectos financeiros da RMN. Entretanto, com relação ao Município de Natal, foi identificado o Fundo Municipal de Transportes Coletivos (“FMTC”), o qual será descrito abaixo.

3.4.5.2 Natal

3.4.5.2.1 Fundo Municipal de Transportes Coletivos

O FMTC, destinado a garantir recursos financeiros para custeio e investimentos relacionados aos serviços públicos de transportes coletivos urbanos de passageiros do Município de Natal, foi criado pela Lei nº 7.639, de 10 de janeiro de 2024 (“Lei nº 7.639/2024”), e regulamentado pelo Decreto nº 13.145, de 25 de julho de 2024 (“Decreto nº 7.639/2024”)

O FMTC será constituído pelas seguintes receitas (art. 5º do Decreto nº 7.639/2024): (i) dotações orçamentárias; (ii) receitas decorrentes de multas aplicadas aos serviços públicos de transportes coletivos urbanos de Natal e/ou da RMN; (iii) receitas decorrentes da implantação de estacionamentos públicos rotativos; (iv) 50% (cinquenta por cento) das receitas oriundas de multas, excetuadas as decorrentes de impostos, aplicadas pelo Fisco Municipal aos concessionários, permissionários e veículos autorizados que exploram os serviços públicos de transportes coletivos urbanos de passageiros do Município de Natal; (v) receitas originadas de convênios, termos de cooperação, ajustamento de condutas, acordos ou contratos; (vi) receitas originadas do Preço Público de Análise do Relatório de Impacto sobre o Trânsito Urbano - RITUR; (vii) receitas originadas da taxa anual compensatória de redução parcial de vagas de estacionamento; (viii) receitas originadas das leis que regulamentem os serviços de transporte remunerado privado individual de passageiros; (ix) contribuições, transferências de recursos, subvenções, auxílios ou doações, do setor público ou privado; (x) créditos suplementares especiais; (xi) recursos financeiros repassados pela União, por governos estaduais e municipais integrantes da RMN; (xii) recursos financeiros decorrentes de publicidade; (xiii) recursos advindos das licitações e autorizações de outorga dos serviços públicos de transportes coletivos urbanos de passageiros do Município de Natal; (xiv) receitas destinadas em legislações específicas, mesmo quando não listadas na referida lei.

Os recursos do FMTC deverão ser destinados, de forma prioritária, ao subsídio das tarifas dos serviços públicos de transportes coletivos, de modo a garantir a função social do transporte público e a modicidade tarifária (art. 3º da Lei nº 7.639/2024), podendo ser aplicado também em: (i) aquisição de material permanente ou de consumo e outros insumos necessários ao planejamento, à elaboração e execução de projetos, bem como manutenção, operação e fiscalização dos sistemas de transporte público coletivo; (ii) contratação de estudos, projetos e planos que tratem dos sistemas

de transporte público coletivo; (iii) implantação de programas visando à melhoria da qualidade dos sistemas de transporte público coletivo; (iv) desenvolvimento, capacitação e aprimoramento de recursos humanos envolvidos na gestão e na prestação dos sistemas de transporte público coletivo; e (v) investimento em infraestrutura urbana de suporte aos transportes públicos urbanos no Município de Natal.

Os recursos financeiros que integram o FMTC, conforme o art. 5º, deverão ser depositados em conta corrente específica aberta em banco oficial, com titularidade do órgão gestor do sistema, a saber, a STTU.

O art. 4º do Decreto nº 13.145/2024 prescreve que o FMTC deve constituir unidade orçamentária própria e ser parte integrante do orçamento público, figurando a STTU como unidade gestora. O parágrafo único do dispositivo prevê que devem ser aplicadas à execução orçamentária do FMTC as mesmas normas gerais que regem a execução orçamentária do Município.

Ainda, o parágrafo único do art. 5º estabelece que os concessionários, permissionários e autorizatários do sistema municipal de serviços públicos de transportes coletivos urbanos de passageiros do Município de Natal poderão explorar fontes alternativas de receitas, como as receitas decorrentes de contratos de publicidades nos veículos ou outros equipamentos vinculados ao serviço, devendo repassar o percentual dessas receitas ao FMTC, na forma prevista em contrato.

Entretanto, até o presente momento, não foram identificadas, pelas vias de acesso à informação públicas, experiências de utilização do referido fundo como garantia da execução de contratos celebrados pela RMN e relacionados à mobilidade urbana.

4 Diagnóstico das operações existentes que podem impactar o sistema de transporte de média e alta capacidade na RMN

4.1 Operações metropolitanas

Como já mencionado no tópico “Estrutura Institucional e Governança da Mobilidade Urbana Metropolitana”, o transporte público de caráter metropolitano na RMN consiste no STIP/RN, na categoria de serviço regular metropolitano; e no STUN.

4.1.1 Sistema de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado do Rio Grande do Norte

O STIP/RN, regulamentado pelo Decreto 16.225/2002, pode ser classificado, conforme as suas características, em: (i) serviço de transporte regular por ônibus (“Serviço Regular por Ônibus”), de característica rodoviária ou semiurbana; e (ii) serviço de transporte opcional de médio porte por vans, de característica rodoviária ou semiurbana; e (iii) serviço de transporte especial turísticos, escolares, de fretamento contínuo ou fretamento eventual.

O Serviço Regular por Ônibus é aquele voltado para o atendimento permanente das necessidades de transportes da população, realizados entre dois ou mais municípios por veículos de grande porte, do tipo ônibus ou microônibus, sendo permitido o transporte de passageiros em pé. Pode, ainda, ser classificado, segundo a função e o equipamento utilizado, nas seguintes modalidades: (i) serviço semiurbano convencional; e (ii) serviço semiurbano expresso.

No âmbito do STIP/RN, a Lei Estadual nº 10.083/2016 instituiu o transporte público complementar de passageiros (“STPC/RN”), o qual deve ser operado por meio de autorização pública e em conformidade com a demanda do serviço, concedida por um período inicial de 6 (seis) anos, podendo ser prorrogada por igual período. De acordo com o art. 3º, §2º da mencionada lei, em caso de falecimento do autorizado, o direito de operar o serviço será transferido aos seus herdeiros legítimos.

A Lei nº 11.347, de 4 de janeiro de 2023 autoriza a concessão de subvenção econômica às concessionárias e permissionárias do serviço de transporte público coletivo intermunicipal de passageiros, com vistas ao atendimento do interesse público. Destaca-se, no entanto, que a subvenção econômica autorizada se destina exclusivamente, conforme o art. 3º da referida lei, à manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão e permissão celebrados com o DER/RN afetados com despesas operacionais decorrentes dos efeitos da pandemia da COVID-19.

Foram localizados 46 (quarenta e seis) contratos de permissão para a prestação de serviços de transporte coletivo rodoviário intermunicipal relacionados ao transporte opcional regular. No entanto,

apesar da identificação dos editais de licitação nº 048/97, 027/98, 01/01, 02/01 e 03/01, destinados à seleção de pessoas físicas para operar o serviço de transporte opcional, não foi possível estabelecer a correspondência entre esses contratos e os referidos editais, devido à falta de referência.

O Decreto nº 31.241, de 28 de dezembro de 2021, prorrogou os termos de permissão precários das operadoras do serviço de transporte opcional regular, considerando a ausência de estudo para deflagração de processo licitatório. O parágrafo único do art. 1º do referido decreto prevê a obrigação, previamente à prorrogação, de instauração de processo administrativo devidamente instruído e justificado pelo diretor-geral do DER/RN.

Foram identificados contratos de permissão vigentes e com disposições padronizadas referentes às seguintes empresas, operadoras do Serviço Regular por Ônibus na RMN: Alves LTDA, Auto Viação Jardimense LTDA, Transporte Trampolim da Vitória LTDA, Transportes Litorânea LTDA, Guanabara Empresa de Transporte Coletivo LTDA, Viação Cidade das Dunas LTDA, Viação Riograndense LTDA, Transflor LTDA e Expresso Cabral LTDA.

O serviço regular de característica semiurbana, conforme definido pela Portaria nº 41/2022 do DER/RN, possui frequência contínua, com itinerários, paradas e quadro de horários definidos. É dividido em 3 (três) áreas de operação no âmbito da RMN: Anel I, Anel II e Anel III, cujos itinerários constam dos Anexos I e II da Portaria nº 63/2001.

Entretanto, por meio das pesquisas realizadas nos canais de acesso à informação públicos, não foi possível identificar ou localizar a referida portaria ou, tampouco, coletar informações adicionais sobre o funcionamento efetivo do STIP/RN. A ausência de um procedimento licitatório prévio para formalizar a operação das empresas de transporte intermunicipal sugere que suas operações possam ser consideradas juridicamente precárias e informais.

4.1.2 Sistema de Trens Urbanos de Natal

O STUN, sob responsabilidade da CBTU, é operado por duas linhas ferroviárias, com extensão total de 77,5 km, abrangendo 5 municípios. A Linha Norte, com extensão de 38,5 km, abrange 3 municípios: Natal, Extremoz e Ceará Mirim, com 13 estações em operação. A Linha Sul, com 39 km, abrange 3 municípios: Natal, Parnamirim e São José de Mipibu, com 14 estações em operação.

A operação, na realidade, é composta pelas linhas ferroviárias e de veículos leves sobre trilhos (“VLTs”). Como parte de um projeto de mobilidade urbana elaborado pela CBTU¹⁴, o sistema de

¹⁴Disponível em: https://planodiretor.natal.rn.gov.br/anexos/apresentacao/Apresentacao_CBTU_Seminario_10.12.2019.pdf. Acesso: 13/09/2024.

trens urbanos foi modernizado. Além das novas composições, o projeto contempla também a construção de novas estações e a recuperação do leito ferroviário existente.

Em 2018, o TCU havia feito auditoria na CBTU, para fiscalizar a conformidade do contrato de aquisição de vinte VLTs, dos quais oito para o município de João Pessoa (PB) e 12 para o município de Natal (RN), no valor de R\$ 173,3 milhões.

O Acórdão nº 1.050/2018 - Plenário¹⁵ apontou, à época, indícios de irregularidades, como: gestão irregular do empreendimento, licitação e contratação de aquisição de VLT em desconformidade com o Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica e indício de direcionamento no certame licitatório. Por meio do Acórdão 1.050/2018 – Plenário, o TCU concedeu medida cautelar para que a CBTU não efetuasse quaisquer pagamentos no âmbito do contrato respectivo. Naquela decisão, o Tribunal também havia determinado a realização de oitivas da CBTU com relação aos problemas encontrados.

Após a análise das respostas recebidas, tanto da CBTU quanto da empresa contratada, o TCU reviu a situação do contrato. Para o relator do processo, ministro Vital do Rêgo, “a sua continuidade depende da conclusão das intervenções viárias necessárias e de previsão orçamentária”.

Por meio do Acórdão nº 496/2021 – Plenário, o TCU revogou, assim, a medida cautelar vigente e a substituiu pela determinação de que a CBTU não faça novos pagamentos relativos a eventos vinculados a medições futuras de fornecimento dos trens que ainda não tenham sido entregues. Além disso, determinou à CBTU que, no âmbito do Contrato 19-2012/DT, celebrado com a empresa Bom Sinal Indústria e Comércio Ltda. para a aquisição dos 20 veículos leves sobre trilho para os sistemas de trens urbanos de João Pessoa e Natal, se abstenha de efetuar pagamentos relativos a eventos vinculados a medições futuras de fornecimento dos trens ainda não entregues, até que estejam reunidas, simultaneamente, as seguintes condições: (i) conclusão das intervenções viárias necessárias à modernização e melhoria dos sistemas de trens urbanos de João Pessoa e Natal ou, ao menos, de uma previsão realista de conclusão das obras, sob pena de responsabilização dos gestores envolvidos; (ii) previsão orçamentária suficiente para a continuidade da aquisição; e (iii) aprovação da aquisição pelo Conselho Nacional de Desestatização, em consonância com o art. 47 do Decreto 2.594/1998.

No entanto, por meio das pesquisas realizadas nos canais de acesso à informação públicos, não foi possível localizar o referido contrato de aquisição de VLTs ou, tampouco, evidência de que as determinações mencionadas tenham sido cumpridas.

15

Disponível

em:

https://pesquisa.apps.tcu.gov.br/documento/acordao-completo/*/NUMACORDAO%253A1050%2520ANOACORDAO%253A2018%2520COLEGIADO%253A%2522Plen%25C3%25A1rio%2522DTRELEVANCIA%2520desc%252C%2520NUMACORDAOINT%2520desc/0. Acesso: 20/09/2024.

4.2 Legislação, arranjos e instrumentos relevantes à compreensão das operações existentes metropolitanas

As normas que regem a mobilidade urbana metropolitana na RMN são o Decreto 27.045/2017 e o Regulamento do STIP/RN.

O Decreto 27.045/2017 e o Regulamento do STIP/RN regulamentam o STIP/ RN. Além de tratar sobre tarifa e aspectos operacionais e de funcionamento das operações, o Decreto 27.045/2017 define algumas regras referentes à exploração do STIP/RN. Nesse sentido, os arts. 1º e 26 do Decreto 27.045/2017 definem que o sistema de transporte regular do STIP/RN será explorado pelo Estado do Rio Grande do Norte, por meio de pessoas jurídicas de direito privado, mediante concessão ou permissão (art. 26, §1º e art. 27), sempre através de licitação pública.

É previsto ainda que a concessão deve ser delegada pelo prazo máximo de 20 (vinte) anos, enquanto a permissão, pelo prazo máximo de 15 (quinze) anos, podendo ser prorrogados, a critério exclusivo do poder concedente, cujas condições deverão constar no contrato de concessão ou permissão (art. 32, XV do Decreto 27.045/2017).

O Regulamento do STIP/RN reproduz as previsões do Decreto 27.045/2017, que o antecede, de modo mais específico. A título de exemplo, o art. 17 do Regulamento do STIP/RN, ao tratar da fiscalização e do controle de qualidade dos serviços de transporte, estabelece métricas quantitativas e qualitativas para avaliação das condições de atendimento de sua execução, incluindo os índices de desempenho, de cancelamento de viagem, de quilometragem prevista, de aprovação em vistoria e de quilometragem média entre falhas. Além disso, o art. 47 define as características específicas que deverão ser observadas em relação aos veículos utilizados no STIP/RN.

Por meio das pesquisas realizadas nos canais de acesso à informação públicos, não foi possível identificar ou localizar quaisquer normas referentes ao STUN, operado pela CBTU.

4.3 Operações concentradas nos Municípios da Área de Estudo

4.3.1 Natal

O art. 1º da Lei nº 5.022, de 08 de julho de 1998, determina que o Sistema de Transporte Público de Passageiros do Município do Natal (“STTP”) é composto por todos os serviços de transporte público instituídos ou regulamentados pela legislação municipal.

Por sua vez, o art. 2º da referida lei estabelece que são serviços de transporte, em regime de concessão, permissão ou autorização pelo Município: (i) Serviço de Transporte Público de Passageiros por Ônibus (“STPPO”); (ii) Serviço Hidroviário de Transporte Público de Passageiros (“Serviço Hidroviário”); (iii) Serviço Opcional de Transporte Público de Passageiros operado em

veículo de porte médio (“Serviço Opcional”); e (iv) Serviços de táxi, operado por veículo com capacidade de, no máximo, 07 (sete) passageiros. O parágrafo único do dispositivo ainda estatui que dependem de prévia licença do Município, observadas as disposições da legislação própria, a operação dos serviços de transporte escolar, de fretamento e de turismo.

A Lei Complementar nº 227, de 18 de maio de 2023, autoriza o Poder Executivo Municipal a delegar, mediante concessão e permissão, a exploração dos Serviços Públicos de Transportes Coletivos Urbanos de Passageiros de Natal, sempre através de processo licitatório.

Há de se observar, no entanto, que não foram encontradas notícias sobre a implementação do Serviço Hidroviário, tampouco informações no site da Prefeitura de Natal sobre o referido sistema. Por outro lado, o STPPO e o Serviço Opcional foram abordados pelo Relatório Técnico da Associação Nacional de Transportes Públicos (“Relatório ANTP”)¹⁶, elaborado no âmbito da contratação da entidade para prestar consultoria relacionada à elaboração do edital de licitação do STTP. Os cenários apresentados no Relatório ANTP são referentes aos dados coletados entre janeiro e outubro de 2022.

Segundo o Relatório ANTP, o STPPO é operado por seis empresas (Auto Ônibus Santa Maria Ltda., Empresa de Transporte Nossa Senhora da Conceição, Empresa Guanabara de Transporte Coletivo Ltda., Transnacional Transportes Urbanos Ltda., Transflor Ltda. e Transportes Cidade do Natal) em regime precário. O Serviço Opcional, por outro lado, é prestado através de permissões, mas direcionadas a pessoa física. São 110 permissionários em operação, segundo informações da STTU utilizadas para embasamento do Relatório ANTP publicado em 03 de junho de 2024.

No âmbito do Serviço Opcional, foi identificada a existência da Cooperativa dos Transportadores Autônomos de Natal (“Transcoop/Natal”), cujos integrantes são os permissionários do Serviço Opcional¹⁷.

¹⁶ Disponível em: <https://licitacaotransporte.natal.rn.gov.br/assets/files/RelatorioProduto1-RededeTransportedeNatalrev01final.pdf>. Acesso em: 06 de setembro de 2024.

¹⁷ Disponível em: <https://www.natal.rn.gov.br/news/post2/38851>. Acesso em: 14 de setembro de 2024.

Embora o Relatório ANTP forneça tais informações, é importante destacar que a permissão deve ser formalizada por meio de instrumento contratual, conforme inferido a partir do art. 40 da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995¹⁸. Nota-se que, em parte das contratações mencionadas, a solução adotada pelo Estado do Rio Grande do Norte foi celebrar ordens de serviços, sem, portanto, observar o art. 30, inciso V, da Constituição Federal, e o Regulamento do STIP/RN, que define que os serviços do STIP/RN podem ser delegados somente por meio de concessão ou permissão.

Apesar desse cenário, foi localizada minuta de instrumento jurídico¹⁹ utilizado no chamamento público realizado por meio da Portaria nº 076/2022 – STTU/GS, de 05 de junho de 2022²⁰, para receber propostas técnicas de permissionários do Serviço Opcional interessados em operar, em caráter temporário e a título precário, as linhas de ônibus paralisadas ou devolvidas do STTP. O chamamento público foi realizado em razão da decisão da 6ª Vara da Fazenda Pública da Comarca de Natal na Ação Civil Pública nº 0836814-80.2020.8.20.5001, a qual determinou que o Município de Natal reestabelecesse a circulação completa da frota de ônibus e veículos opcionais, passando a operar com a totalidade dos veículos, a fim de evitar aglomerações que pudessem facilitar a disseminação do contágio pela Covid-19²¹.

Ainda, é importante mencionar que, segundo a página da STTU no site da Prefeitura de Natal²², as seis empresas que operam o STPPO são as seguintes: Guanabara, Nossa Sr^a. da Conceição, Cidade do Natal, Reunidas, Santa Maria e Transflor (ViaSul). Nota-se uma divergência parcial em relação ao Relatório ANTP, que menciona a Transnacional Transportes Urbanos Ltda. (não citada pela página da STTU) e não faz referência à Reunidas (citada pela referida página).

Ressalta-se, contudo, que não foi possível identificar, por meio dos canais públicos de acesso à informação, procedimentos licitatórios efetivamente concluídos e contratos relacionados ao sistema de transportes no Município de Natal. Nesse cenário, não é possível concluir pela existência de operações completamente regulares, precedidas de procedimentos licitatórios para tanto.

¹⁸ Art. 40. A permissão de serviço público será formalizada mediante contrato de adesão, que observará os termos desta Lei, das demais normas pertinentes e do edital de licitação, inclusive quanto à precariedade e à revogabilidade unilateral do contrato pelo poder concedente.

¹⁹ Disponível em: <https://www.natal.rn.gov.br/storage/app/media/sttu/STTU-ChamamentoPublico-AnexosPortaria762022.pdf>. Acesso em: 06 de setembro de 2024.

²⁰ Disponível em: https://natal.rn.gov.br/storage/app/media/DOM/anexos/dom_20220605_especial_2e32eed0bb2f96c851615ca4b22137d6.pdf. Acesso em: 16 de setembro de 2024.

²¹ Disponível em <https://defensoria.rn.def.br/noticias/7957/>. Acesso em: 06 de setembro de 2024.

²² Disponível em <https://www.natal.rn.gov.br/sttu/onibus>. Acesso em: 07 de setembro de 2024.

Por fim, destaca-se que será realizada, em breve, licitação para o transporte público do Município de Natal. Porém, a divulgação do edital oficial da licitação, prevista para o dia 20 de agosto de 2024, ainda não ocorreu²³.

Segundo informações da minuta do edital e do termo de referência, a licitação será configurada sob a modalidade de concorrência pública, objetivando a concessão para a prestação dos serviços públicos de transporte coletivo do Município de Natal, pelo prazo de 20 (vinte) anos, com possibilidade de prorrogação por outro período de 5 (cinco) anos. O custo para a execução do transporte público foi avaliado com base no método do fluxo de caixa descontado, e estimado nos seguintes níveis: (i) Para o Lote 1 (Norte): 2.526.755.000,00 (dois bilhões, quinhentos e vinte e seis milhões e setecentos e cinquenta e cinco mil reais); e (ii) Para o Lote 2 (Sul): 2.592.921.000,00 (dois bilhões quinhentos e noventa e dois milhões e novecentos e vinte e um mil reais). Ainda, a minuta do edital prevê a unificação do STPPO e do Serviço Opcional, criando-se uma rede de transporte unificada.

4.3.2 Parnamirim

O Plano de Mobilidade Urbana de Parnamirim, em seu artigo 12, estabelece como a modalidade preferencial de deslocamento motorizado no Município o transporte público coletivo, devendo ser operado por empresa privada ou cooperativas de transporte por meio de concessão ou permissão, precedida de processo licitatório.

No entanto, não foi possível identificar, por meio dos canais públicos de acesso à informação, contratos ou convênios relacionados ao sistema de transportes no Município de Parnamirim. Nesse cenário, não se afasta a possibilidade de existirem operações que não foram precedidas de procedimentos licitatórios e/ou celebração de instrumentos jurídicos para tanto.

Para a elaboração do PMUP, foi solicitada a elaboração de um relatório de levantamento de dados sobre o sistema de mobilidade urbana, por meio do Contrato nº 155/2015, celebrado entre a Prefeitura de Parnamirim e a empresa Start Pesquisa e Consultoria Técnica Ltda²⁴. Após análise do referido relatório, constatou-se que, em 2017, o sistema de transporte coletivo do Município de Parnamirim era composto por 16 linhas, sendo: (i) 8 linhas de transporte coletivo intermunicipal, todas conectando o Município de Parnamirim à cidade de Natal; e (ii) 08 linhas do sistema interbairros, das quais 06 estavam em operação à época e 02 estavam em fase de planejamento.

²³ Disponível em: <https://portalunibus.com.br/2024/09/06/edital-oficial-nao-e-divulgado-e-licitacao-do-transporte-publico-em-natal-segue-sem-data-para-comecar/>. Acesso em: 07 de setembro de 2024.

²⁴ Disponível em: https://almoxarifado.parnamirim.rn.gov.br/pdf/plano/PRODUTO_02A_Levantamento_de_Dados.pdf. Acesso em: 12 de setembro de 2024.

Por fim, é importante mencionar que o Município de Parnamirim é guarnecido dos serviços de trem urbano operados pelo STUN.

4.3.3 São Gonçalo do Amarante

Foi identificada a existência do Contrato nº 063/2016, decorrente do Edital de Concorrência nº 6575/2013, cujo objeto é a permissão para prestação do serviço público de transporte coletivo urbano e semiurbano regular do Município de São Gonçalo do Amarante.

No entanto, não foi possível localizar, por meio dos canais públicos de acesso à informação, o referido contrato ou, tampouco, quaisquer outros instrumentos jurídicos relacionados ao sistema de transportes no Município de São Gonçalo do Amarante.

Em que pese a falta de informações, notícias apontam para a existência de linhas municipais, que podem fazer integração entre si e com as linhas intermunicipais²⁵.

Por fim, é importante mencionar que o Município de São Gonçalo do Amarante é guarnecido por linhas intermunicipais de transporte por ônibus.

4.3.4 Extremoz

Não foi possível identificar, por meio dos canais públicos de acesso à informação, contratos, convênios ou atos normativos relacionados ao sistema de transportes no Município de Extremoz. Nesse cenário, não se afasta a possibilidade de existirem operações que não foram precedidas de procedimentos licitatórios e/ou celebração de instrumentos jurídicos para tanto.

Em que pese a falta de informações, notícias apontam para a existência de linhas municipais no âmbito do Serviço Opcional de Transporte de Passageiros (“SOTP”), que podem fazer integração entre si e com as linhas intermunicipais²⁶. Ainda, a mídia noticia que as referidas linhas são operadas por duas empresas: a Cooptnorte e a Cooperativa de Transportes da Grande Natal (“Cooptagran”).

Por fim, é importante mencionar que o Município de Extremoz é guarnecido por linhas intermunicipais de transporte por ônibus, bem como pela Linha Norte do STUN, operado pela CBTU.

²⁵ Disponível em: <https://rbusoficial.busaodenatal.com/2022/08/atencao-senhores-usuarios-de-sao.html>. Acesso: 12 de setembro de 2024.

²⁶ Disponível em: <https://www.busaodenatal.com/2021/10/conheca-o-itinerario-das-linhas.html>. Acesso em: 07 de setembro de 2024.

Disponível em: <https://opoti.com.br/extremoz-moradores-do-portal-do-sol-vivem-abandono-publico/>. Acesso em: 07 de setembro de 2024.

4.4 Sistema de Bilhetagem e Integração Tarifária

4.4.1 Região Metropolitana

4.4.1.1 Regramento básico do Sistema de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado do Rio Grande do Norte

O Regulamento do STIP/RN prevê, no art. 63, que a remuneração dos operadores do STIP/RN se dará por meio do pagamento de tarifa pelos usuários (fixadas pelo DER/RN) e por outras fontes alternativas de receitas estabelecidas no contrato de concessão ou termo de permissão.

Importa mencionar que o art. 66 do Regulamento do STIP diferencia a tarifa segundo: (i) a extensão da linha; (ii) o tipo de serviço e do equipamento utilizado; e (iii) as condições de tráfego do trecho rodoviário. De acordo com o art. 70 do Regulamento do STIP/CE, a venda de passagens é de responsabilidade direta e exclusiva de cada operadora e pode ser feita por meio de suas agências, legalmente instaladas, suas bilheterias nos terminais rodoviários, em seus veículos ao longo do percurso, em agências de viagens autorizadas e/ou novas modalidades permitidas pela tecnologia.

A Portaria DER/RN nº 72, de 13 de setembro de 2018 (“Portaria DER nº 72/2018”) regulamenta a implantação e a operação do sistema de bilhetagem eletrônica (“SBE”) para as linhas intermunicipais do Serviço de Transporte Semi-Urbano da RMN. A Portaria DER nº 72/2018 estabelece como o “administrador do SBE” a empresa, entidade, sindicato, consórcio ou associação devidamente homologada pelo gestor do sistema e contratada pelas operadoras para administração e comercialização do SBE, que inclui a venda de passagens antecipadas por meio eletrônico, o cadastramento de todas as categorias de usuários e os repasses financeiros devidos às operadoras.

O art. 7º da Portaria DER nº 72/2018 prevê como competências do administrador do SBE: I - disponibilizar instalações adequadas para o atendimento do público usuário; II - comercializar e controlar a venda de passagens antecipadas e os créditos nos cartões; III - elaborar e manter o cadastro de usuários, especialmente daqueles que gozem de benefícios tarifários (descontos e isenções); IV - emitir cartão eletrônico na forma estabelecida nesta resolução; V - registrar as frequências de passageiros nas linhas e viagens; VI - disponibilizar diariamente ao gestor do sistema as informações relativas à movimentação de usuários e à operação dos serviços de bilhetagem eletrônica, mediante acesso direto ao banco de dados; VII - proceder ao rateio de eventuais receitas auferidas pelo sistema na proporção da receita devida a cada uma das empresas operadoras; e VIII - repassar semanalmente os valores devidos às operadoras.

Conforme o artigo 47, as despesas relacionadas ao investimento na instalação e manutenção do sistema de bilhetagem eletrônica serão de responsabilidade da administradora. Já as operadoras arcarão com os custos das manutenções e equipamentos utilizados em seus veículos e garagens, os quais não serão considerados para efeitos tarifários.

A obrigatoriedade da celebração de um contrato entre a administradora do SBE e as operadoras do sistema de transporte ou seus representantes (associações, sindicatos, cooperativas ou consórcios) está delineada no art. 1º, §3º da Portaria DER nº 72/2018. Entretanto, por meio de pesquisa realizada em canais de informação públicos, não foi possível identificar os referidos contratos.

É importante destacar que em 16 de maio de 2023, conforme noticiado²⁷ pela Assembleia Legislativa do Rio Grande do Norte, ocorreu uma audiência pública na Assembleia Legislativa do Rio Grande do Norte para discutir a implementação de um sistema de bilhetagem única no transporte coletivo da RMN. O propósito dessa iniciativa é integrar os sistemas de transporte dos municípios vizinhos, permitindo que os usuários utilizem um único bilhete para se deslocarem entre essas localidades.

4.4.1.2 Regramento básico do Sistema de Trens Urbanos de Natal

Não foram identificadas normas destinadas a tratar especificamente das tarifas do STUN. No portal eletrônico da CBTU, as normas acerca do sistema de bilhetagem estão indisponíveis, sendo disponibilizadas apenas informações desatualizadas quanto ao valor do bilhete da passagem.

4.4.2 Demais Municípios da Área de Estudo

4.4.2.1 Natal

O Sistema Automatizado de Bilhetagem Eletrônica (“SABE”) foi instituído pelo Decreto nº 6.193, de 20 de maio 1998, o qual não foi localizado por meio dos canais públicos de acesso à informação. No entanto, foram identificados atos normativos posteriores ao referido decreto que dispõem sobre o SABE.

O Decreto nº 7.815, de 15 de dezembro de 2005, institui a modernização tecnológica e institucional do SABE no âmbito do STPPO, determinando que a STTU deveria elaborar e implementar melhorias tecnológicas e institucionais no SABE. O Decreto nº 8.192, de 27 de junho de 2007, estabelece que a modernização tecnológica e institucional do SABE também deve abranger o SOTPP.

A Lei nº 6.410, de 30 de setembro de 2013, estabelece a unificação dos SABE do STPPO e do SOTPP. Conforme o parágrafo único do art. 1º da lei, essa unificação pode ser realizada por meio da escolha de uma única tecnologia de bilhetagem eletrônica ou pela interoperabilidade no SABE, possibilitando que duas ou mais tecnologias de bilhetagem eletrônica distintas aceitem mutuamente os créditos eletrônicos e cartões utilizados por cada uma delas, desde que respeitem os padrões operacionais estabelecidos pela Prefeitura Municipal de Natal. Além disso, o art. 3º estipula que o

²⁷ Disponível em: <https://www.al.rn.leg.br/noticia/27413/audiencia-na-alrn-discute-bilhetagem-unica-no-transporte-coletivo-da-grande-natal>. Acesso: 17 de dezembro de 2024.

custeio para a efetivação do SABE unificado será de responsabilidade de cada um dos permissionários dos serviços, bem como de seus representantes por categoria, não cabendo indenização por parte do Município pelo investimento de funcionamento.

Anteriormente, o Decreto nº 10.378, de 11 de agosto de 2014, estabelecia o Regulamento Operacional do SABE. Ocorre que o Decreto nº 11.114, de 19 de outubro de 2016 (“Decreto nº 11.114/2016”), alterou a denominação do SABE para Sistema de Comercialização das Passagens (“SCO”) e estabeleceu o seu Regulamento Operacional, bem como o do Sistema de Acompanhamento da Operação e Informação ao Usuário (“SAO”).

O art. 2º do Decreto nº 11.114/2016 estabelece que o SCO e o SAO são constituídos pelo conjunto de agentes, equipamentos, programas aplicativos e procedimentos operacionais para a execução dos serviços de arrecadação eletrônica de tarifas e de coleta e processamento de dados necessários ao controle do desempenho dos serviços.

Possui como principais objetivos a integração dos sistemas de transporte através da utilização de cartão eletrônico que permita o transbordo entre as linhas do STPPO e do SOTPP, com ou sem complementação de nova tarifa; o controle numérico dos passageiros, para que todos os usuários, classificados por categoria, sejam contabilizados pelos validadores instalados nos veículos, nos terminais e nas estações; a obtenção dos dados operacionais necessários à gestão do sistema; geração de dados operacionais que subsidiem o planejamento e a gestão dos sistemas de transporte, assim como sua programação.

Quanto aos agentes do SCO e do SAO, o art. 3º estabelece que a STTU atuará como órgão gestor, enquanto os permissionários e concessionários serão os operadores do serviço. O contratado, necessariamente uma pessoa jurídica, será responsável pela implementação, operação e manutenção do SCO e do SAO.

O art. 4º, a seu turno, cria o Comitê Estratégico da Bilhetagem Eletrônica, vinculado diretamente ao gabinete do secretário da STTU, com a finalidade de autorizar a geração e controle dos meios de pagamentos e dos créditos eletrônicos, bem como controlar e fiscalizar a conta corrente do sistema (“CCS”) e a divisão da receita entre os agentes. A CCS será aberta e operada pela STTU, que também será responsável pela distribuição da receita entre os operadores privados do transporte coletivo do Município de Natal

A STTU, dentre outras competências listadas pelo art. 6º, deve: (i) contratar, através de licitação, o fornecedor de tecnologia, operador e mantenedor do SCO e do SAO; e (ii) supervisionar, fiscalizar e proceder à auditoria na operação no SCO e no SAO. O art. 7º, por sua vez, enumera as atribuições do contratado, dentre as quais: (i) implantar, operar e manter o SCO e o SAO, respondendo pelo seu correto funcionamento; e (ii) comercializar e distribuir, aos vários tipos de usuários, diretamente

ou por intermédio de terceiros credenciados, os cartões inteligentes de passagens e de vale transporte e os créditos eletrônicos, responsabilizando-se pela arrecadação dos valores pertinentes.

O Decreto nº 11.114/2016 reúne disposições sobre os procedimentos de arrecadação, remuneração e transferência de valores no âmbito do SCO e do SAO. O art. 34 prescreve que todo e qualquer resultado líquido da arrecadação inerente ao SCO e SAO será considerada receita dos sistemas de transporte. Por sua vez, o art. 35 prevê que os valores arrecadados decorrentes da venda de créditos eletrônicos do SCO somente serão transformados em receita tarifária à medida que os correspondentes créditos eletrônicos forem utilizados pelos usuários ou tiverem suas validades definitivamente expiradas.

Ainda, o art. 36 determina que o contratado comercializará os créditos emitidos em postos de venda, mas sob sua responsabilidade e sob a fiscalização da STTU²⁸. O montante proveniente da venda de créditos será depositado diariamente na conta corrente específica aberta pela STTU. A conciliação dos débitos e créditos dos participantes do SCO e do SAO, resultantes das transações do sistema, será realizada no segundo dia útil após a ocorrência das transações (D+2). A STTU será responsável por gerenciar a receita proveniente dos cartões de passagem recebidos pelos permissionários de forma individualizada, enquanto o Contratado deverá realizar a apuração e controle do fluxo financeiro de forma individual para cada um deles.

O art. 39 dispõe que a remuneração devida a cada agente do sistema será calculada pela utilização efetiva dos serviços pelos “Passageiros Pagantes Equivalentes”²⁹ em forma de créditos eletrônicos ou pagamento em dinheiro no dia de referência. A remuneração devida aos concessionários e permissionários será calculada diariamente com base em 96% (noventa e seis por cento) do número de Passageiros Pagantes Equivalentes apurada em cada validador do sistema, e será calculada da seguinte forma:

$$R = 0,96*(NPE*T)$$

²⁸ Anteriormente, o Decreto nº 10.376, de 08 de agosto de 2014, regulava a comercialização das passagens do transporte público coletivo municipal e a arrecadação das tarifas, ambas as atribuições delegadas ao Sindicato das Empresas de Transportes Urbanos de Passageiros do Município do Natal (“SETURN”) e ao Sindicato dos Proprietários de Transportes Alternativos de Passageiros do Estado do Rio Grande do Norte (“SITOPARN”). Porém, o Decreto nº 11.114/2016, ato normativo mais recente, ao dispor sobre a mesma matéria, revogou tacitamente o Decreto nº 10.376/2014 no que tange à comercialização das passagens e à arrecadação das tarifas.

²⁹ Passageiro Pagante Equivalente: Para apuração da quantidade de passageiros equivalentes, será considerado: 1 (um) passageiro pagante, equivalente a 1 (um) passageiro pagante equivalente; 1 (um) passageiro escolar, equivalente a 0,5 (meio) passageiro pagante equivalente; 1 (um) passageiro gratuito, equivalente a 0 (zero) passageiros pagantes equivalentes; 1 (um) passageiro integrado, equivalente a 0 (zero) passageiros pagantes equivalentes.

Passageiro Escolar: Usuário do cartão escolar ou que paga a meia tarifa em dinheiro diretamente ao cobrador. Passageiro Gratuito: Usuário do cartão especial e usuário idoso portando o documento de identidade ou o cartão.

Passageiro Integrado: Usuário portador do cartão vale transporte, comum ou estudante que esteja utilizando o benefício da integração tarifária na segunda viagem.

Passageiro Pagante: Usuário do cartão vale transporte

A remuneração devida ao contratado, por outro lado, será calculada da seguinte forma:

$$R = 0,04*(NPE*T)$$

Sendo: R = Remuneração; NPE = Número de Passageiros Pagantes Equivalente; T = Valor da tarifa

Os valores em espécie, arrecadados pelos concessionários e permissionários por meio da cobrança de tarifa nos veículos no dia de referência para o cálculo de remuneração, permanecerão em sua posse, a título de pagamento antecipado.

A STTU acompanhará o saldo entre os créditos emitidos (art. 40), vendidos e utilizados por meio dos registros do SCO e depósitos na CCS. Nos termos do §1º do art. 40, o contratado deverá prestar seguro em favor da STTU do valor total de créditos eletrônicos válidos em poder da população e ainda não utilizados para pagamento do serviço de transporte, chamados de créditos em trânsito.

A fiscalização da implantação, manutenção e operação do SCO e SÃO será realizada, segundo o art. 44, pela STTU, a qual será encarregada de assegurar o fiel cumprimento da legislação municipal e das condições estabelecidas no edital de licitação e no contrato, bem como para garantir a adequada prestação dos serviços especificados e sua eficiência quanto ao funcionamento, segurança e atualidade técnica e tecnológica.

Por fim, identificou-se por meio de notícias a utilização do BEM Card³⁰ e do RN Card³¹ nas linhas intermunicipais que conectam Natal a outros municípios da RMN. O RN Card é também utilizado no SOTPP³².

4.4.2.2 Parnamirim

Não foi possível identificar ou localizar contratos ou convênios relacionados ao sistema de bilhetagem do Município de Parnamirim. Apesar da falta de informações, foi possível identificar que o sistema de bilhetagem para o transporte intermunicipal é administrado e fiscalizado pela empresa RN Card, tendo em vista sua parceria com a empresa Parnamirim Field, conforme divulgado em seu sítio eletrônico institucional³³. Não obstante, até o presente momento não foi possível identificar os instrumentos contratuais existentes entre a RN Card, a Parnamirim Field e o Município de Parnamirim.

³⁰ Disponível em: <http://www.bemcard.com/#top>. Acesso em: 14 de setembro de 2024.

³¹ Disponível em: <https://www.busaodenatal.com/2023/10/rn-card-anuncia-nova-area-de-atuacao.html>. Acesso em: 14 de setembro de 2024.

³² Disponível em: <https://pordentrodorn.com.br/2022/08/20/linhas-do-transporte-opcional-de-natal-farao-integracao-com-o-rn-card/>. Acesso em: 14 de setembro de 2024.

³³ Disponível em: <https://www.rncard.com.br/conheca-nos>. Acessado em: 13 de setembro de 2024.

Ademais, a Prefeitura de Parnamirim apresentou um projeto de lei à Câmara Municipal, ainda pendente de votação, para a realização do programa tarifa zero nos transportes coletivos interbairros da cidade. O programa tarifa zero é objeto do Projeto de Lei nº 87 de 2024³⁴, que visa o subsídio integral do transporte coletivo urbano municipal, vinculado à SESDEM, com o objetivo de subsidiar custos operacionais e de investimento, visando proporcionar locomoção e mobilidade gratuita aos usuários do serviço de transporte coletivo urbano do Município de Parnamirim.

4.4.2.3 São Gonçalo do Amarante

Por meio das pesquisas realizadas nos canais de acesso à informação públicos, não foi possível identificar ou localizar contratos ou convênios relacionados ao sistema de bilhetagem do Município de São Gonçalo do Amarante. Apesar da falta de informações, identificamos por meio de notícias³⁵ que o sistema de bilhetagem para o transporte público interbairro, operado pela Cooptagran, é administrado e fiscalizado pela empresa RN Card.

4.4.2.4 Extremoz

Por meio das pesquisas realizadas nos canais de acesso à informação públicos, não foi possível identificar ou localizar contratos ou convênios relacionados ao sistema de bilhetagem do Município de Extremoz. Em que pese a falta de informações, notícias apontam para a existência de sistema de bilhetagem em Extremoz, no qual é utilizado o BEM CARD³⁶. Ainda há notícia de que o RN Card é utilizado no município de Extremoz³⁷.

No entanto, não está claro se os referidos cartões são utilizados no Serviço Opcional ou nas linhas intermunicipais que conectam Extremoz a outros municípios da RMN. Por um lado, noticia-se que o BEM Card foi integrado à frota da Cooptnorte, que opera linhas municipais no âmbito do Serviço Opcional³⁸. Por outro, noticia-se que o BEM Card é utilizado no sistema de bilhetagem eletrônica do transporte intermunicipal de Extremoz³⁹. Em relação ao RN Card, é noticiado que está presente

³⁴ Disponível em: <https://legislativo.camaraparnamirim.rn.gov.br/atividade-legislativa/processos-legislativos/processo-legislativo/8976/tramitacao/>. Acessado em: 13 de setembro de 2024.

³⁵ Disponível em: <https://agorarn.com.br/geral/transporte-interbairros-comeca-bilhetagem-eletronica-neste-domingo/>. Acesso: 17/09/2024.

³⁶ Disponível em: <https://www.tribunadenoticias.com.br/2022/03/extremoz-ja-tem-o-bem-card-sport-clube.html>. Acesso em: 09 de setembro de 2024.

³⁷ Disponível em: <https://www.fetronor.com.br/rn-card-lanca-recarga-via-pix-pelo-whatsapp/#:~:text=Para%20acessar%20o%20servi%C3%A7o%2C%20o,e%20a%20forma%20de%20pagamento>. Acesso em: 09 de setembro de 2024.

³⁸ Disponível em: https://www.busaodenatal.com/2021/09/em-extremoz-frota-da-cooptnorte-e.html?amp=1#google_vignette. Acesso em: 09 de setembro de 2024.

³⁹ Disponível em: <https://www.busaodenatal.com/2022/08/bem-card-abre-central-de-atendimento-em.html#:~:text=A%20central%20fica%20situado%20Av,e%20feriados%20encontra%2Dse%20fechado>. Acesso em: 09 de setembro de 2024.

tanto no Serviço Opcional⁴⁰, como nas linhas intermunicipais que conectam Extremoz a outros municípios da RMN⁴¹.

4.5 Análise das normas existentes em atenção às potenciais necessidades da futura estratégia nacional de mobilidade urbana

4.5.1 Lei de PPPs e Sistemas Garantidores

A Lei Complementar Estadual nº 740, de 6 de setembro de 2023 (“LCE 740/2023”) instituiu o Programa Estadual de Parcerias Público-Privadas do Estado do Rio Grande do Norte (“PPP/RN”), bem como dispõe sobre normas de licitação e contratação de parcerias público-privadas no âmbito do Estado do Rio Grande do Norte.

De acordo com o artigo 3º da LCE 740/2023, podem ser objeto do PPP/RN, na área de transportes: (i) a prestação de serviços públicos; (ii) a construção, a ampliação, a manutenção, a reforma e a gestão de instalações de uso público em geral, bem como de vias públicas e terminais estaduais, notadamente portuários, pesqueiros, rodoviários, ferroviários, aeroportuários e outros, incluídas as recebidas em delegação do Município e/ou da União; (iii) realização de atividades de interesse público, inclusive implantação, ampliação, melhoramento, reforma, manutenção ou gestão de infraestrutura pública; (iv) a implantação e a gestão de empreendimento público, incluída a administração de recursos humanos, equipamentos, materiais e financeiros; (v) a exploração de bem público; e (vi) a exploração de direitos de natureza imaterial de titularidade do Estado, incluídos os de marcas, patentes e bancos de dados, métodos e técnicas de gerenciamento e gestão.

O PPP/RN é elaborado, a cada 2 (dois) anos, conforme o art. 5º, pelo Conselho Gestor do Programa de Parcerias Público-Privadas do Estado do Rio Grande do Norte (“CGPPP/RN”), órgão vinculado à Secretaria de Estado do Planejamento, do Orçamento e Gestão ou a quem o Chefe do Executivo delegar.

As formas de garantia para as obrigações pecuniárias contraídas pela Administração Pública em contratos de parceria público-privada são delineadas no art. 12. Dentre as opções estão a vinculação de receitas, garantias reais ou fidejussórias concedidas pelo Estado ou por outra entidade, contratação de seguros, garantias prestadas por organismos internacionais ou instituições não controladas pelo poder público, entre outras. Essas medidas visam assegurar o cumprimento das obrigações financeiras decorrentes desses contratos.

⁴⁰ Disponível em: <https://portalunibus.com.br/2021/10/01/rn-card-anuncia-operacao-no-interbairros-de-extremoz/>. Acesso em: 14 de setembro de 2024.

⁴¹ Disponível em: <https://agorarn.com.br/ultimas/estudantes-que-utilizam-onibus-da-regiao-metropolitana-devem-cadastrar-as-carteiras-de-estudante-na-rn-card/>. Acesso em: 14 de setembro de 2024.

Por sua vez, o art. 14 autoriza a criação do Fundo Garantidor do Rio Grande do Norte ("FGRN"). Instituído pela Lei nº 9.395, de 8 de setembro de 2010 ("Lei nº 9.395/2010") possui a finalidade de prestar garantia de pagamento das obrigações pecuniárias assumidas contratualmente pelo Estado do Rio Grande do Norte e demais cotistas.

O FGRN é gerido e administrado, conforme o art. 4º da Lei nº 9.395/2010, pela Agência de Fomento do Rio Grande do Norte S.A, sociedade de economia mista estadual, com natureza de instituição financeira, vinculada à Secretaria de Estado do Desenvolvimento Econômico, mediante contratação e observadas as diretrizes do CGPPP/RN.

As garantias do FGRN são prestadas nas seguintes modalidades, nos termos do art. 5º da Lei nº 9.395/2010: I - fiança, sem benefício de ordem para o fiador; penhor de bens móveis ou de direitos integrantes do FGRN, sem transferência da posse da coisa empenhada antes da execução da garantia; II - hipoteca de bens imóveis integrantes do FGRN, sem transferência da posse do bem hipotecado antes da execução da garantia; III - alienação fiduciária, permanecendo a posse direta dos bens, antes da execução da garantia, com o FGRN ou agente fiduciário especificamente contratado; IV - garantia real ou pessoal, vinculado a um patrimônio de afetação constituído em decorrência da separação de bens e direitos pertencentes ao FGRN; e V outros contratos ou modalidade de ajuste que produzam efeito de garantia, desde que não transfiram a titularidade ou posse direta dos bens ao parceiro privado antes da execução da garantia.

4.5.1.1 Natal

A Lei nº 6.182, de 13 de janeiro de 2011, dispõe sobre normas específicas para licitação e contratação de parcerias público-privadas no âmbito do Município de Natal, bem como institui o Programa Municipal de PPP.

O art. 2º da lei determina que poderão ser contratadas parcerias público-privadas pelo Município de Natal nas seguintes áreas: (i) educação, saúde e assistência social; (ii) transportes; (iii) pesquisa, ciência e tecnologia; (iv) turismo; e (v) outras áreas de interesse social ou econômico, assim definidas pelo Comitê Gestor de PPP do Município do Natal.

Por sua vez, o art. 4º prevê que são competências privativas do poder concedente, sendo vedada a delegação ao parceiro privado, as seguintes: (i) edição de ato jurídico com fundamento em poder de autoridade de natureza pública; (ii) atribuições de natureza política, estratégica, policial, fiscalizatória, judicial, normativa, regulatória e as que envolvam exercício de poder de polícia administrativa; (iii) direção superior de órgãos e entes públicos, bem como a que envolva o exercício de atribuição indelegável; e (iv) atividade de ensino que envolva processo pedagógico. O §1º do dispositivo também determina que, quando a PPP abranger todas as atribuições delegáveis da entidade ou órgãos públicos, a celebração do contrato dependerá de prévia autorização legal para a extinção do respectivo órgão ou entidade.

Com relação às modalidades remuneratórias, o art. 7º dispõe que além das formas de remuneração previstas no art. 6º da Lei Federal nº 11.079, de 2004, o Município poderá retribuir, mediante a utilização isolada ou combinada, ao parceiro privado com as seguintes formas de contraprestação: (i) a cessão de créditos da entidade contratante, já constituídos ou futuros, ressalvados os relativos a tributos e contribuições estaduais; (ii) o pagamento em títulos da dívida pública emitidos com observância da legislação aplicável; (iii) a outorga de direitos relativos à exploração comercial de bens públicos dominicais, materiais ou imateriais, tais como marcas, patentes, banco de dados, métodos e técnicas de gerenciamento e gestão, incluindo-se a cessão de imóveis de propriedade do Município; (iv) o oferecimento dos direitos referentes a royalties diversos; e (v) a disponibilização de outras receitas, complementares ou acessórias, ou de projetos associados.

No que se refere às consequências para a hipótese de inadimplemento contratual da contratante, constam no art. 10: (i) a imposição de multa de dois por cento, além de juros fixados de acordo com a taxa que estiver em vigor para a restituição de débitos tributários devidos pela Fazenda Pública Municipal; (ii) a faculdade de suspensão, pelo parceiro privado, dos investimentos em curso para a implantação, a ampliação ou o melhoramento de infra-estrutura, bem como a suspensão das atividades que não sejam estritamente necessárias à continuidade de serviços públicos essenciais e à fruição pública da infra-estrutura já existente, sem prejuízo do direito à rescisão judicial, na hipótese de atraso de pagamento pelo Município de Natal superior a noventa dias; ou (iii) a autorização para o contratado cobrar tarifa dos usuários como contraprestação pelos serviços ou utilidades que disponibilizar, na forma da lei ou do contrato.

A lei conta com seção inteiramente dedicada ao sistema de garantias. O art. 11 determina que, no contrato de parceria público-privada, o Município de Natal, ou terceiro em seu nome, poderá estabelecer garantias que assegurem ao parceiro privado a continuidade dos desembolsos pelo Município de Natal dos valores contratados, na forma prevista na Lei Complementar Federal nº 101, de 04 de maio de 2000, e em Resoluções do Senado Federal. O art. 12, a seu turno, estabelece que as obrigações pecuniárias decorrentes dos contratos de parceria público-privada firmados pela Administração Pública Municipal, poderão ser garantidas mediante: (i) vinculação de receitas, observado o disposto no inciso IV do art. 167 da Constituição Federal; (ii) instituição ou utilização de fundos especiais previstos em lei; (iii) contratação de seguro-garantia com as companhias seguradoras que não sejam controladas pelo Poder Público; (iv) garantia prestada por organismos internacionais ou instituições financeiras que não sejam controladas pelo Poder Público; (v) garantias prestadas por fundo garantidor ou empresa estatal criada para essa finalidade; e (vi) outros mecanismos admitidos em lei.

O parágrafo único do dispositivo define que o Fundo Garantidor das Parcerias Público-Privadas do Município do Natal ("FGPPP/Natal") de que trata o inciso V deste artigo, deverá ser instituído por lei específica. Porém, a legislação correspondente não foi localizada.

O art. 13 institui o Programa Municipal de Parcerias Público-Privadas, destinado a fomentar e disciplinar a participação de agentes do setor privado como coadjuvantes na implantação das políticas públicas que promovam o desenvolvimento do Município de Natal e o bem-estar coletivo, na condição de encarregados de serviços, atividades, infraestruturas, estabelecimentos ou empreendimentos de interesse público.

Por sua vez, o art. 15 dispõe que o Poder Executivo elaborará o Plano Municipal de Parcerias Público-Privadas, que deverá conter: (i) a exposição dos respectivos objetivos; e (ii) a apresentação justificada dos projetos de PPP a serem implementados pelo poder executivo municipal. Porém, a legislação correspondente não foi localizada.

Ainda, o art. 17 cria o Comitê Gestor de Parcerias Público-Privadas do Município do Natal ("CGPPP/Natal"), órgão público de caráter deliberativo e opinativo, vinculado ao gabinete do prefeito, e cujas competências são listadas no art. 18.

Por sua vez, o Decreto nº 9.482, de 26 de agosto de 2011, institui, no âmbito do Município de Natal, o Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI) para participação de interessados na estruturação de projetos de PPPs.

4.5.1.2 Parnamirim

O art. 12 § 1º da Lei nº 1.915, de 01 de novembro de 2018, prevê a possibilidade do transporte público coletivo de Parnamirim ser operado por empresa privada ou cooperativas de transporte, segundo concessão ou permissão precedida de processo licitatório.

Ademais, o Decreto nº 7.288, de 13 de novembro de 2023, regulamenta no Município de Parnamirim as normas gerais de licitação previstas pela Lei federal nº 14.133, não sendo possível identificar, no entanto, normas específicas relacionadas a parcerias público-privadas e/ou sistemas garantidores.

4.5.1.3 São Gonçalo do Amarante

A Lei Municipal nº 1.299 de 4 de novembro de 2011 ("Lei nº 1.299/2011") instituiu o Programa de Parcerias Público-Privadas (PPP) na Administração Pública Municipal de São Gonçalo do Amarante, no Rio Grande do Norte, destinado a fomentar e disciplinar a participação de agentes do setor privado como coadjuvantes na implantação das políticas públicas que promovam o desenvolvimento do Município de São Gonçalo do Amarante.

Ademais, a referida lei criou (art. 6º) o Conselho Gestor das Parcerias Público-Privadas no âmbito do Município de São Gonçalo do Amarante ("CGP/SGA"), órgão diretamente subordinado ao chefe do poder executivo municipal.

A referida Lei nº 1.299/2011, em seu art. 29., estabelece as formas de garantia das obrigações pecuniárias contraídas pela Administração Pública Municipal em contrato de Parceria Público

Privada: (i) com recursos do Fundo Municipal Garantidor de Parcerias Público Privadas (“FMGP/SGA”), instituído pelo art. 36, mediante autorização do CGP/SGA; (ii) pela vinculação de receitas, observado o disposto no inciso IV, do art. 167, da Constituição Federal; (iii) pela instituição ou utilização de fundos especiais previstos em lei; (iv) pela contratação de seguro-garantia com companhias seguradoras que não sejam controladas pelo poder público; e (v) por outros mecanismos previstos em lei.

O art. 7º da Lei nº 1.299/2011 prevê a competência do CGP/SGA para autorizar a utilização dos recursos do FMGP/SGA como garantia das obrigações pecuniárias contraídas pela administração pública municipal em contrato de parceria público-privada.

4.5.1.4 Extremoz

Por meio das pesquisas realizadas nos canais de acesso à informação públicos, não foi possível identificar não foi possível identificar legislação relacionada a parcerias público-privadas e/ou sistemas garantidores.

4.5.2 Precedentes

A título de precedente, vale destacar a parceria público-privada correspondente ao Contrato de Concessão Administrativa nº 001/2011, celebrado em 15 de abril de 2011 entre o DER/RN e a Arena das Dunas Concessão e Eventos S.A., para a demolição e remoção do estádio Machado e do ginásio Machadinho, construção, manutenção e gestão da operação do Estádio das Dunas – Novo Machado e de seu estacionamento, localizados no Município de Natal.

A licitação para a concessão administrativa foi conduzida por meio de uma concorrência internacional na modalidade técnica e preço, permitindo a formação de consórcios sem restrição quanto ao número de participantes. A concessão possui duração de 20 anos, com previsão de investimento de R\$ 400.000.000,00 (quatrocentos milhões de reais).

Conforme os termos da Cláusula 27.4 do referido Contrato de Concessão Administrativa nº 001/2011, a garantia do cumprimento das obrigações pecuniárias assumidas pelo poder concedente, no caso, o DER/RN, será prestada por meio da utilização de recursos do FGRN, e vigorará durante o prazo de pagamento da contraprestação previsto no contrato. Adicionalmente à estrutura do FGPN, o poder concedente poderá se valer de estrutura de pagamento ou garantia atrelada ao fluxo de recebimento dos repasses do Fundo de Participação dos Estados (“FPE”), desde que previamente autorizado por lei específica.

O FPE é uma transferência constitucional da União para os Estados e o Distrito Federal, previsto no art. 159, inciso I, alínea a, da Constituição Federal, e que constitui uma forma de equilibrar a capacidade fiscal das unidades federativas, distribuindo um percentual da arrecadação de impostos entre elas.

Na hipótese de atraso em mais de 30 (trinta) dias pelo DER no pagamento da contraprestação (Cláusula 27.4.6), a concessionária comunicará este fato à Agência de Fomento do Rio Grande do Norte S.A., responsável pela gestão do FGRN, que terá o prazo de até 48 (quarenta e oito) horas para efetuar o pagamento da importância devida à concessionária.

4. Anexos

Framework Geral da RM

Tabela 1: Framework Institucional da RMN

Framework Institucional da RMN	
Constituição da RMN	A RMN foi instituída pela LCE nº 152/1997.
Composição da RMN	A composição atual é: Natal, Parnamirim, Macaíba, São Gonçalo do Amarante, Extremoz, Ceará-Mirim, São José de Mipibú, Nízia Floresta, Monte Alegre, Vera Cruz, Maxaranguape, Ielmo Marinho, Arês, Goianinha e Bom Jesus. Destaca-se, no entanto, que para a elaboração do presente diagnóstico, foram considerados os Municípios de Natal, Parnamirim, São Gonçalo do Amarante e Extremoz.
Correspondência da RMN com a disciplina jurídica metropolitana	A RMN ainda não possui um PDUI aprovado.
Estrutura de governança da RMN	A LCE 152/1997, por meio do seu art. 3º, cria o Conselho de Desenvolvimento Metropolitano de Natal (“CMN”), vinculado à Secretaria de Estado do Planejamento, do Orçamento e Gestão (“SEPLAN”). No entanto, foram localizadas apenas notícias esparsas que demonstram a atuação do órgão. Não foi localizada evidência jurídica de sua formação ou atuação.
Contratos celebrados pela RMN	N/A.
Existência de Convênios/Consórcios Públicos	Sim.
Normas sobre Mobilidade Urbana editadas pela RMN	N/A.
Agente fiscalizador metropolitano	Secretaria de Estado da Infraestrutura (art. 31, IX da LCE nº 163/1999).

Fonte: Elaboração Própria

Operações existentes de transporte mapear todos os contratos de transporte coletivo de passageiros celebrados pelo (i) Estado (que incida sobre a área da RM) + (ii) pela própria RM como entidade + (iii) por cada um dos Municípios Relevantes

Tabela 2: TERMO DE AUDIÊNCIA – ACORDO DE CONCILIAÇÃO

Termo de Audiência – Acordo de Conciliação	
Contrato / Tipo de Operação	<i>Acordo de conciliação judicial</i>
Partes	<i>Sindicato das Empresas de Transportes Urbanos de Passageiros do Município de Natal – SETURN, na qualidade de apelante; e Defensoria Pública do Estado do Rio Grande do Norte, na qualidade de apelado.</i>
Autoridade Reguladora	<i>Tribunal de Justiça do Rio Grande do Norte</i>
Objeto	<i>Acordo judicial que estabelece regramento no sistema de transporte do Município de Natal.</i>
Unidades federativas integrantes das linhas de transporte	<i>Município de Natal</i>
Tipo de Outorga	<i>N/A.</i>
Valor do contrato	<i>Informação não disponibilizada.</i>
Data de assinatura	<i>24 de julho de 2023.</i>
Vigência	<i>N/A.</i>
Atribuições e obrigações	<i>Considerando a necessidade de ajustes no sistema de transporte público de passageiros de Natal/RN após a pandemia, tendo como base também os estudos apresentados pela ANTP, bem como visando buscar atender todas as áreas descobertas após a retirada de serviços pelas empresas vinculadas ao sistema, não necessariamente pelas mesmas linhas e itinerários, serão retomados os seguintes serviços pelas empresas vinculadas ao sistema, não necessariamente pelas mesmas linhas e itinerários, serão retomados os serviços descritos na Cláusula 1 do acordo. Além da retomada dos itinerários, o horário de operação será estendido. Será ampliado o tempo de integração do sistema para 90 (noventa) minutos para usuários cadastrados com biometria facial, procedimento que será realizado pelo Natal Card em até 180 dias, devendo ser dada ampla divulgação dos postos de coleta para cadastramento da população. As empresas de transporte público devem renovar a frota de veículos no sistema do município de Natal/RN, em até 30 dias a partir da homologação do presente acordo.</i>
Forma de Remuneração da Contratada	<i>Como forma de minorar a futura tarifa pública, o Município comporá com as empresas de transporte vinculadas ao sistema a compensação dos valores arbitrados nas “Infrações decorrentes da Pandemia – 2020 a 2022”, informadas em rol exemplificativo nos autos do Processo nº 0836814-80.2020.8.20.5001, como forma de não valorar no custo da tarifa a renovação da frota prevista nos itens 5 e 6. Ainda como forma de minorar a futura tarifa pública, o Município creditará mensalmente a diferença entre o valor da tarifa técnica (sem remuneração da frota nova – item 08) e a tarifa pública pelo total de passageiros equivalentes transportados, em forma de compensação global aos débitos do conjunto das empresas lançados na dívida ativa do Município de Natal da forma indicada trimestralmente pelo SETURN, até o limite dos referidos débitos.</i>
Reajuste Tarifário	<i>O SETURN e as empresas de transportes vinculadas ao sistema renunciam qualquer discussão de reajustamento tarifário no período de 2020, 2021, 2022 e 2023, ainda que em juízo, as quais serão extintas sem qualquer ônus às partes.</i>
Requalificação da Tarifa	<i>N/A.</i>

Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	N/A.
Formas de Reequilíbrio	N/A.
Garantias	N/A.
Hipóteses de extinção	N/A.
Riscos da Contratada	N/A.
Riscos do Poder Concedente	N/A.
Transferência / Subcontratação	N/A.
Transferência de Controle	N/A.
Penalidades	N/A.
Aditivos Contratuais	N/A.

Fonte: Elaboração Própria

Tabela 3: contrato de permissão - Alves

contrato de permissão - Alves	
Contrato / Tipo de Operação	<i>1º Termo Aditivo ao Contrato de Permissão de Serviço Público Estadual para Exploração na Área de Operação nº 03</i>
Partes	<i>Estado do Rio Grande do Norte, por intermédio do DER/RN, na qualidade de permitente; e Alves LTDA, na qualidade de permissionária.</i>
Autoridade Reguladora	<i>DER/RN</i>
Objeto	<i>Prorrogação do prazo, tendo em vista o que consta do processo administrativo nº 273.220/2015/1 e a outorga de permissão de serviço público para exploração de serviços de transporte coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado do Rio Grande do Norte, na classe relativa ao transporte regular de característica rodoviária.</i>
Unidades federativas integrantes das linhas de transporte	<i>Estado do Rio Grande do Norte e municípios atendidos pelo STIP.</i>
Tipo de Outorga	<i>Permissão.</i>
Valor do contrato	<i>N/A.</i>
Data de assinatura	<i>6 de novembro de 2019.</i>
Vigência	<i>15 anos, com início na data de 22.06.2017.</i>
Atribuições e obrigações	<i>A permissionária deverá recolher ao DER/RN, até o último dia útil do mês corrente, a taxa de fiscalização equivalente a 1,5% da soma das tarifas arrecadadas mensalmente para as linhas de características metropolitanas, e 0,75% das linhas de características rodoviárias.</i>
Forma de Remuneração da Contratada	<i>A exploração do serviço permitido será remunerada com base na tarifa fixada pela permitente.</i> <i>É obrigatório o transporte de passageiros que têm direito à gratuidade e a concessão de descontos tarifários, nos casos previstos em lei federal, lei ou norma regulamentar estadual.</i>

Reajuste Tarifário	<i>O valor das tarifas será revisto de acordo com a planilha tarifária aprovada pelo DER/RN.</i>
Requalificação da Tarifa	<i>N/A.</i>
Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	<i>N/A.</i>
Formas de Reequilíbrio	<i>N/A.</i>
Garantias	<i>N/A.</i>
Hipóteses de extinção	<i>Hipóteses de extinção da permissão: - advento do termo contratual - caducidade - rescisão por iniciativa da permissionária; - desistência da permissionária; - anulação ou revogação feita pela permitente; - insolvência da permissionária.</i>
Riscos da Contratada	<i>N/A.</i>
Riscos do Poder Concedente	<i>N/A.</i>
Transferência / Subcontratação	<i>N/A.</i>
Transferência de Controle	<i>N/A.</i>
Penalidades	<i>N/A.</i>
Aditivos Contratuais	<i>1º aditivo contratual, celebrado em 6 de novembro de 2019.</i>

Fonte: Elaboração Própria

Tabela 4: CONTRATO DE PERMISSÃO – EXPRESSO CABRAL

contrato de permissão – Expresso Cabral	
Contrato / Tipo de Operação	<i>Contrato de Permissão de Serviço Público Estadual para Exploração na Área de Operação nº 01, 05 e 07.</i>
Partes	<i>Estado do Rio Grande do Norte, por intermédio do DER/RN, na qualidade de permitente; e Expresso Cabral LTDA, na qualidade de permissionária.</i>
Autoridade Reguladora	<i>DER/RN</i>
Objeto	<i>Prorrogação do prazo, tendo em vista o que consta do processo administrativo nº 276.050/2015-1 e a outorga de permissão de serviço público para exploração de serviços de transporte coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado do Rio Grande do Norte, na classe relativa ao transporte regular de característica rodoviária.</i>
Unidades federativas integrantes das linhas de transporte	<i>Estado do Rio Grande do Norte e municípios atendidos pelo STIP.</i>
Tipo de Outorga	<i>Permissão.</i>
Valor do contrato	<i>N/A.</i>
Data de assinatura	<i>6 de novembro de 2019.</i>
Vigência	<i>15 anos, com início na data de 22.06.2017.</i>

Atribuições e obrigações	<i>A permissionária deverá recolher ao DER/RN, até o último dia útil do mês corrente, a taxa de fiscalização equivalente a 1,5% da soma das tarifas arrecadadas mensalmente para as linhas de características metropolitanas, e 0,75% das linhas de características rodoviárias.</i>
Forma de Remuneração da Contratada	<i>A exploração do serviço permitido será remunerada com base na tarifa fixada pela permitente. É obrigatório o transporte de passageiros que têm direito à gratuidade e a concessão de descontos tarifários, nos casos previstos em lei federal, lei ou norma regulamentar estadual.</i>
Reajuste Tarifário	<i>O valor das tarifas será revisto de acordo com a planilha tarifária aprovada pelo DER/RN.</i>
Requalificação da Tarifa	<i>N/A.</i>
Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	<i>N/A.</i>
Formas de Reequilíbrio	<i>N/A.</i>
Garantias	<i>N/A.</i>
Hipóteses de extinção	<i>Hipóteses de extinção da permissão: - advento do termo contratual - caducidade - rescisão por iniciativa da permissionária; - desistência da permissionária; - anulação ou revogação feita pela permitente; - insolvência da permissionária.</i>
Riscos da Contratada	<i>N/A.</i>
Riscos do Poder Concedente	<i>N/A.</i>
Transferência / Subcontratação	<i>N/A.</i>
Transferência de Controle	<i>N/A.</i>
Penalidades	<i>N/A.</i>
Aditivos Contratuais	<i>N/A.</i>

Fonte: Elaboração Própria

Tabela 5: CONTRATO DE PERMISSÃO – CIDADE DAS DUNAS

contrato de permissão – Cidade das Dunas	
Contrato / Tipo de Operação	<i>1º Termo Aditivo ao Contrato de Permissão de Serviço Público Estadual para Exploração na Área de Operação nº 02.</i>
Partes	<i>Estado do Rio Grande do Norte, por intermédio do DER/RN, na qualidade de permitente; e Viação Cidade das Dunas LTDA, na qualidade de permissionária.</i>
Autoridade Reguladora	<i>DER/RN</i>
Objeto	<i>Prorrogação do prazo, tendo em vista o que consta do processo administrativo nº 273.203/2015-6 e a outorga de permissão de serviço público para exploração de serviços de transporte coletivo rodoviário</i>

	<i>intermunicipal de passageiros no Estado do Rio Grande do Norte, na classe relativa ao transporte regular de característica rodoviária.</i>
Unidades federativas integrantes das linhas de transporte	<i>Estado do Rio Grande do Norte e municípios atendidos pelo STIP.</i>
Tipo de Outorga	<i>Permissão.</i>
Valor do contrato	<i>N/A.</i>
Data de assinatura	<i>6 de novembro de 2019.</i>
Vigência	<i>15 anos, com início na data de 22.06.2017.</i>
Atribuições e obrigações	<i>A permissionária deverá recolher ao DER/RN, até o último dia útil do mês corrente, a taxa de fiscalização equivalente a 1,5% da soma das tarifas arrecadadas mensalmente para as linhas de características metropolitanas, e 0,75% das linhas de características rodoviárias.</i>
Forma de Remuneração da Contratada	<i>A exploração do serviço permitido será remunerada com base na tarifa fixada pela permitente.</i> <i>É obrigatório o transporte de passageiros que têm direito à gratuidade e a concessão de descontos tarifários, nos casos previstos em lei federal, lei ou norma regulamentar estadual.</i>
Reajuste Tarifário	<i>O valor das tarifas será revisto de acordo com a planilha tarifária aprovada pelo DER/RN.</i>
Requalificação da Tarifa	<i>N/A.</i>
Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	<i>N/A.</i>
Formas de Reequilíbrio	<i>N/A.</i>
Garantias	<i>N/A.</i>
Hipóteses de extinção	<i>Hipóteses de extinção da permissão:</i> <ul style="list-style-type: none"> - advento do termo contratual - caducidade - rescisão por iniciativa da permissionária; - desistência da permissionária; - anulação ou revogação feita pela permitente; - insolvência da permissionária.
Riscos da Contratada	<i>N/A.</i>
Riscos do Poder Concedente	<i>N/A.</i>
Transferência / Subcontratação	<i>N/A.</i>
Transferência de Controle	<i>N/A.</i>
Penalidades	<i>N/A.</i>
Aditivos Contratuais	<i>1º Termo Aditivo, celebrado em 06 de novembro de 2019.</i>

Fonte: Elaboração Própria

Tabela 6: CONTRATO DE PERMISSÃO – GUANABARA

contrato de permissão – Guanabara	
Contrato / Tipo de Operação	<i>1º Termo Aditivo ao Contrato de Permissão de Serviço Público Estadual para Exploração na Área de Operação nº 01, 02 e 04.</i>
Partes	<i>Estado do Rio Grande do Norte, por intermédio do DER/RN, na qualidade de permitente; e Guanabara Empresa de Transporte Coletivo LTDA, na qualidade de permissionária.</i>
Autoridade Reguladora	<i>DER/RN</i>
Objeto	<i>Prorrogação do prazo, tendo em vista o que consta do processo administrativo nº 269.322/2015-4 e a outorga de permissão de serviço público para exploração de serviços de transporte coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado do Rio Grande do Norte, na classe relativa ao transporte regular de característica rodoviária.</i>
Unidades federativas integrantes das linhas de transporte	<i>Estado do Rio Grande do Norte e municípios atendidos pelo STIP.</i>
Tipo de Outorga	<i>Permissão.</i>
Valor do contrato	<i>N/A.</i>
Data de assinatura	<i>6 de novembro de 2019.</i>
Vigência	<i>15 anos, com início na data de 22.06.2017.</i>
Atribuições e obrigações	<i>A permissionária deverá recolher ao DER/RN, até o último dia útil do mês corrente, a taxa de fiscalização equivalente a 1,5% da soma das tarifas arrecadadas mensalmente para as linhas de características metropolitanas, e 0,75% das linhas de características rodoviárias.</i>
Forma de Remuneração da Contratada	<i>A exploração do serviço permitido será remunerada com base na tarifa fixada pela permitente. É obrigatório o transporte de passageiros que têm direito à gratuidade e a concessão de descontos tarifários, nos casos previstos em lei federal, lei ou norma regulamentar estadual.</i>
Reajuste Tarifário	<i>O valor das tarifas será revisto de acordo com a planilha tarifária aprovada pelo DER/RN.</i>
Requalificação da Tarifa	<i>N/A.</i>
Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	<i>N/A.</i>
Formas de Reequilíbrio	<i>N/A.</i>
Garantias	<i>N/A.</i>
Hipóteses de extinção	<i>Hipóteses de extinção da permissão: - advento do termo contratual - caducidade - rescisão por iniciativa da permissionária; - desistência da permissionária; - anulação ou revogação feita pela permitente; - insolvência da permissionária.</i>
Riscos da Contratada	<i>N/A.</i>
Riscos do Poder Concedente	<i>N/A.</i>

Transferência / Subcontratação	N/A.
Transferência de Controle	N/A.
Penalidades	N/A.
Aditivos Contratuais	1º Termo Aditivo, celebrado em 06 de novembro de 2019.

Fonte: Elaboração Própria

Tabela 7: CONTRATO DE PERMISSÃO – JARDINENSE

contrato de permissão – Jardinense	
Contrato / Tipo de Operação	1º Termo Aditivo ao Contrato de Permissão de Serviço Público Estadual para Exploração na Área de Operação nº 06, 07 e 08.
Partes	Estado do Rio Grande do Norte, por intermédio do DER/RN, na qualidade de permitente; e Auto Viação Jardinense LTDA, na qualidade de permissionária.
Autoridade Reguladora	DER/RN
Objeto	Prorrogação do prazo, tendo em vista o que consta do processo administrativo nº 275.284/2015-3 e a outorga de permissão de serviço público para exploração de serviços de transporte coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado do Rio Grande do Norte, na classe relativa ao transporte regular de característica rodoviária.
Unidades federativas integrantes das linhas de transporte	Estado do Rio Grande do Norte e municípios atendidos pelo STIP.
Tipo de Outorga	Permissão.
Valor do contrato	N/A.
Data de assinatura	6 de novembro de 2019.
Vigência	15 anos, com início na data de 22.06.2017.
Atribuições e obrigações	A permissionária deverá recolher ao DER/RN, até o último dia útil do mês corrente, a taxa de fiscalização equivalente a 1,5% da soma das tarifas arrecadadas mensalmente para as linhas de características metropolitanas, e 0,75% das linhas de características rodoviárias.
Forma de Remuneração da Contratada	A exploração do serviço permitido será remunerada com base na tarifa fixada pela permitente. É obrigatório o transporte de passageiros que têm direito à gratuidade e a concessão de descontos tarifários, nos casos previstos em lei federal, lei ou norma regulamentar estadual.
Reajuste Tarifário	O valor das tarifas será revisto de acordo com a planilha tarifária aprovada pelo DER/RN.
Requalificação da Tarifa	N/A.
Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	N/A.
Formas de Reequilíbrio	N/A.
Garantias	N/A.
Hipóteses de extinção	Hipóteses de extinção da permissão: - advento do termo contratual - caducidade

	- rescisão por iniciativa da permissionária; - desistência da permissionária; - anulação ou revogação feita pela permitente; - insolvência da permissionária.
Riscos da Contratada	N/A.
Riscos do Poder Concedente	N/A.
Transferência / Subcontratação	N/A.
Transferência de Controle	N/A.
Penalidades	N/A.
Aditivos Contratuais	N/A.

Fonte: Elaboração Própria

Tabela 8: contrato de permissão – Litorânea

contrato de permissão – Litorânea	
Contrato / Tipo de Operação	1º Termo Aditivo ao Contrato de Permissão de Serviço Público Estadual para Exploração na Área de Operação nº 06, 07 e 08.
Partes	Estado do Rio Grande do Norte, por intermédio do DER/RN, na qualidade de permitente; e Transportes Litorânea LTDA, na qualidade de permissionária.
Autoridade Reguladora	DER/RN
Objeto	Prorrogação do prazo, tendo em vista o que consta do processo administrativo nº 273.498/2015-7 e a outorga de permissão de serviço público para exploração de serviços de transporte coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado do Rio Grande do Norte, na classe relativa ao transporte regular de característica rodoviária.
Unidades federativas integrantes das linhas de transporte	Estado do Rio Grande do Norte e municípios atendidos pelo STIP.
Tipo de Outorga	Permissão.
Valor do contrato	N/A.
Data de assinatura	6 de novembro de 2019.
Vigência	15 anos, com início na data de 22.06.2017.
Atribuições e obrigações	A permissionária deverá recolher ao DER/RN, até o último dia útil do mês corrente, a taxa de fiscalização equivalente a 1,5% da soma das tarifas arrecadadas mensalmente para as linhas de características metropolitanas, e 0,75% das linhas de características rodoviárias.
Forma de Remuneração da Contratada	A exploração do serviço permitido será remunerada com base na tarifa fixada pela permitente. É obrigatório o transporte de passageiros que têm direito à gratuidade e a concessão de descontos tarifários, nos casos previstos em lei federal, lei ou norma regulamentar estadual.
Reajuste Tarifário	O valor das tarifas será revisto de acordo com a planilha tarifária aprovada pelo DER/RN.
Requalificação da Tarifa	N/A.

Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	N/A.
Formas de Reequilíbrio	N/A.
Garantias	N/A.
Hipóteses de extinção	<i>Hipóteses de extinção da permissão:</i> - advento do termo contratual - caducidade - rescisão por iniciativa da permissionária; - desistência da permissionária; - anulação ou revogação feita pela permitente; - insolvência da permissionária.
Riscos da Contratada	N/A.
Riscos do Poder Concedente	N/A.
Transferência / Subcontratação	N/A.
Transferência de Controle	N/A.
Penalidades	N/A.
Aditivos Contratuais	1º Termo Aditivo, celebrado em 06 de novembro de 2019.

Fonte: Elaboração Própria

Tabela 9: TERMO DE PERMISSÃO – RIOGRANDENSE

Termo de permissão – Riograndense	
Contrato / Tipo de Operação	<i>Termo de Permissão nº 01/2018</i>
Partes	<i>Estado do Rio Grande do Norte, por intermédio do DER/RN, na qualidade de permitente; e Viação Riograndense LTDA, na qualidade de permissionária.</i>
Autoridade Reguladora	<i>DER/RN</i>
Objeto	<i>Prorrogação do prazo, tendo em vista o que consta do processo administrativo nº 273.517/2015-6 e a outorga de permissão de serviço público para exploração de serviços de transporte coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado do Rio Grande do Norte, na classe relativa ao transporte regular de característica rodoviária.</i>
Unidades federativas integrantes das linhas de transporte	<i>Estado do Rio Grande do Norte e municípios atendidos pelo STIP.</i>
Tipo de Outorga	<i>Permissão.</i>
Valor do contrato	N/A.
Data de assinatura	<i>15 de outubro de 2018.</i>
Vigência	<i>15 anos, com início na data de 22.06.2017.</i>
Atribuições e obrigações	<i>A permissionária deverá recolher ao DER/RN, até o último dia útil do mês corrente, a taxa de fiscalização equivalente a 1,5% da soma das tarifas arrecadadas mensalmente para as linhas de características metropolitanas, e 0,75% das linhas de características rodoviárias.</i>
Forma de Remuneração da Contratada	<i>A exploração do serviço permitido será remunerada com base na tarifa fixada pela permitente.</i>

	<i>É obrigatório o transporte de passageiros que têm direito à gratuidade e a concessão de descontos tarifários, nos casos previstos em lei federal, lei ou norma regulamentar estadual.</i>
Reajuste Tarifário	<i>O valor das tarifas será revisto de acordo com a planilha tarifária aprovada pelo DER/RN.</i>
Requalificação da Tarifa	<i>N/A.</i>
Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	<i>N/A.</i>
Formas de Reequilíbrio	<i>N/A.</i>
Garantias	<i>N/A.</i>
Hipóteses de extinção	<i>Hipóteses de extinção da permissão: - advento do termo contratual - caducidade - rescisão por iniciativa da permissionária; - desistência da permissionária; - anulação ou revogação feita pela permitente; - insolvência da permissionária.</i>
Riscos da Contratada	<i>N/A.</i>
Riscos do Poder Concedente	<i>N/A.</i>
Transferência / Subcontratação	<i>N/A.</i>
Transferência de Controle	<i>N/A.</i>
Penalidades	<i>N/A.</i>
Aditivos Contratuais	<i>N/A.</i>

Fonte: Elaboração Própria

Tabela 10: CONTRATO DE PERMISSÃO – TRAMPOLIM

Contrato de permissão – Trampolim	
Contrato / Tipo de Operação	<i>1º Termo Aditivo ao Contrato de Permissão nº 03/2002.</i>
Partes	<i>Estado do Rio Grande do Norte, por intermédio do DER/RN, na qualidade de permitente; e Transporte Trampolim da Vitória LTDA, na qualidade de permissionária.</i>
Autoridade Reguladora	<i>DER/RN</i>
Objeto	<i>Prorrogação do prazo, tendo em vista o que consta do processo administrativo nº 273.498/2015-7 e a outorga de permissão de serviço público para exploração de serviços de transporte coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros no Estado do Rio Grande do Norte, na classe relativa ao transporte regular de característica rodoviária.</i>
Unidades federativas integrantes das linhas de transporte	<i>Estado do Rio Grande do Norte e municípios atendidos pelo STIP.</i>
Tipo de Outorga	<i>Permissão.</i>
Valor do contrato	<i>N/A.</i>
Data de assinatura	<i>06 de novembro de 2019.</i>

Vigência	15 anos, com início na data de 22.06.2017.
Atribuições e obrigações	A permissionária deverá recolher ao DER/RN, até o último dia útil do mês corrente, a taxa de fiscalização equivalente a 1,5% da soma das tarifas arrecadadas mensalmente para as linhas de características metropolitanas, e 0,75% das linhas de características rodoviárias.
Forma de Remuneração da Contratada	A exploração do serviço permitido será remunerada com base na tarifa fixada pela permitente. É obrigatório o transporte de passageiros que têm direito à gratuidade e a concessão de descontos tarifários, nos casos previstos em lei federal, lei ou norma regulamentar estadual.
Reajuste Tarifário	O valor das tarifas será revisto de acordo com a planilha tarifária aprovada pelo DER/RN.
Requalificação da Tarifa	N/A.
Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	N/A.
Formas de Reequilíbrio	N/A.
Garantias	N/A.
Hipóteses de extinção	Hipóteses de extinção da permissão: - advento do termo contratual - caducidade - rescisão por iniciativa da permissionária; - desistência da permissionária; - anulação ou revogação feita pela permitente; - insolvência da permissionária.
Riscos da Contratada	N/A.
Riscos do Poder Concedente	N/A.
Transferência / Subcontratação	N/A.
Transferência de Controle	N/A.
Penalidades	N/A.
Aditivos Contratuais	N/A.

Fonte: Elaboração Própria

Tabela 11: TERMO DE PERMISSÃO – TRANSFLOR

Termo de Permissão – Transflor	
Contrato / Tipo de Operação	Termo de Permissão de serviço público estadual para exploração na área de operação nº E2 de serviços de transporte coletivo rodoviário intermunicipal.
Partes	Estado do Rio Grande do Norte, por intermédio do DER/RN, na qualidade de permitente; e Transflor LTDA, na qualidade de permissionária.
Autoridade Reguladora	DER/RN
Objeto	Prorrogação do prazo, tendo em vista o que consta do processo administrativo nº 270.474/2015-6 e a outorga de permissão de serviço público para exploração de serviços de transporte coletivo rodoviário

	<i>intermunicipal de passageiros no Estado do Rio Grande do Norte, na classe relativa ao transporte regular de característica rodoviária.</i>
Unidades federativas integrantes das linhas de transporte	<i>Estado do Rio Grande do Norte e municípios atendidos pelo STIP.</i>
Tipo de Outorga	<i>Permissão.</i>
Valor do contrato	<i>N/A.</i>
Data de assinatura	<i>22 de janeiro de 2020.</i>
Vigência	<i>15 anos, com início na data de 22.06.2017.</i>
Atribuições e obrigações	<i>A permissionária deverá recolher ao DER/RN, até o último dia útil do mês corrente, a taxa de fiscalização equivalente a 1,5% da soma das tarifas arrecadadas mensalmente para as linhas de características metropolitanas, e 0,75% das linhas de características rodoviárias.</i>
Forma de Remuneração da Contratada	<i>A exploração do serviço permitido será remunerada com base na tarifa fixada pela permitente.</i> <i>É obrigatório o transporte de passageiros que têm direito à gratuidade e a concessão de descontos tarifários, nos casos previstos em lei federal, lei ou norma regulamentar estadual.</i>
Reajuste Tarifário	<i>O valor das tarifas será revisto de acordo com a planilha tarifária aprovada pelo DER/RN.</i>
Requalificação da Tarifa	<i>N/A.</i>
Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	<i>N/A.</i>
Formas de Reequilíbrio	<i>N/A.</i>
Garantias	<i>N/A.</i>
Hipóteses de extinção	<i>Hipóteses de extinção da permissão:</i> <ul style="list-style-type: none"> - advento do termo contratual - caducidade - rescisão por iniciativa da permissionária; - desistência da permissionária; - anulação ou revogação feita pela permitente; - insolvência da permissionária.
Riscos da Contratada	<i>N/A.</i>
Riscos do Poder Concedente	<i>N/A.</i>
Transferência / Subcontratação	<i>N/A.</i>
Transferência de Controle	<i>N/A.</i>
Penalidades	<i>N/A.</i>
Aditivos Contratuais	<i>N/A.</i>

Fonte: Elaboração Própria