

Estudo Nacional de Mobilidade Urbana



Relatório de Diagnóstico Volume 2

Região Metropolitana de Porto Alegre

Abril 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.

Lista de Entregáveis do ENMU

Produtos	Entregas	Código
Plano de Trabalho	Cronograma detalhado de atividades	PT v1
	Cronograma revisado após o início do Diagnóstico	PT v2
1 / Diagnóstico (item 2.1)	Planejamento do Diagnóstico	D0
	Relatórios de Diagnóstico	D1
	Levantamento dos Planos de Investimento	D2
	Relatório de Benchmarking	D3
	Rede Estrutural existente disponível no Sistema de Informação Geográfica (SIG)	D4
2 / Rede Estrutural Necessária (item 2.2)	Detalhamento da Metodologia e Planejamento da Elaboração das Redes Estruturais e Cenários	R0
	Relatórios de Redes Estruturais Planejadas	R1
	Relatório de Projeção de Demanda	R2
	Relatórios de Redes Estruturais Necessárias (Cenários Padrão e Otimizado)	R3
	Rede Estrutural Necessária disponível no SIG	R4
3 / Banco de Projetos (item 2.3)	Detalhamento da Metodologia e do Planejamento	B0
	Identificação ou Proposição de Projetos	B1
	Propostas para validação do conteúdo das Fichas de Projetos, modelagem do Banco de Projetos e Metodologias para Elaboração dos itens das Fichas de Projetos	B2
	Relatórios de Projetos Propostos	B2
	Conjuntos de Fichas de Projeto	B3
	Banco de Projetos disponível no SIG	B4
4 / Insumos da Estratégia Nacional (item 3.1)	Planejamento dos Insumos da Estratégia Nacional	E0
	Visão do futuro da Mobilidade Urbana no Brasil	E1
	Relatório de Fontes alternativas de Recursos	E2
	Modelos de financiamento e de garantias	E3
	Modelos de Governança Metropolitana	E4
	Relatório de Responsabilidades e contrapartidas (inclui gargalos e limitações normativas)	E5
	Metodologia de Priorização de Projetos	E6
	Relatório de Análise de Mercado	E7
	Relatório de Cadeias Produtivas	E8
Relatório de M&A da Estratégia Nacional	E9	
5 / SIG (item 3.2)	Metodologia e Planejamento do Desenvolvimento	S0
	Protótipo do Sistema (<i>Design Sprint</i>)	S1
	SIG disponível para a Rede Estrutural existente	S2
	SIG disponível para a Rede Estrutural Necessária	S3
	SIG disponível para o Banco de Projetos	S4
Disponibilização em ambiente de produção	S5	
6 / PMO (item 4)	Assessoria de Organização da Ferramenta Virtual	P0
	Assessoria de Organização da Ferramenta Virtual e de Revisões	P1
	Disponibilização da Ferramenta Virtual	P2
Assessoria Jurídica (item 5)	Parecer jurídico para cada RM	J1-J21

[Produtos 2.1, 2.2 e 2.3 individualizados para cada uma das 21 RM]

Este relatório corresponde à entrega Relatórios de Diagnóstico, código D1, referente à Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno.

A elaboração da primeira versão apresentada ao BNDES foi concluída em agosto/2024, com base nos dados disponíveis nesta data, sendo então submetida ao fluxo de revisões e coleta de contribuições estabelecido no Termo de Especificações Técnicas do Contrato OCS nº 151/2024.

Índice

1	Introdução	7
2	Apêndice I - Aspecto Institucional	8
2.1	Estruturas Governamentais	8
2.1.1	Composição e caracterização da RM	8
2.1.2	Órgãos Deliberativos e Consultivos	10
2.1.3	Outros órgãos com potencial atuação ou atuação indireta na Região Metropolitana .	13
2.2	Gestão e governança do transporte público coletivo	16
2.2.1	Metroplan e Secretarias Estaduais	17
2.2.2	Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos Delegados do Estado do Rio Grande do Sul (AGERGS).....	21
2.2.3	Conselho Estadual de Transporte Metropolitano Coletivo de Passageiros	22
2.2.4	Departamento de Estradas e Rodagem do Rio Grande do Sul (DAER).....	23
3	Apêndice II - Aspectos Jurídico e Regulatório.....	24
3.1	Normas, diretrizes e planos metropolitanos	24
3.1.1	Política Nacional de Mobilidade Urbana	24
3.1.2	Estatuto da Metrópole.....	25
3.1.3	Função Pública de Interesse Comum na RMPA	26
3.1.4	Plano Diretor de Transportes Urbano da RMPA.....	26
3.1.5	PDUI da RMPA.....	27
3.2	Normas dos Municípios Relevantes.....	27
3.2.1	Lei Orgânica do Município	27
3.2.2	Plano Diretor.....	35
3.2.3	Plano de mobilidade	50
3.3	Aspectos do arcabouço normativo da gestão da mobilidade urbana	60
3.3.1	Urbanístico	60
3.3.2	Institucional.....	61
3.3.3	Ambiental	62
3.3.4	Operacional	64
3.3.5	Financeiro.....	65
3.4	Sistema de Transporte Público de Passageiros da RMPA.....	68
3.5	Principais operações de transporte no âmbito da RMPA	69
3.5.1	Transporte sobre Trilhos	69
3.5.2	Ônibus Metropolitanos	70
3.5.3	Ônibus Urbanos.....	71
3.5.4	Normas sobre transporte coletivo urbano nos Municípios Relevantes	76
3.5.5	Tarifa pública do SETM.....	78
3.5.6	Sistema Bilhetagem na RMPA	80
4	Análise Crítica Conclusiva	82
5	Anexos	85
5.1	Framework Geral da RM	85
5.2	Operações existentes de transporte	87
5.2.1	Gravataí.....	87
5.2.2	Canoas	89
5.2.3	Alvorada	97
5.2.4	Esteio	101
5.2.5	Sapucaia do sul	104
5.3	Sistema de Bilhetagem da RMPA.....	106

Lista de Figuras

Figura 1: Estrutura Institucional de governança do TPC-MAC na RMPA.....	17
---	----

Lista de tabelas

Tabela 1: Origem e Destino das linhas de ônibus da RMPA.....	70
Tabela 2: Consórcios operadores do transporte coletivo por bacia em Porto Alegre	72

1 Introdução

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

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

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

2 Apêndice I - Aspecto Institucional

Esse capítulo aborda as questões institucionais relacionadas ao transporte público da Região Metropolitana de Porto Alegre. Inicialmente são descritas as estruturas governamentais e na sequência abordados os aspectos relacionados com a gestão e governança do transporte público coletivo.

2.1. Estruturas Governamentais

A caracterização das estruturas governamentais aborda a composição e caracterização da RMPA, a descrição dos órgãos deliberativos e consultivos e outros órgãos com potencial de atuação ou com atuação indireta.

2.1.1 Composição e caracterização da RM

A Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA) é composta por um total de 34 (trinta e quatro) municípios, sendo eles: Alvorada, Araricá, Arroio dos Ratos, Cachoeirinha, Campo Bom, Canoas, Capela de Santana, Charqueadas, Dois Irmãos, Eldorado do Sul, Estância Velha, Esteio, Glorinha, Gravataí, Guaíba, Igrejinha, Ivoti, Montenegro, Nova Hartz, Nova Santa Rita, Novo Hamburgo, Parobé, Portão, Porto Alegre, Rolante, Santo Antônio da Patrulha, São Jerônimo, São Leopoldo, São Sebastião do Caí, Sapiranga, Sapucaia do Sul, Taquara, Triunfo e Viamão.

2.1.1.1 Características

A RMPA conta com uma extensão de aproximadamente 10.345 km² (dez mil, trezentos e quarenta e cinco quilômetros quadrados) e soma um total de 4.018.013 (quatro milhões, dezoito mil e treze) habitantes, conforme dados do Censo Demográfico de 2022, produzido Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

A população do município-núcleo da região metropolitana, Porto Alegre, corresponde a 33% da população metropolitana, de acordo com o Censo Demográfico de 2022. Além disso, os municípios mais relevantes – assim entendidos sob a perspectiva de integração dos sistemas, tendo em vista o fato de serem os municípios mais populosos, mais conurbados e com propostas para o TPC-MAC – quais sejam Alvorada, Cachoeirinha, Canoas, Esteio, Gravataí, Novo Hamburgo, Porto Alegre, Sapucaia do Sul, São Leopoldo e Viamão (Municípios Relevantes), concentram cerca 3.146.560 habitantes, o que representa, aproximadamente, 78% da população metropolitana.

2.1.1.2 Criação da RMPA

A RMPA foi instituída pela Lei Complementar Federal 14, de 08 de junho de 1973 (LC 14/73), com fundamento no art. 154 da Constituição Federal da República de 1967¹. Inicialmente, a RMPA era composta por 14 (quatorze) municípios: Porto Alegre, Alvorada, Cachoeirinha, Campo Bom, Canoas, Estância Velha, Esteio, Gravataí, Guaíba, Novo Hamburgo, São Leopoldo, Sapiranga, Sapucaia do Sul e Viamão, nos termos do § 3º do art. 1º da referida lei.

Atualmente, conta com um total de 34 (trinta e quatro) municípios, tendo-se incluído outros 20 municípios na RMPA, a partir da edição (i) da Constituição Estadual de 1989, que, no art. 2º do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, manteve a Região Metropolitana de Porto Alegre, conforme criada pela LC 14/73, e incluiu os seguintes 8 (oito) municípios: Dois Irmãos, Eldorado do Sul, Glorinha, Ivoti, Nova Hartz, Parobé, Portão, Triunfo; (ii) de diversas leis complementares com esse propósito², que incluíram os seguintes municípios: Araricá, Arroio dos Ratos, Capela de Santana, Charqueadas, Igrejinha, Montenegro, Nova Santa Rita, Rolante, Santo Antônio da Patrulha, São Jerônimo, São Sebastião do Caí e Taquara.

Além disso, no art. 5º, inciso IV da LC 14/73, entre outros serviços, o setor de “transportes e sistema viário” foi declarado como de interesse metropolitano³.

Conforme disposto na Lei Complementar Estadual 11.740, de 13 de janeiro de 2002 (LC 11.740/2002), que regulamenta os artigos 16, 17 e 18 da Constituição do Estado do Rio Grande do Sul (Estado), quanto à organização regional, deverá ser acrescido à RMPA o município que tiver, alternativamente: (i) área ocupada com atividades urbanas efetivamente conurbada com município integrante da RMPA; (ii) deslocamentos diários de sua população para os demais municípios da RMPA, em índice percentual igual ou superior à média dos nela ocorridos; e (iii) após emancipação, divisas mantidas exclusivamente com municípios integrantes da RMPA (art. 2º).

¹ Art.154, §10º - A União, mediante lei complementar, poderá estabelecer regiões metropolitanas, constituídas por Municípios que, independentemente de sua vinculação administrativa, integrem a mesma comunidade socioeconômica, visando à realização de serviços de interesse comum.

² (i) Lei Estadual Complementar 10.234/94, que incluiu o município de Charqueadas; (ii) Lei Estadual Complementar 11.201/98, que incluiu o município de Araricá; (iii) Lei Estadual Complementar 11.198/98, que incluiu o município de Nova Santa Rita; (iv) Lei Estadual Complementar 11.307/99, que incluiu o município de Montenegro; (v) Lei Estadual Complementar 11.318/99, que incluiu o município de Taquara; (vi) Lei Estadual Complementar 11.340/99, que incluiu o município de São Jerônimo; (vii) Lei Estadual Complementar 11.539/00, que incluiu o município de Arroio dos Ratos; (viii) Lei Estadual Complementar 11.530/00, que incluiu o município de Santo Antônio da Patrulha; (ix) Lei Estadual Complementar 11.645/01, que incluiu o município de Capela de Santana; (x) Lei Estadual Complementar 13.496/10, que incluiu o município de Rolante; (xi) Lei Estadual Complementar 13853/2011, que incluiu o município de Igrejinha; e (xii) Lei Estadual Complementar 14047/2012, que incluiu o município de São Sebastião do Caí.

³ Art. 5º - Reputam-se de interesse metropolitano os seguintes serviços comuns aos Municípios que integram a região: (...) IV - transportes e sistema viário.

Por sua vez, o art. 3º da LC 11.740/2002 dispõe que também poderá integrar a RMPA o município que tiver, cumulativamente elementos comuns físico-territoriais, sociais, econômicos, político-administrativos e culturais⁴.

O art. 2º, I da Lei Complementar 9.479, de 20 de dezembro de 1991 (LC 9.479/91) havia definido que são consideradas Funções Públicas de Interesse Comum (FPICs), para fins de planejamento e organização regional, “a prestação de serviços de utilidade pública que atendam ao interesse de mais de um município, tais como os serviços de água e esgoto e o sistema viário (transporte urbano)”. A LC 9.479/91 (inclusive o referido dispositivo) foi revogada pela LC 11.740/2002, sem o estabelecimento previsão de definição correspondente de FPICs e tampouco de seu campo de atuação. Em seu lugar, a LC 11.740/2002 determina que as FPICs deveriam ser definidas nas leis complementares que instituírem a Região Metropolitana. Não havendo lei complementar estadual nesse sentido para a RMPA, entende-se que se aplica a definição de FPICs disposta na LC 14/73, conforme destacado acima. Adicionalmente, como se verá, cabe à governança interfederativa identificar e delimitar os FPICs.

Nos termos da lei, a gestão da RMPA deve observar as seguintes diretrizes: (i) redução das desigualdades sociais e territoriais, por intermédio de ações integradas entre o Estado do Rio Grande do Sul e os Municípios integrantes da RMPA; (ii) construção e reconhecimento da identidade metropolitana; (iii) transparência da gestão e controle social; (iv) colaboração permanente entre a Administração Pública Estadual e os Municípios integrantes da RMPA; e (v) promoção do desenvolvimento sustentável da RMPA (art. 2º do Decreto 48.946/2012).

2.1.2 Órgãos Deliberativos e Consultivos

A RMPA possui dois órgãos deliberativos e consultivos que são descritos a seguir.

2.1.2.1 Conselho de Desenvolvimento Metropolitano

A Lei Complementar 13.854, de 26 de dezembro de 2011 (LC 13.854/2011) criou o Conselho Deliberativo da Região Metropolitana de Porto Alegre (CDM), conforme regulamentados pelo Decreto 48.946, de 26 de março de 2012 (Decreto 48.946/2012), conforme alterado pelo Decreto 53.005/2016.

⁴ Nos termos do parágrafo único do art. 3º, para os fins deste artigo, serão considerados, necessária e especialmente: “I - entre os elementos físico-territoriais, a continuidade territorial e a tendência de conurbação com municípios da RMPA; II - entre os elementos funcionais, o deslocamento diário de pessoas entre o município e a RMPA; III - entre os elementos sócio-econômicos, a taxa de urbanização, o dinamismo econômico, a diversidade e a qualificação das funções urbanas e a potencialidade de contribuição material com a RMPA”.

O CDM foi criado a partir do art. 1º da LC 13.854/11. Referido órgão desempenha o papel de conselho deliberativo da RMPA, contando com os seguintes órgãos (i) Pleno e (ii) Diretoria Executiva.

O Pleno do CDM é composto:

- pelo Governador do Estado;
- pelos Prefeitos dos municípios que integram a RMPA;
- por seis Secretários de Estado indicados pelo Governador do Estado;
 - Geral de Governo;
 - Obras, Saneamento e Habitação;
 - Planejamento, Mobilidade e Desenvolvimento Regional;
 - Transportes;
 - Casa Civil; e
 - Ambiente e Desenvolvimento Sustentável; e
- por seis representantes da sociedade civil, preferencialmente dentre os Conselheiros do Conselho de Desenvolvimento Econômico e Social do Estado e dos Conselhos Regionais de Desenvolvimento (COREDES).

A presidência do Pleno do CDM é exercida pelo Governador do Estado, que, por sua vez, é encarregado de designar 5 (cinco) conselheiros representantes da sociedade civil, preferencialmente de diferentes COREDES da RMPA, sem direito a voto. Os conselheiros que compõem o Pleno possuem mandato de 2 (dois) anos, podendo ser renovado uma única vez.

Importa destacar que, conforme disposto no art. 9º, IV do Decreto 48.946/2012, compete ao Pleno do CDM exercer as competências atribuídas ao CDM e, especificamente, identificar e delimitar assuntos de interesse comum.

A União Federal será convidada a participar do CDM, sendo-lhe asseguradas três cadeiras no Pleno, preferentemente para Ministérios com responsabilidades legais compatíveis com a RMPA, sem direito a voto.

De acordo com o art. 9º do Decreto 48.946/2012, o Pleno do CDM possui diversas competências, sendo elas: (i) encaminhar ao Governador do Estado e aos Prefeitos integrantes da RMPA a proposta de incorporação das ações metropolitanas prioritárias na Lei de Diretrizes Orçamentária e na Lei Orçamentária Anual do Estado e dos referidos Municípios; (ii) aprovar o relatório de atividades e a prestação de contas do exercício; (iii) aprovar e alterar o Regimento Interno; (iv) identificar e delimitar assuntos de interesse comum; e (v) escolher cinco prefeitos e três representantes da sociedade civil membros para comporem a Diretoria Executiva do CDM.

O Pleno reunir-se-á, em reuniões abertas ao público, ordinariamente, independentemente de convocação, a cada seis meses e, extraordinariamente, mediante convocação de seu Presidente,

de ofício ou a requerimento da maioria simples de seus membros, na forma estabelecida no regimento Interno. Na reunião extraordinária, o Pleno somente deliberará sobre matéria para a qual tenha sido convocada.

Já a Diretoria Executiva tem a seguinte composição:

- cinco Prefeitos escolhidos pelo Pleno na forma do Regimento Interno;
- cinco representantes da Administração Estadual, de reconhecida capacidade técnica ou administrativa, a serem indicados pelo Governador; e
- três representantes da sociedade civil indicados pelo Pleno.

O mandato da Diretoria Executiva será de dois anos, podendo ser renovado uma única vez. Nos termos do art. 12 do Decreto 48.946/2012, compete à Diretoria Executiva do CDM: (i) propor e acompanhar as ações de planejamento e desenvolvimento metropolitano; (ii) propor e acompanhar a implantação das políticas públicas de interesse comum; (iii) elaborar e encaminhar ao Pleno o relatório de atividades e a prestação de contas do exercício; e (iv) supervisionar a implementação executiva das deliberações do CDM no âmbito do Estado e dos Municípios integrantes da RMPA.

As reuniões da Diretoria Executiva ocorrem ordinariamente, independentemente de convocação, a cada dois meses e, extraordinariamente, mediante convocação de seu Presidente, de ofício ou a requerimento da maioria simples de seus membros, na forma estabelecida no Regimento Interno.

Importante mencionar que não identificamos um Regimento Interno do CDM posterior à lei de regência desse órgão, de modo que o único Regimento Interno do CDM que tivemos conhecimento é datado de 1974, tendo sido aprovado pelo Decreto 23.242, de 09 de agosto de 1974. Entretanto, com o advento da LC 13.854/2011 e do Decreto 48.946/2012 restaram superadas as normas anteriores que disciplinavam sobre o CDM.

2.1.2.2 Gabinete de Governança

O Gabinete de Governança da RMPA (GGM) também foi criado pela LC 13.854/2011 e regulamentado pelo Decreto 48.946/2012, sendo responsável pela execução das ações metropolitanas deliberadas pelo CDM, integrado ao órgão ou entidade da administração pública estadual com atribuição de gestão do transporte metropolitano, que garantirá o apoio técnico de âmbito regional para organizar, planejar e executar integradamente as funções públicas de interesse comum.

Compete ao GGM:

- assistir ao CDM, integrando e implementando as ações de planejamento e desenvolvimento metropolitano, bem como as políticas públicas de interesse comum;
- acompanhar a implementação executiva das deliberações do CDM no âmbito do Estado do Rio Grande do Sul e dos Municípios integrantes da RMPA;

- contribuir para o efetivo funcionamento do CDM, promovendo a integração institucional;
- contribuir para a atuação integrada direcionada à RMPA e para a capacitação e o aperfeiçoamento de recursos humanos afetos ao planejamento e ao desenvolvimento metropolitano;
- elaborar, demandar, acompanhar, fiscalizar e propor estudos, pesquisas, programas e projetos de interesse comum para o planejamento e o desenvolvimento da RMPA;
- captar ou demandar recursos financeiros inclusive junto aos Municípios integrantes da RMPA, ao Estado do Rio Grande do Sul e à União Federal, para a execução de programas e ações afetos à RMPA;
- acompanhar as atividades decorrentes de convênios, contratos, acordos e ajustes relativos a ações ou demandas da RMPA;
- elaborar relatórios, analisar processos e expedientes e emitir informações sobre assuntos que lhes forem submetidos;
- providenciar a produção, a análise e a difusão de informações; e
- exercer as funções de apoio técnico e administrativo do CDM.

O GGM era originalmente integrado à Fundação de Planejamento Metropolitano e Regional – Metroplan. Ocorre que, com a decisão de sua liquidação, conforme discutido no item 2.2.1 abaixo, resta indefinido qual o órgão da Administração ao qual o GGM estará vinculado.

2.1.3 Outros órgãos com potencial atuação ou atuação indireta na Região Metropolitana

Nos itens a seguir são apresentados outros órgãos com potencial atuação ou atuação indireta na Região Metropolitana de Porto Alegre.

2.1.3.1 Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Metropolitano (SDUM)

A Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Metropolitano (SDUM) foi criada após a reforma administrativa aprovada pela Assembleia Legislativa em 2021, por meio da Lei Complementar 15.680, de 13 de agosto de 2021 (LC 15.680/2021), sucedendo a então Secretaria de Articulação e Apoio aos Municípios. A SDUM compõe a estrutura da Administração Direta do Estado.

O Anexo II da LC 15.680/2021 atribuiu à SDUM as seguintes funções relacionadas à gestão e planejamento metropolitanos:

- promover a integração da organização, do planejamento e da execução das funções públicas de interesse comum a municípios que pertençam a uma mesma região, bem como a proteção da natureza e da ordenação territorial, mediante controle da implantação dos empreendimentos públicos e privados na região;
- elaborar e atualizar os Planos de Desenvolvimento Integrados das regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, com a programação e a execução dos serviços comuns e com a coordenação da execução de programas e de projetos de seu interesse;

- formular e coordenar a execução das políticas e diretrizes de planejamento, ordenamento e desenvolvimento metropolitano, em consonância com o planejamento estratégico do Estado e do Plano Plurianual;
- disciplinar o uso e a ocupação do solo urbano nas regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões;
- apoiar os municípios na elaboração dos respectivos planos diretores ou diretrizes gerais de ocupação do território, bem como na implantação das diretrizes, projetos e obras por eles definidos, mediante assistência técnica;
- examinar pedidos de inclusão de municípios nas regiões metropolitanas e aglomerações urbanas, emitindo parecer técnico, bem como sugerir a inclusão ou exclusão, quando entender tecnicamente conveniente;
- coordenar a produção, a disseminação e o uso dos dados espaciais atinentes às regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e áreas urbanas, conforme as diretrizes da Infraestrutura Estadual de Dados Espaciais - IEDE;
- acompanhar e analisar a repercussão das políticas e planos nacionais no planejamento urbano e metropolitano, bem como coordenar a elaboração do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado para as regiões metropolitanas e microrregiões;
- avaliar e emitir pareceres técnicos sobre projetos e estudos atinentes às regiões metropolitanas, aglomerações urbanas, áreas urbanas e microrregiões;
- promover a governança descentralizada nas regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões;
- implementar e gerir os comitês e conselhos nas regiões metropolitanas e aglomerações urbanas; e
- articular a ação dos diversos atores para a otimização de funções públicas de interesse comum nas regiões metropolitanas e aglomerações urbanas.

2.1.3.2 Consórcio dos Municípios da Região Metropolitana de Porto Alegre (GRANPAL)

Em 2009, os Prefeitos da Associação dos Municípios da Região Metropolitana de Porto Alegre (GRANPAL), assinaram um Termo de Cooperação, com o objetivo de criar um instrumento que possibilitasse buscar soluções conjuntas para problemas comuns aos municípios da região. Posteriormente, em 2010, houve a constituição do Consórcio Público da Associação dos Municípios da Região Metropolitana de Porto Alegre (CP-GRANPAL)

O CP-GRANPAL consiste em uma associação com personalidade jurídica de direito público, integrante da Administração Indireta dos entes federativos que pactuaram o Protocolo de Intenções do CP-GRANPAL (Protocolo de Intenções), ratificado mediante lei de cada casa legislativa municipal, atendendo aos termos do art. 241 da Constituição Federal, à Lei 11.107/05, ao Decreto 6.017/07.

Atualmente, integram o CP-GRANPAL os seguintes municípios, a saber: (i) Alvorada; (ii) Arroio dos Ratos; (iii) Cachoeirinha; (iv) Canoas; (v) Charqueadas; (vi) Eldorado do Sul; (vii) Esteio; (viii)

Gravataí; (ix) Glorinha; (x) Guaíba; (xi) Nova Santa Rita; (xii) Novo Hamburgo; (xiii) Porto Alegre; (xiv) Santo Antônio da Patrulha; (xv) São Jerônimo; (xvi) São Leopoldo; (xvii) Sapucaia do Sul; (xviii) Taquari; (xix) Triunfo; e (xx) Viamão.

Note-se que nem todos os municípios da RMPA participam do CP-GRANPAL e tampouco o Estado. No entanto, poderão passar a integrar o CP-GRANPAL todos os municípios que a isso se propuserem, cuja participação seja aprovada em assembleia geral e mediante assinatura de termo aditivo do Protocolo de Intenções.

Nos termos do Protocolo de Intenções e do Estatuto Social, o CP-GRANPAL terá por finalidade a gestão associada de projetos e programas de desenvolvimento integrado nas áreas de infraestrutura, educação, meio ambiente, saúde, saneamento básico, sistema viário, mobilidade urbana, emprego, assistência social, segurança pública e cidadania.

Ademais, o consórcio poderá celebrar contrato de gestão, contrato de programa ou termo de parceria e outros instrumentos com outros entes da federação e instituições públicas e privadas; obter financiamento público e privado para execução dos programas consorciados, bem como licitar, outorgar concessão, permissão ou autorização de obras ou serviços públicos visando à implantação de políticas públicas de interesse comum dos entes consorciados (art. 10 do Estatuto Social).

Em termos de governança, o CP-GRANPAL conta com uma Assembleia Geral, órgão máximo de deliberação, um Conselho de prefeitos, uma Diretoria Executiva e um Conselho Fiscal.

Nos termos do Protocolo de Intenções, a Assembleia Geral, composta pelos chefes do Poder Executivo de cada ente consorciado, sendo presidida pelo presidente do conselho de prefeitos ou por seu substituto legal, e tem poderes para deliberação sobre os objetivos e a gestão do CP-GRANPAL. As reuniões devem ocorrer, ordinariamente, nos meses de março a agosto de cada ano, e, extraordinariamente, por convocação do presidente do CM-GRANPAL.

Ao conselho dos prefeitos cabe, dentre outras atribuições, conforme art. 28, II e III do Estatuto Social, planejar sobre a atuação do consórcio e deliberar sobre as diretrizes da gestão consorciada dos serviços públicos.

Diante da ausência da participação do Estado, no entanto, restou impossibilitada a delegação de atribuições e competências do CP-GRANPAL para planejar, gerir ou prestar os FPICs da região metropolitana, inclusive aqueles atinentes ao SETM. Isso porque tal delegação dependeria da delegação de competências por parte do Estado ao CP-GRANPAL.

Assim, dentro do arranjo da RMPA, não existe um órgão que consubstancie uma cooperação interfederativa relacionada a FPICs através de um instrumento de gestão associada que permita a representação de todos os municípios da RMPA e o Governo do Estado. Apesar da existência do

CP-GRANPAL, como vimos, tal consórcio público é composto apenas por parte dos municípios da RMPA, sem a presença inclusive do Estado.

2.1.3.2. Outros atores da RMPA

Além do arranjo formal de gestão metropolitana e do instrumento de gestão associada articulado entre os municípios através do consórcio intermunicipal mencionado acima, a RMPA conta com outras entidades de caráter intermunicipal, que podem eventualmente participar da articulação de temas de interesse regional, ainda que em caráter informal.

Dentre essas instituições, destacam-se seis associações de municípios filiadas à Federação das Associações de Municípios do Rio Grande do Sul (FAMURS) e cinco COREDES.

A FAMURS é composta por 29 Associações Regionais, a representa todas as 497 cidades gaúchas – reunindo prefeitos, vice-prefeitos, secretários, técnicos e órgãos da gestão pública municipal. As associações de municípios caracterizam-se como organizações de direito privado que visam à busca de soluções para problemas comuns aos municípios. A filiação dos municípios às associações tem caráter voluntário e pode variar de acordo com a legislatura municipal.

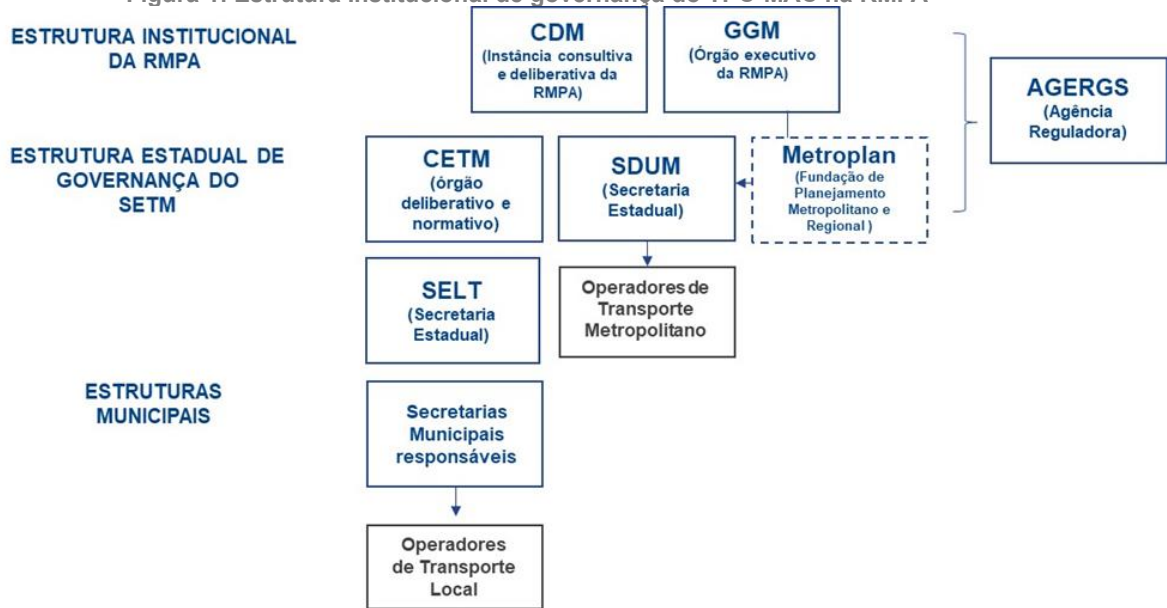
Os COREDES participam do CDM, através da indicação de entidades da sociedade civil, que, conforme a lei de regência, deve abranger, preferencialmente, os Conselheiros dos seis COREDES existentes.

Tais conselhos são instituídos no âmbito do Estado, sendo voltados para o planejamento das diferentes regiões do Estado, dos quais cinco conselhos se encontram no território metropolitano. Os COREDES são organizações que se destacam na promoção do desenvolvimento regional, pois são a base territorial e de apoio institucional para as políticas urbanas e regionais, utilizada pelo governo do Estado para as ações de planejamento, orçamento e gestão descentralizados.

2.2 Gestão e governança do transporte público coletivo

A estrutura institucional da RMPA, Estado e municípios na RMPA, no que toca à gestão e governança do TPC-MAC pode ser resumida conforme a Figura 1.

Figura 1: Estrutura Institucional de governança do TPC-MAC na RMPA



Fonte: Elaboração própria.

2.2.1 Metroplan e Secretarias Estaduais

Nos termos da Lei Estadual 11.127, de 9 de fevereiro de 1998 (Lei 11.127/98), conforme alterada pela LC 15.680/2021, compõem o Sistema Estadual de Transporte Metropolitano Coletivo de Passageiros (SETM): (i) o órgão ou entidade da administração pública estadual com atribuição de gestão do transporte metropolitano; (ii) o CETM, como órgão deliberativo e normativo; e (iii) as empresas, entidades e demais órgãos executores das funções ou serviços intermunicipais de transporte coletivo de passageiros nas regiões metropolitanas.

Veja-se que, desde 2021, apesar da determinação de extinção da Metroplan, acrescida da Lei Complementar nº 15.680, de 13 de agosto de 2021 (“LC nº 15.680/21”), que determinou a transferência das suas atribuições à Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Metropolitano, a mudança não foi, de fato, implementada, e a Metroplan segue cumprindo as suas funções.

A versão original da Lei 11.127/1998 incluía a Secretaria de Coordenação e Planejamento (SCP) e a Fundação de Planejamento Metropolitano e Regional (Metroplan), como sendo os órgãos estaduais com atribuição de gestão do transporte metropolitano e com funções de planejamento, de coordenação, de fiscalização e de gestão. Dessa forma, entende-se que a governança do SETM está atualmente sob reformulação, ao passo em que está pendente Projeto de Lei a ser proposto

pelo Poder Executivo para regulamentar a assunção plena das competências, conforme Lei Complementar nº 15.680, de 13 de agosto de 2021⁵.

Assim, vale notar que, antes da atual configuração atual do SETM, foi instituída a Metroplan para desempenhar suas funções de governança interfederativa, adicionalmente ao CDM e ao GGM. A Metroplan funciona como órgão responsável a dar suporte ao CDM, competente pelo planejamento regional da RMPA.

À luz da legislação que a criou, cabe à Metroplan a elaboração e coordenação de planos, programas e projetos do desenvolvimento regional e urbano do Estado, além do planejamento, coordenação, fiscalização e gestão do SETM, conferida pela Lei 11.127/1998.

A Metroplan atua em gestão e planejamento no âmbito estadual e na medida de suas atribuições, na RMPA, abarcando, dentre suas competências, a promoção do desenvolvimento urbano integrado e o gerenciamento do Transporte Coletivo Intermunicipal nos municípios da RMPA. Suas atribuições abrangem, ainda, o planejamento e controle operacional do sistema, inclusive o seguinte: horário, itinerário, condições da frota, urbanidade do pessoal de operação, cálculo tarifário e regulamentação do transporte de fretamento.

Ocorre que a Lei 14.982, de 16 de janeiro de 2017, autorizou a extinção da Metroplan, sendo que a LC 15.680/2021 determinou a transferência das competências da Metroplan à SDUM (art. 25). O § 1º do art. 25 da LC 15.680/2021 dispôs que as competências da SDUM poderão ser exercidas de modo compartilhado com a Metroplan, “enquanto não ocorrer o pleno encerramento de suas atividades, na forma definida na Lei 14.982/17”.

Adicionalmente, ficou determinado no § 2º do art. 25 que, no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias, “o Poder Executivo enviará projeto de lei propondo a regulamentação da assunção plena das competências da Metroplan pela SDUM, em especial quanto à estruturação do sistema de fiscalização dos serviços de transporte metropolitano coletivo de passageiros, respectivas infrações, sanções e taxas”.

5 Art. 25. As competências da Fundação Estadual de Planejamento Metropolitano e Regional - Metroplan - serão transferidas à Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Metropolitano, observado o disposto na Lei nº 14.982, de 16 de janeiro de 2017.

§ 1º As competências da Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Metropolitano poderão ser exercidas de modo compartilhado com a Metroplan, enquanto não ocorrer o pleno encerramento de suas atividades, na forma definida na Lei nº 14.982/17, observado o adequado compartilhamento dos respectivos recursos, conforme regulamento.

§ 2º No prazo de até 180 (cento e oitenta) dias, o Poder Executivo enviará projeto de lei propondo a regulamentação da assunção plena das competências da Metroplan pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Metropolitano, em especial quanto à estruturação do sistema de fiscalização dos serviços de transporte metropolitano coletivo de passageiros, respectivas infrações, sanções e taxas.

Não identificamos nenhuma informação sobre a efetiva liquidação da Metroplan, e tampouco uma previsão legal que regulamente de maneira expressa a transferência plena das competências da Metroplan para a SDUM, nos termos do § 2º do art. 25 da LC 15.680/2021. Assim, apesar das previsões legais de extinção da Metroplan e transferência de atribuições para a SDUM terem sido editadas, a mudança ainda não foi implementada na prática, e a Metroplan segue operando enquanto o Estado não aprova a lei para regulamentar a assunção de competências.

Entretanto, apesar de não prever essa transferência de atribuições em caráter definitivo, e nem alçar a SDUM ao status o órgão da administração pública estadual com atribuição de gestão do transporte metropolitano, o Anexo II da LC 15.680/2021, atribuiu-lhe as seguintes competências, relacionadas às FPICs em geral, e ao transporte público metropolitano em particular, a saber:

- planejar, regulamentar, controlar e fiscalizar a operação do serviço de transporte coletivo de passageiros, público e privado, em relação às normas gerais, bem como planejar, coordenar e administrar a operação dos terminais e dos pátios de estacionamentos das modalidades de transporte metropolitano;
- propor concessões e autorizações de uso do transporte metropolitano coletivo de passageiros a serem firmadas pelo Estado, bem como propor e executar o modelo de remuneração dos serviços prestados pelas empresas operadoras, conforme regulação e aprovação do CETM;
- prestar apoio ao CETM, bem como propor e executar a política tarifária dos serviços de transporte metropolitanos e das linhas de integração, mediante a elaboração de estudos e cálculos tarifários, observadas as normas aplicáveis;
- controlar o desempenho das modalidades de transporte metropolitano;
- articular e integrar a operação do transporte metropolitano coletivo de passageiros com as demais modalidades de transporte;
- aplicar sanções, analisar defesas e julgar recursos decorrentes de infrações por descumprimento de normas gerais relativas ao SETM;
- promover estudos de viabilidade e definir prioridades técnicas, econômicas e financeiras dos projetos de interesse comum, relativos ao transporte coletivo e ao sistema viário metropolitano;
- estabelecer e garantir o funcionamento de instrumentos e canais de informação aos usuários do sistema de transporte metropolitano coletivo de passageiros;
- propor a celebração, pelo Estado, de convênios e acordos com instituições públicas e privadas, nacionais e estrangeiras, bem como contratos de empréstimos e de financiamento, relativamente ao desenvolvimento urbano e metropolitano;
- acompanhar permanentemente os serviços existentes e as condições de sua prestação no âmbito do sistema estadual de transporte metropolitano coletivo de passageiros;
- avaliar a oportunidade e a conveniência da extinção e da criação de novos serviços, no âmbito do sistema estadual de transporte metropolitano coletivo de passageiros;

- regulamentar o tamanho das frotas, definir itinerários das linhas sistema de transporte metropolitano coletivo de passageiros, estabelecer prazos para oferta de dados técnicos e econômicos, garantir a boa execução dos serviços, autorizar a aferição de receitas alternativas complementares e acessórias, bem como a publicidade nos veículos e outras questões de ordem administrativa do SETM.

Por sua vez, o Anexo II da LC 15.680/2021 estabeleceu que compete à Secretaria de Logística e Transportes (SELT), em um nível de atuação estadual, dentre outras funções, o seguinte:

- estabelecer a política de transportes do Estado, compatibilizando as suas iniciativas com as demais áreas da Administração Pública Estadual;
- realizar projetos, estudos e iniciativas que colaborem na melhoria da logística e dos meios de infraestrutura e transporte, possibilitando ao usuário os meios de locomoção social e economicamente mais adequados;
- aprimorar os mecanismos de transporte, visando a compatibilizar os investimentos do setor público e as diferentes modalidades para agregar qualidade ao sistema de transporte estadual;
- apreciar e deliberar sobre assuntos relativos à política, planejamento, coordenação e integração dos sistemas de transportes do Estado;
- negociar e firmar convênios, acordos, contratos e ajustes, bem como outros instrumentos que interessem ao setor de transportes do Estado, com quaisquer pessoas de direito público ou privado, conforme diretrizes estabelecidas pela Secretaria de Planejamento, Governança e Gestão;
- operar adequadamente os serviços de transportes e de terminais, neles incluídos o rodoviário de passageiros, o metroviário, o ferroviário e o hidroviário, zelando pela qualidade, segurança e eficiência desses serviços, quando concedidos, segundo qualquer modalidade de direito permitida, à iniciativa privada;
- elaborar e implementar políticas públicas para transporte de média e grande capacidade, conforme previsão da Lei Federal 12.587, de 3 de janeiro de 2012;
- atuar em parceria com a Secretaria de Articulação e Apoio aos Municípios e juntamente com os demais órgãos de Governo, visando à orientação para a elaboração dos planos municipais de transporte;
- elaborar e implementar políticas públicas para otimizar a mobilidade urbana, em conformidade com as disposições da Lei Federal 12.587/2012; e
- promover a articulação com a Secretaria de Articulação e Apoio aos Municípios e com os demais órgãos de Governo, a fim de orientar a elaboração dos planos municipais de mobilidade urbana.

Dessa forma, cabe à SELT estabelecer a política de transportes e realizar projetos e estudos para melhorar a logística e infraestrutura de transporte. Além disso, deve aprimorar os mecanismos de transporte, apreciar e deliberar sobre assuntos relativos à política e integração dos sistemas de transportes do Estado e negociar convênios e contratos, operar adequadamente os serviços de transportes e terminais. Ainda, compete à SELT elaborar políticas públicas para transporte de média

e grande capacidade, atuar em parceria com a Secretaria de Articulação e Apoio aos Municípios, e promover a articulação para orientar a elaboração dos planos municipais de transporte e mobilidade urbana.

2.2.2 Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos Delegados do Estado do Rio Grande do Sul (AGERGS)

Criada por meio da Lei Estadual 10.931, de 09 de janeiro de 1997 (Lei 10.931/1997), a AGERGS é uma autarquia dotada de autonomia financeira, funcional e administrativa, com sede na Capital do Estado.

Os objetivos da AGERGS, previstos no art. 2º dessa mesma lei, são de (i) assegurar a prestação de serviços adequados, assim entendidos aqueles que satisfazem as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade nas suas tarifas; (ii) garantir a harmonia entre os interesses dos usuários, concessionários, permissionários e autorizatários de serviços públicos; e (iii) zelar pelo equilíbrio econômico-financeiro dos serviços públicos delegados.

Com a competência de regulação de todos os serviços delegados pelo Estado (art. 3º da Lei 10.931/1997), a atividade da AGERGS deve ser exercida, em especial, na área de transportes intermunicipais de passageiros.

Dessa forma, conforme dispõe o art. 4º da Lei 10.931/1997, são competências da AGERGS, quais sejam:

I - garantir a aplicação do princípio da isonomia no acesso e uso dos serviços públicos por ela regulados;

II - buscar a modicidade das tarifas e o justo retorno dos investimentos;

III - cumprir e fazer cumprir, no Estado do Rio Grande do Sul, a legislação específica relacionada aos serviços públicos delegados;

IV - homologar os contratos e demais instrumentos celebrados, assim como seus aditamentos ou extinções, nas áreas sob sua regulação, zelando pelo seu fiel cumprimento, bem como revisar, no âmbito de suas competências, todos os instrumentos já celebrados antes da vigência da presente Lei;

V - fixar, reajustar, revisar, homologar ou encaminhar, ao ente delegante, tarifas, seus valores e estruturas;

VI - orientar a confecção dos editais de licitação e homologá-los, objetivando à delegação de serviços públicos no Estado do Rio Grande do Sul;

VII - propor novas delegações de serviços públicos no Estado do Rio Grande do Sul, bem como o aditamento ou a extinção dos contratos em vigor;

VIII – requisitar à Administração, aos entes delegantes ou aos prestadores de serviços públicos delegados as informações convenientes e necessárias ao exercício de sua função regulatória;

IX - moderar, dirimir ou arbitrar conflitos de interesse, no limite das atribuições previstas nesta Lei, relativos aos serviços sob sua regulação;

X - permitir o amplo acesso às informações sobre a prestação dos serviços públicos delegados e as suas próprias atividades;

XI - fiscalizar a qualidade dos serviços, por meio de indicadores e procedimentos amostrais;

XII - aplicar sanções decorrentes da inobservância da legislação vigente ou por descumprimento dos contratos de concessão ou permissão ou de atos de autorização do serviço público;

XIII - fiscalizar a execução do Programa Estadual de Concessão Rodoviária no Rio Grande do Sul, compreendendo os seguintes Pólos Rodoviários constituídos de rodovias federais e estaduais agrupadas por região: (...)”.

2.2.3 Conselho Estadual de Transporte Metropolitano Coletivo de Passageiros

O Conselho Estadual de Transporte Metropolitano Coletivo de Passageiros (CETM) é uma instância deliberativa e normativa do SETM, composto exclusivamente por membros do Poder Executivo estadual, além de representante de entidades sindicais que congregam as empresas e os trabalhadores de transporte coletivos do Estado e um representante indicado pelas entidades comunitárias das Regiões Metropolitanas. A presidência do CETM é reservada ao Secretário Estadual de Desenvolvimento Urbano e Metropolitano.

Conforme disposto no art. 8º da LC 11.127/1998, compete ao CETM:

- apreciar e deliberar sobre políticas e diretrizes aplicáveis ao SETM, especialmente as concernentes à estrutura tarifária;
- opinar e deliberar sobre os planos, programas e projetos de alocação de recursos financeiros, no âmbito do SETM, e formas de sua operacionalização;
- opinar e deliberar sobre os estudos e cálculos elaborados para a fixação de tarifas do sistema;
- compatibilizar as diretrizes, resoluções e normas gerais relativas ao transporte coletivo de passageiros com aquelas emanadas dos órgãos deliberativos das Regiões Metropolitanas;
- examinar e aprovar as normas que regem o SETM, inclusive aquelas necessárias à complementação ou interpretação de seus regulamentos;

- examinar e aprovar propostas para a criação, alteração e extinção de serviços ou linhas;
- apreciar e julgar, em última instância, os recursos administrativos interpostos em razão de infração às normas ou de aplicação de penalidades previstas para o transporte metropolitano coletivo de passageiros;
- opinar, emitir parecer e propor medidas sobre os requisitos de qualificação e exigências que devem constar nos editais de licitação pública e nos contratos relativos à exploração dos serviços de transporte metropolitano coletivo de passageiros;
- opinar, emitir parecer e propor medidas acauteladoras que assegurem adequado desempenho dos serviços concedidos ou permitidos, tais como: intervenções, cassações de permissões e retomada dos serviços, entre outros;
- opinar, emitir parecer e propor medidas e providências a respeito de multas e de outras penalidades a serem impostas pelo SETM; e
- opinar e deliberar sobre questões referentes ao transporte metropolitano coletivo de passageiros submetidas ao seu exame e deliberação.

Nos termos da Lei, o CETM deve se reunir quinzenalmente, em sessão ordinária e, extraordinariamente, quando convocado pelo seu Presidente, ou por deliberação da maioria, devendo contar com a presença mínima de 5 (cinco) conselheiros, sendo que as suas deliberações serão tomadas pela maioria de votos dos presentes, cabendo ao Presidente o voto de desempate.

Poderão ser convidados a participar das reuniões do CETM os representantes de entidades públicas ou privadas com atividades relacionadas com as atividades do sistema, cujo desempenho se dê no âmbito das regiões metropolitanas do Estado, sem direito a voto.

2.2.4 Departamento de Estradas e Rodagem do Rio Grande do Sul (DAER)

O Departamento de Estradas e Rodagem do Rio Grande do Sul (DAER) é o órgão gestor do sistema estadual de transporte intermunicipal de passageiros do Estado. Essa atribuição está prevista na Lei 14.667, de 31 de dezembro de 2014, que institui o Sistema Estadual de Transporte Público Intermunicipal de Passageiros de Longo Curso (SETLC), e na Lei 14.834, de 05 de janeiro de 2016, que institui o Marco Regulatório e o Plano Diretor do SETLC.

No entanto, o SETLC, de competência do DAER, abrange apenas as linhas intermunicipais não incluídas no SETM, de modo que suas atribuições e o próprio SETLC não serão objeto de estudo.

3 Apêndice II - Aspectos Jurídico e Regulatório

Esse capítulo aborda as questões jurídicas e regulatórias relacionadas ao transporte público da Região Metropolitana de Porto Alegre. Inicialmente são descritas as normas, diretrizes e planos existentes, na sequência são abordadas as normas dos municípios relevantes que compõem a área de estudo. É apresentado o arcabouço normativo da gestão da mobilidade na RMPA e do sistema de transporte público de transporte. Por fim são apresentadas as operações do transporte público coletivo no âmbito da RMPA.

3.1 Normas, diretrizes e planos metropolitanos

Nesse item são apresentadas as normas diretrizes e planos existentes na RMPA.

3.1.1 Política Nacional de Mobilidade Urbana

A Lei Federal 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, que façam parte de regiões metropolitanas, regiões integradas de desenvolvimento econômico e aglomerações urbanas elaborem e aprovem seus planos de mobilidade urbana⁶.

Assim, tornou-se necessário a elaboração, por esses municípios, de seus respectivos planos de mobilidade urbana, voltados a viabilizar o planejamento e crescimento das cidades de forma ordenada. Também ficou estabelecido que os 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 urbano⁷, bem como para a garantia de sustentabilidade econômica do TPC de passageiros, preservando a continuidade, universalidade e a modicidade tarifária dos serviços.

São os objetivos da PNMU a redução de desigualdades e a promoção da inclusão social e do acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais, promovendo a melhora das condições de acessibilidade e mobilidade urbana nas regiões metropolitanas e aglomerações urbanas⁸. Nesse

⁶ Art. 24. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

⁷ 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.

⁸ Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

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

3.1.2 Estatuto da Metrópole

Por meio da Lei Federal n  13.089, de 12 de janeiro de 2015, modificada pela Medida Provisória n  818, de 11 de janeiro de 2018, convertida pela Lei n  13.683, de 19 de junho de 2018, foi instituído o Estatuto da Metrópole (Estatuto da Metrópole), que estabeleceu diretrizes para o planejamento, a gestão e a execu o das fun es públicas de interesse comum, as Fun es Públicas de Interesse Comum (FPICs), em regiões metropolitanas e aglomera es urbanas, bem como normas gerais para os planos de desenvolvimento urbano integrado (PDUIs) 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, descrito no art. 2 , inciso III do Estatuto da Metrópole, são requisitos: (i) formaliza o e delimita o mediante lei complementar estadual; (ii) estrutura de governança interfederativa própria; e (iii) plano de desenvolvimento urbano aprovado mediante lei estadual.

Apesar da legisla o não fornecer detalhes mais aprofundados de como a União poderá realizar o apoio   governança interfederativas nas regiões metropolitanas, fato   que, cumpridas as exigências legais, as a es no âmbito da governança interfederativa metropolitana poderão contar com o acesso de recursos públicos, tais como a es de FPICs, compatibiliza o dos planos plurianuais, leis de diretrizes orçamentárias e orçamentos anuais dos entes envolvidos, que são diretrizes previstas no art. 7  do Estatuto.

II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
III - proporcionar melhoria nas condi es urbanas da popula o no que se refere   acessibilidade e   mobilidade;
IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitiga o dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e
V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da constru o contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

3.1.3 Função Pública de Interesse Comum na RMPA

As FPICs no âmbito metropolitano devem ser entendidas como política pública ou ação inviável de ser realizada por um município isolado ou que cause impacto em municípios limítrofes.

Conforme aludido anteriormente, a lei estadual não estabelece quais são as FPICs no âmbito da RMPA. Ao seu turno, a LC 11.740/2002 limitou-se a dispor que as FPICs deveriam ser definidas nas leis complementares que instituírem as Regiões Metropolitanas. Não havendo lei complementar estadual nesse sentido para a RMPA, entende-se que se aplica a definição de FPICs disposta na LC 14/73, que reputa os serviços de transporte e sistema viário como sendo de interesse metropolitano (art. 5º, IV).

Ademais, o art. 9º, IV do Decreto 48.946/2012 atribui ao Pleno do CDM as funções de identificar e delimitar assuntos de interesse comum. Dessa forma, caberá ao Pleno do CDM detalhar e incluir os campos de atuação relacionados à FPICs dos serviços de transporte e sistema viário, quando assim entendido pelo CDM.

3.1.4 Plano Diretor de Transportes Urbano da RMPA

Em 1970, o convênio assinado entre 14 dos municípios que compõem a RMPA, através do Conselho Metropolitano de Municípios – CMM, e o Grupo Executivo da Região Metropolitana de Porto Alegre – GERM, encomendou a elaboração do Plano de Desenvolvimento Metropolitano da RMPA (PDM). Após a conclusão do PDM, com base em suas diretrizes, foi elaborado, em 1976, o Plano Diretor de Transportes da Região Metropolitana de Porto Alegre (PLAMET).

Adicionalmente, visando a buscar soluções para os problemas de mobilidade, a Prefeitura de Porto Alegre, o Governo Federal, através da Trensurb, empresa ligada ao Ministério das Cidades e o Governo do Estado do Rio Grande do Sul, através da Metroplan, elaborou o Plano Integrado de Transporte e Mobilidade Urbana (PITMURb). O PITMURb teve como objetivo a reestruturação e organização dos transportes metropolitanos e urbanos com a finalidade de desenvolver e implantar um sistema integrado de planejamento e gestão de transporte para a área de abrangência do estudo.

O PITMURB foi concluído em 2009, porém não foi regulamentado através de legislação municipal ou estadual e, por isso, não havia obrigatoriedade para a sua implantação. Passados 15 anos da sua elaboração, a maioria das suas propostas não foi implementada. Os poucos projetos elaborados e efetivamente executados estão relacionados a melhorias na infraestrutura dos corredores de ônibus no município de Porto Alegre. O PITMURB foi o último estudo de planejamento de transportes de âmbito metropolitano realizado na RMPA e, portanto, ainda serve como referência para o planejamento de transportes da região

3.1.5 PDUI da RMPA

De acordo com as informações disponíveis, ainda não foi elaborado um Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI) para a RMPA, a despeito da previsão da Lei 13.089 de 12 de janeiro de 2015 (Estatuto da Metrópole), no sentido de que as regiões metropolitanas e as aglomerações urbanas devem contar com plano de desenvolvimento urbano integrado⁹.

Foram identificadas iniciativas lideradas pelo Estado, através da Metroplan, nesse sentido, no ano de 2015¹⁰. No entanto, não foi possível compreender em qual estágio se encontra a elaboração do PDUI da RMPA, bem como a proposta de aprovação do PDUI mediante lei estadual.

3.2 Normas dos Municípios Relevantes

Neste item são apresentadas as normas dos municípios da área de estudo que versam sobre o transporte coletivo.

3.2.1 Lei Orgânica do Município

As leis orgânicas dos municípios são apresentadas a seguir.

3.2.1.1 Porto Alegre

A Lei Orgânica do Município de Porto Alegre estabelece em seu art. 8^o¹¹ as competências privativas do Município, figurando entre elas a prestação de serviços de interesse local e de caráter essencial, diretamente ou sob os regimes de concessão ou permissão, desde que previamente licitados.

Ao tratar o transporte coletivo como serviço público de caráter essencial no município no art. 142¹², a Lei Orgânica do Município de Porto Alegre estabelece os princípios em deverão ser estruturados, tais como a oferta dos serviços com qualidade e a disposição de toda a população, garantida a integração entre todos os modais de transportes. Também, deve atender à redução de poluição ambiental e o desenvolvimento pleno de todas as tecnologias disponíveis.

⁹ Art. 10. As regiões metropolitanas e as aglomerações urbanas deverão contar com plano de desenvolvimento urbano integrado, aprovado mediante lei estadual.”

¹⁰ Disponível em: <https://planejamento.rs.gov.br/planejamento-metropolitano-plano-de-desenvolvimento-urbano-integrado>

¹¹ Art. 8^o. Ao Município compete, privativamente:

III - organizar e prestar diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, os serviços públicos de interesse local e os que possuem caráter essencial, bem como dispor sobre eles;

¹² Art. 142 O transporte coletivo é serviço público de caráter essencial e deverá ser estruturado de acordo com os seguintes princípios:

I - atendimento a toda a população;

II - qualidade do serviço prestado à população segundo critérios estabelecidos pelo Poder Público;

III - redução da poluição ambiental em todas as suas formas;

IV - desenvolvimento pleno de todas as tecnologias disponíveis, que se adaptem às características da cidade;

V - integração entre os diferentes meios de transporte e implantação dos equipamentos de apoio.

No Município, o transporte, coletivo ou individual, de passageiros, que seja remunerado, está sujeito ao controle de órgãos da administração pública municipal, como determina o art. 143º do diploma¹³.

A qualidade e eficiência do sistema de transporte coletivo de passageiros devem ser assegurados mediante tarifa compatível com o poder aquisitivo da população e manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dele.¹⁴

3.2.1.2 Canoas

O art. 7º¹⁵ da Lei Orgânica do Município de Canoas assegura ao munícipe o direito ao transporte. Na sequência o art. 8º¹⁶ do diploma, bem como o art. 186º¹⁷ determina que os serviços de transporte coletivo são de competência do Município, e podem ser prestados na forma direta, ou por meio de concessão ou permissão. Também, cabe ao Poder Público fixar tarifas, pontos de estacionamento, paradas e demais organizações pertinentes à prestação dos serviços.

Em consonância com os dispositivos citados acima, estabelecem os art. 183º¹⁸ e 184º¹⁹ da Lei que, além de os serviços de transporte coletivo urbano ser direito fundamental do cidadão, a ele devem ser prestados com garantia de condições de uso, qualidade do sistema e interligação entre os bairros e regiões da cidade. Também, em razão da competência exclusiva do município pela prestação dos serviços, ele deve assegurar que o orçamento municipal preveja os custos dos transportes para funcionamento do sistema de transporte coletivo urbano.

¹³ Art. 143 O transporte remunerado de passageiros, coletivo ou individual, de qualquer natureza, é serviço público sujeito ao controle e fiscalização dos órgãos próprios do Município.

Art. 145 É dever do Município assegurar tarifa do transporte compatível com o poder aquisitivo da população e com a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do sistema com vistas a garantir-lhe a qualidade e a eficiência.

¹⁵ Art. 7º O Município será administrado:

I - com transparência de seus atos e ações;

II - com moralidade;

III - com a cooperação das associações representativas no planejamento municipal;

IV - com descentralização administrativa.

Parágrafo único. É assegurado ao habitante do Município, nos termos das Constituições Federal e Estadual e desta Lei Orgânica, o direito à educação, à saúde, ao trabalho, ao lazer, à segurança, à previdência social, a proteção, à maternidade e à infância, à assistência aos desamparados, ao transporte, à habitação e ao meio ambiente equilibrado.

¹⁶ Art. 8º Compete ao Município, no exercício de sua autonomia:

IX - conceder, permitir ou prestar diretamente os serviços de transporte coletivo, estabelecendo seus itinerários, bem como fixando suas tarifas, pontos de estacionamento, paradas e demais organizações pertinentes; (Redação dada pela Emenda à Lei Orgânica nº 40/2019)

¹⁷ Art. 186 O Município poderá, em caráter complementar, através de concorrência pública, regulada em lei, transferir a terceiros, sob a forma de concessão ou permissão, a operação do sistema de transporte coletivo urbano.

¹⁸ Art. 183 O transporte coletivo urbano é direito fundamental do cidadão, cabendo ao Município assegurar as condições de uso, acesso e qualidade do sistema, garantindo a interligação entre os bairros e regiões da cidade.

¹⁹ Art. 184 O transporte coletivo urbano é da competência exclusiva do Município, conforme o estabelecido no Art. 30, V, da Constituição Federal, relativos a planejamento, gerenciamento e fiscalização.

3.2.1.3 Novo Hamburgo

O Município de Novo Hamburgo é competente para delegar os serviços de transporte coletivo por meio de concessão e permissão, conforme art. 6^o²⁰ da Lei Orgânica. A ele compete, no âmbito dos transportes, fixar tarifas, itinerários, pontos de estacionamento e paradas.

Estabelece o art. 104^o da Lei²¹ que o Poder Público Municipal deverá integrar o sistema municipal de transporte coletivo de Novo Hamburgo com os objetivos do Sistema de Planejamento e de Desenvolvimento urbano. Essa correspondência deverá garantir que os usuários o acesso a diferentes regiões da cidade, em especial, equipamentos públicos e comércio, propiciando, também, a melhoria de qualidade de vida da população e o desenvolvimento urbano.

No artigo seguinte da Lei Orgânica²², o Poder Público também é o responsável por estabelecer as regulamentações do Sistema Municipal de Transporte. As normas do Sistema devem versar sobre os regimes de contratação de empresas prestadoras de serviço de transporte coletivo, contemplando competências e obrigações de cada uma das partes, do direito dos seus usuários, diretrizes da política tarifária e formas de participação popular para fiscalização dele.

3.2.1.4 São Leopoldo

O Município de São Leopoldo detém competência exclusiva para disciplinar sobre o transporte coletivo urbano municipal, podendo delegar o serviço mediante concessão, permissão ou autorização, como trata o art. 11^o²³ da Lei Orgânica do Município, sendo também responsável por determinar os itinerários e pontos de parada dos transportes.

²⁰ Art. 6º Compete ao Município, no exercício de sua autonomia:

IX - conceder e permitir os serviços de transporte coletivo, táxi e outros, fixando suas tarifas, itinerários, pontos de estacionamento e paradas;

²¹ Art. 104 O Poder Público Municipal é responsável pela compatibilização do sistema municipal de transporte coletivo com os objetivos do Sistema de Planejamento e de Desenvolvimento Urbano, visando a:

I - assegurar o acesso da população aos locais de emprego e consumo, de educação e saúde, lazer, cultura e outros fins econômicos e sociais essenciais;

II - otimizar os serviços, visando a melhoria da qualidade de vida da população;

III - assegurar níveis mínimos de interferência no meio ambiente;

IV - contribuir para o desenvolvimento urbano;

V - garantir tarifas em níveis compatíveis com a renda do usuário.

²² Art. 105 O Poder Público Municipal regulamentará, mediante Lei Complementar, o Sistema Municipal de Transporte Coletivo, que disporá obrigatoriamente sobre:

I - o regime das empresas concessionárias ou permissionárias do serviço de transporte coletivo, o caráter especial do seu contrato e da prorrogação deste, as condições de caducidade, fiscalização e rescisão de concessão ou permissão;

II - o direito dos usuários;

III - diretrizes para a política tarifária;

IV - os níveis mínimos qualitativos e quantitativos dos serviços prestados;

V - as competências específicas e formas de participação e fiscalização dos usuários e entidades representativas no sistema de transporte coletivo.

²³ Art. 11 Compete ao Município, privativamente, as seguintes atribuições:

XII - regulamentar a utilização dos logradouros públicos e áreas urbanas:

Ao Poder Público fica o dever de planejamento e operação do sistema de transporte local, devendo estabelecer o percurso e a frequência do trajeto, conforme art. 280²⁴ da Lei Orgânica. Além disso, esses serviços podem ser prestados diretamente ou delegados, via concessão ou permissão.

No art. 283²⁵ do diploma, fica estabelecido que os prestadores de serviços de transporte que operam no regime de permissão ou concessão são obrigados a obedecer a legislação municipal de saúde e meio ambiente, garantindo livre acesso aos fiscais, sob risco de penalização no caso de descumprimento de normas.

O artigo seguinte da Lei Orgânica do Município de São Leopoldo²⁶ estabelece que o Sistema Municipal de Transporte Coletivo será criado mediante lei própria, devendo dispor sobre o regime das empresas permissionárias, o direito dos usuários, diretrizes da política tarifária, bem como níveis para a prestação dos serviços e as formas de precificação comunitária na gestão do transporte coletivo.

3.2.1.5 Esteio

O Município de Esteio é competente para prestar os serviços de transporte coletivo urbano e inframunicipal, seja sob prestação direta ou indireta, por concessão ou permissão, desde que precedidos por licitação, conforme art. 6²⁷ da Lei Orgânica do Município. De acordo com o mesmo

-
- a) determinar o itinerário e os pontos de parada dos transportes coletivos;
 - b) fixar os locais de estabelecimento de táxis e demais veículos;
 - c) conceder, permitir ou autorizar serviços de transportes coletivos e de táxis e fixar respectivas tarifas;
 - d) fixar e sinalizar os limites das zonas de silêncio, tráfego e trânsito em condições especiais; e
 - e) disciplinar os serviços de carga e descarga e fixar a tonelagem máxima permitida a veículos que circulam em vias públicas municipais;

XXIX - promover os seguintes serviços:

- c) transportes coletivos municipais;

²⁴ Art. 280 O Poder Público deverá efetuar o planejamento e a operação do sistema de transporte local.

§ 1º O Executivo definirá, segundo critério do Plano Diretor, o percurso e a frequência do transporte coletivo local.

§ 2º A operação e a execução do sistema serão feitas de forma direta ou por concessão ou permissão, nos termos da presente Lei.

²⁵ Art. 283 As permissionárias ou concessionárias dos serviços de transporte ficam obrigadas a observar a legislação municipal sobre saúde e meio ambiente.

§ 1º A fiscalização municipal terá livre ingresso nas empresas.

§ 2º A não observância do estabelecido no presente artigo, bem como no precedente, implica a aplicação de multa equivalente a 1/30 do faturamento bruto mensal da empresa; em caso de reincidência, poderá haver intervenção municipal, com a finalidade de adequar a empresa, em 45 (quarenta e cinco) dias, às normas.

§ 3º No caso de nova reincidência, a permissão ou concessão será cassada.

²⁶ Art. 284 A lei instituirá o Sistema Municipal de Transporte Público que disporá obrigatoriamente sobre:

I - o regime das empresas permissionárias dos serviços de transporte coletivo, o caráter especial de seus contratos e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão;

II - os direitos dos usuários;

III - as diretrizes da política tarifária, condizente com o poder aquisitivo da população;

IV - os níveis mínimos quantitativos e qualitativos dos serviços prestados a serem assegurados; e

V - as formas de participação comunitária na gestão do transporte coletivo, como estabelecido na presente Lei Orgânica.

²⁷ Art. 6º Compete ao Município:

V – organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, entre outros, os seguintes serviços, mediante licitação, no que couber: (Redação dada pela Emenda à Lei Orgânica nº 76/2014)

artigo, também cabe ao Município fixar as tarifas e horários referentes ao serviço, bem como realizar a sinalização das vias públicas e regulamentar a utilização de vias e logradouros público.

Ao prestar tal serviço, o Município de Esteio deve observar os princípios dispostos no art. 221⁰²⁸ da Lei Orgânica, como por exemplo, a segurança e conforto dos usuários, gratuidade para grupos prioritários, integração entre os sistemas e meios de transporte e participação da sociedade civil no planejamento e fiscalização dos serviços.

3.2.1.6 Sapucaia do Sul

De acordo com o art. 7⁰²⁹ da Lei Orgânica do Município de Sapucaia do Sul, compete ao Poder Público a prestação dos serviços de transporte coletivo municipais, podendo ser delegados via concessão, permissão ou autorização.

Define o art.100⁰³⁰ da Lei que a política urbana no município tem o objetivo de disciplinar o desenvolvimento das funções sociais da Cidade e da propriedade urbana, observadas as diretrizes estabelecidas no dispositivo, como a garantia a cidades sustentáveis, que engloba o direito à moradia, ao saneamento básico, infraestrutura urbana, transportes, entre outros. Também, tem como diretriz geral a oferta de equipamentos públicos e urbanos, como o transporte público e outros serviços de competência do Município.

transporte coletivo urbano e inframunicipal, que terá caráter essencial;

XIX - fixar:

- a) tarifas dos serviços públicos, inclusive dos serviços de táxis, autolotações e transporte coletivo das linhas municipais;
- b) horário de funcionamento dos estabelecimentos comerciais e de serviço;

XX - sinalizar as vias públicas urbanas;

XXI - regulamentar a utilização de vias e logradouros públicos:

determinar o itinerário e os pontos de parada do transporte coletivo;

²⁸ Art. 221 O Município, na prestação de serviço de transporte público, fará obedecer os seguintes princípios básicos:

I - segurança e conforto dos passageiros, garantindo, em especial, acesso às pessoas com deficiência física; (Redação dada pela Emenda à Lei Orgânica nº 76/2014)

II - prioridade a pedestres e usuários dos serviços;

III - tarifa social, assegurada a gratuidade aos maiores de 65 anos;

IV - proteção ambiental contra a poluição atmosférica e sonora;

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

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

²⁹ Art. 7º Ao Município compete prover tudo quanto diga respeito ao seu peculiar interesse e ao bem-estar de sua população, cabendo-lhe, privativamente, dentre outras, as seguintes atribuições:

XI - conceder, permitir ou autorizar os serviços de transporte coletivo e de táxis, fixando as respectivas tarifas e instituir sistema de fiscalização do Transporte Escolar;

³⁰ Art. 100 A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da Cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais:

I - garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações;

V - oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais;

Para tais serviços públicos, de interesse coletivo local, o Município de Sapucaia do Sul está autorizado, através do art. 103³¹ da Lei Orgânica, a prestá-los diretamente ou serem delegados sob os regimes de concessão ou permissão, precedidos de licitação, na forma de lei. Assim, deverá a lei disciplinar sobre, mas não limitado, os regimes de concessão e permissão, os direitos dos usuários e política tarifária.

3.2.1.7 Gravataí

O Município de Gravataí detém a competência de conceder, permitir e fixar as normas nos serviços de transporte coletivo, devendo estabelecer as tarifas, itinerários, pontos de estacionamento e paradas para os transportes, conforme art. 18º da Lei Orgânica³². Também, compete ao Município criar a Empresa Municipal de Transporte Coletivo, destinada ao transporte de passageiros nas linhas existentes em Gravataí, ou que possam surgir posteriormente.

3.2.1.8 Viamão

Os serviços públicos, no Município de Viamão, podem ser prestados de forma direta ou indireta, cabendo a prestação associada, sejam por meio de convênio ou consórcio, conforme estabelecido no art. 7º da Lei Orgânica³³.

A política de transporte coletivo de passageiros é de responsabilidade do Município de Viamão, nos termos do art. 128º do diploma³⁴. A política deve disciplinar sobre a organização, o planejamento e

³¹ Art. 103 Incumbe ao Poder Público Municipal, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo que tem caráter essencial.

Parágrafo Único - A lei disporá sobre:

I - o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato, de sua renovação e prorrogação, bem como sobre as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão;

II - os direitos dos usuários;

III - a política tarifária;

IV - a obrigação de manter serviço adequado;

V - a vedação de cláusula de exclusividade nos contratos de execução do serviço de transportes coletivos por terceiros;

VI - as normas relativas ao gerenciamento do Poder Público sobre serviços de transporte coletivo.

³² Art. 18 Ao Município, compete, tendo como objetivo o pleno desenvolvimento de suas funções sociais, no exercício de sua autonomia:

XV - conceder, permitir e fixar normas nos serviços de transporte coletivo, táxis e outros, fixando suas tarifas, seus itinerários, pontos de estacionamento e paradas;

XXXII - criar Empresa Municipal de Transporte Coletivo, para transportar passageiros em qualquer linha já existente ou em outras que venham a surgir dentro do município de Gravataí;

³³ Art. 7º A prestação de serviços públicos se dará pela administração direta, indireta, por delegações, convênios e consórcios.

³⁴ Art. 128 O Município estabelecerá a política de transporte coletivo de passageiros, urbana e distrital para a organização, planejamento e a execução deste serviço, ressalvadas as competências federal e estadual.

Parágrafo Único - A política de transporte coletivo de passageiros deverá atender aos seguintes objetivos:

I - assegurar acesso da população aos locais de emprego e consumo, educação e saúde, lazer e cultura, bem como outros fins econômicos e sociais essenciais;

II - otimizar os serviços para a melhoria da qualidade de vida da população;

III - minimizar os níveis de interferência no meio ambiente;

IV - contribuir para o desenvolvimento e a integração regional e urbana.

a execução deste serviço, ao que tange as competências municipais, além de atender a objetivos, como garantir o acesso da população aos equipamentos e serviços públicos espalhados pela cidade, em áreas como saúde, educação e lazer. Também, a política deve ser direcionada a otimizar os serviços, minimizar impactos ambientais e contribuir para o desenvolvimento e integração regional e urbana.

Tais serviços de transporte, considerado como essencial, poderão ser delegados sob os regimes de autorização, permissão ou concessão, precedidos de licitação e aprovadas pelo Poder Legislativo municipal, por maioria dos votos. Conforme o mesmo art. 131º da Lei Orgânica³⁵, o Poder Executivo tem competência para intervir nas empresas prestadoras de serviços, em qualquer um dos regimes, para garantir e regularizar a prestação dos serviços.

A legislação municipal de transporte, no que couber em observância à legislação federal e estadual, conforme art. 132º da Lei Orgânica³⁶, deverá dispor sobre o regime das empresas operadoras de serviço de transportes, do seu contrato e condições para a continuidade da prestação da atividade. Também, deve disciplinar das regras e condições a que o serviço deve chegar ao usuário, como política tarifária e níveis de qualidade e quantidade da oferta.

3.2.1.9 Alvorada

A Lei Orgânica do Município de Alvorada estabelece no art. 7º³⁷ as competências do Município, dentre elas, a de delegar a prestação dos serviços de transporte coletivo, nos regimes de concessão

³⁵ Art. 131 Os serviços do transporte público de qualquer modalidade, são considerados serviços essenciais e podem ser geridos diretamente ou mediante autorização, permissão ou concessão, precedida de licitação pública.

§ 1º A autorização, permissão ou concessão de que fala o artigo, deverá ser aprovada pela Câmara Municipal por maioria de seus membros.

§ 2º O Poder Executivo intervirá nas empresas autorizadas, permissionárias ou concessionárias, com aprovação da Câmara Municipal, por maioria de seus membros, para:

I - garantir a prestação do serviço;

II - para regularizar a prestação do serviço.

³⁶ Art. 132 A lei disporá, observada a legislação estadual e federal pertinente sobre:

I - o regime das empresas concessionárias ou permissionárias dos serviços de transporte, o caráter especial de seus contratos, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da permissão ou concessão.

II - os direitos dos usuários;

III - as diretrizes da política tarifária;

IV - os níveis mínimos qualitativos e quantitativos dos serviços prestados.

³⁷ Art. 7º Compete ao Município, no exercício de sua autonomia.

IX - conceder e permitir os serviços de transportes coletivos, táxis e outros, fixando suas tarifas, itinerários, pontos de estacionamento e paradas;

Art. 136 O transporte coletivo é serviço público essencial, sendo de competência do poder público municipal o planejamento e a operação do sistema local.

§ 1º A operacionalização dos serviços de transporte se dará diretamente pelo poder público municipal ou indiretamente através de permissões, conforme Lei específica.

§ 2º A fiscalização e controle dos serviços de transportes prestados pelas permissionárias compete ao Poder Público Municipal.

ou permissão, cabendo, também, a fixação de tarifas, itinerários, pontos de estacionamento e paradas.

Ainda, o Município é responsável pelo planejamento e operação do sistema de transporte coletivo municipal, além da fiscalização e controle dos serviços prestados pelas concessionárias, como dita o art. 136º da Lei Orgânica³⁸.

Para que o Município de Alvorada constitua uma frota de pública de transportes coletivos, o art. 140º autoriza a criação de fundo municipal.

O art. 141º da Lei Orgânica³⁹ institui o Conselho Municipal de Transporte urbano, que se destina a atuar em colaboração ao Poder Público Municipal e propor, de acordo com critérios estabelecidos no Plano Diretor de Alvorada, o percurso, fluxo, cálculo tarifário e tarifa do transporte coletivo.

Em termos de controle, cabe ao Município fiscalizar qualquer tipo de subsídio definido em lei, assim como vale-transporte e passagem escolar, conforme art. 142º da Lei Orgânica. Ainda, lhe é permitido intervir nas empresas privadas prestadoras de serviço de transportes, para que façam cumprir com as normas que regem o transporte coletivo de passageiros (art.143º)⁴⁰.

3.2.1.10 Cachoeirinha

O Município de Cachoeirinha é competente por regulamentar a utilização de logradouros públicos e perímetro urbano, conforme o art. 8º da sua Lei Orgânica⁴¹. Nesse sentido, incluem-se como responsabilidades do Município disciplinar sobre os serviços de transporte coletivo. Esses podem ser prestados indiretamente, via concessão, permissão ou autorização, devendo o município fixar as tarifas, os itinerários, pontos de parada e fixar e sinalizar os limites de zonas de tráfego.

³⁸ Art. 136 O transporte coletivo é serviço público essencial, sendo de competência do poder público municipal o planejamento e a operação do sistema local.

§ 1º A operacionalização dos serviços de transporte se dará diretamente pelo poder público municipal ou indiretamente através de permissões, conforme Lei específica.

§ 2º A fiscalização e controle dos serviços de transportes prestados pelas concessionárias compete ao Poder Público Municipal.

³⁹ Art. 141 Fica instituído o Conselho Municipal de Transporte urbano com a finalidade de:

I - atuar como órgão de colaboração junto ao Poder Público Municipal.

II - propor, segundo critérios do Plano Diretor, percurso, fluxo, cálculo tarifário e tarifa do transporte coletivo.

⁴⁰ Art. 142 O Município deve igualmente ser o fiscalizador do vale-transporte, passagem escolar e qualquer tipo de subsídio definido em lei.

⁴¹ Art. 8º Compete ao Município, no exercício de sua autonomia:

IV - organizar e prestar, prioritariamente por administração direta ou sob regime de concessão, permissão ou autorização dos serviços de interesse local;

VIII - regulamentar a utilização dos logradouros públicos e, especialmente, o perímetro urbano:

a) determinar o itinerário e os pontos de parada dos transportes coletivos;

b) fixar os locais de estacionamento de táxis e demais veículos;

c) conceder, permitir ou autorizar serviços de transportes coletivos e de táxi, fixando as respectivas tarifas;

d) fixar e sinalizar os limites das "zonas de silêncio" e tráfego em condições especiais;

e) disciplinar os serviços de carga e fixar a tonelagem máxima permitida a veículos que circulem em vias públicas municipais;

O art. 75 do diploma estabelece que a prestação dos serviços públicos, nos regimes acima mencionados, deve ser regulada por Lei, que deve assegurar serem precedidos de licitação em todos os casos, além de definir as condições que serão submetidas as contratações e demais direitos e deveres dos prestadores dos serviços e dos usuários⁴².

O art. 133º da Lei Orgânica⁴³ de Cachoeirinha cria o Conselho Municipal de Transporte, que, complementado pelo art. 139º⁴⁴, participa, juntamente ao Poder Público Municipal, das atividades de planejamento, gerenciamento e operação dos meios de transporte coletivos municipais.

Quando o Município optar por delegar os serviços de transporte, caso seja feito por meio de concessão, o art. 141º do diploma⁴⁵ determina que os contratos terão duração máxima de 5 anos, devendo sua renovação ser aprovada por meio de referendo popular.

Em todos os casos de delegação de serviços de transporte, os particulares podem estar sujeitos a penalizações ou, eventualmente, a perda do direito de dar continuidade à prestação dos serviços, como dita o art. 144º do diploma⁴⁶.

3.2.2 Plano Diretor

Os planos diretores dos municípios da área de estudo são apresentadas a seguir.

3.2.2.1 Porto Alegre

No contexto do Plano Diretor, o art. 5º da Lei Complementar nº 434⁴⁷, de 1 de dezembro de 1999, estabelece o Programa de Integração Metropolitana, que busca articular o Plano Diretor de

⁴² Art. 75 A prestação de serviços públicos, pelo Município, diretamente ou sob o regime de concessão, permissão, ou autorização, será regulada em Lei que assegurará:

I - a exigência de licitação em todos os casos;

II - definição do caráter especial dos contratos de concessão, permissão ou autorização, casos de prorrogação, condições de caducidade, forma de fiscalização e rescisão;

III - direitos dos usuários;

IV - política tarifária;

V - obrigação de manter o serviço adequado.

⁴³ Art. 133 São criados os Conselhos Municipais de:

I - Transporte Coletivo;

⁴⁴ Art. 139 O transporte é um direito fundamental do cidadão, sendo de responsabilidade do Poder Público Municipal o planejamento, o gerenciamento e a operação dos vários modos de transporte coletivo no Município.

Parágrafo Único - Fica assegurada a participação do Conselho Municipal de Transportes no planejamento, funcionamento e operação dos transportes.

⁴⁵ Art. 141 A concessão dos serviços de transporte coletivo terá duração máxima de 5 anos e sua renovação será submetida a referendo popular.

⁴⁶ Art. 144 O particular que atue sob o regime de autorização, permissão ou concessão dos serviços de transporte coletivo, não cumprindo as exigências mínimas previstas na Lei, será:

I - intimado a restabelecer os serviços mínimos imediatamente;

II - caso isto não aconteça, receberá nova intimação e multa, na forma da Lei;

III - ao persistir, ainda assim, o descumprimento da Lei, perderá o direito de permissão, autorização ou concessão, passando a valer o disposto no artigo anterior.

⁴⁷ Art. 5º Constituem a Estratégia de Estruturação Urbana:

Desenvolvimento Urbano e Ambiental (PDDUA) com ações e políticas voltadas à Região Metropolitana de Porto Alegre, com ênfase especial em transporte, uso do solo e saneamento.

O art. 6^o⁴⁸ do diploma define a Estratégia de Mobilidade Urbana, cujo objetivo é melhorar a circulação e o transporte urbano na cidade, atendendo às diversas necessidades da população. Entre as diretrizes estão a priorização do transporte coletivo, pedestres e ciclistas, a redução das distâncias e tempos de viagem, bem como dos custos operacionais e impactos ambientais, e a capacitação da infraestrutura viária e dos sistemas de transporte. O artigo também aborda a integração do Plano de Transporte Urbano com a Região Metropolitana, e a racionalização do transporte coletivo de passageiros, com foco em sistemas mais econômicos e menos poluentes.

O art. 8^o⁴⁹ menciona o Programa de Transporte Coletivo, que trata das questões físicas, operacionais e tecnológicas ligadas ao transporte em diferentes capacidades, incluindo o transporte seletivo.

A política habitacional de interesse social também é tratada no art. 22^o⁵⁰, que entende a habitação como uma moradia com infraestrutura básica e serviços urbanos, incluindo acesso ao transporte e equipamentos públicos, garantindo padrões de qualidade de vida adequados.

II - Programa de Integração Metropolitana, que visa a articular o PDDUA com as ações e as políticas que envolvem os municípios da Região Metropolitana de Porto Alegre, prioritariamente no que se refere ao transporte, ao uso do solo e ao saneamento. (Redação dada pela Lei Complementar nº 907/2021)

⁴⁸ Art. 6º A Estratégia de Mobilidade Urbana tem como objetivo geral qualificar a circulação e o transporte urbano, proporcionando os deslocamentos na cidade e atendendo às distintas necessidades da população, através de:

I - prioridade ao transporte coletivo, aos pedestres e às bicicletas;

II - redução das distâncias a percorrer, dos tempos de viagem, dos custos operacionais, das necessidades de deslocamento, do consumo energético e do impacto ambiental;

III - capacitação da malha viária, dos sistemas de transporte, das tecnologias veiculares, dos sistemas operacionais de tráfego e dos equipamentos de apoio - incluindo a implantação de centros de transbordo e de transferência de cargas;

IV - Plano de Transporte Urbano Integrado, compatível com esta Lei Complementar, integrado à Região Metropolitana; (Redação dada pela Lei Complementar nº 646/2010)

V - resguardo de setores urbanos à mobilidade local;

VI - estímulo à implantação de garagens e estacionamentos com vistas à reconquista dos logradouros públicos como espaços abertos para interação social e circulação veicular.

VII - racionalização do transporte coletivo de passageiros, buscando evitar a sobreposição de sistemas, privilegiando sempre o mais econômico e menos poluente; e (Redação acrescida pela Lei Complementar nº 646/2010)

VIII - desenvolvimento de sistema de transporte individual e coletivo de passageiros por via fluvial, aproveitando as potencialidades regionais. (Redação dada pela Lei Complementar nº 907/2021)

⁴⁹ Art. 8º Constituem a Estratégia de Mobilidade Urbana:

I - Programa de Transporte Coletivo, que abrange as questões físicas, operacionais e tecnológicas ligadas ao transporte de alta, média e baixa capacidades, bem como ao transporte seletivo, em suas diferentes modalidades;

⁵⁰ Art. 22 Para a implementação da política habitacional de interesse social, serão adotadas as seguintes diretrizes:

§ 2º A habitação é entendida como a moradia provida de infraestrutura básica, de serviços urbanos e equipamentos comunitários, e a HIS é a moradia que consolida o direito aos padrões de qualidade de vida e o equacionamento do acesso aos equipamentos públicos urbanos e comunitários, à circulação e ao transporte, à limpeza urbana, às condições físicas adequadas da habitação e à inserção no território da Cidade. (Redação dada pela Lei Complementar nº 646/2010)

Finalmente, o art. 56⁵¹ e o art. 57-A⁵² tratam da avaliação dos impactos urbanos e dos Estudos de Impacto de Vizinhança (EIV), que devem considerar a estruturação e mobilidade urbana, acessibilidade, segurança, geração de tráfego e demanda por transporte público, como parte do processo de análise de empreendimentos que possam impactar a qualidade de vida da população.

3.2.2.2 Novo Hamburgo

O Plano Diretor de Novo Hamburgo aborda a mobilidade urbana de forma integrada com o desenvolvimento urbano e a infraestrutura, estabelecendo diretrizes para assegurar uma circulação eficiente e sustentável.

O art. 27⁵³ do Plano Diretor de Novo Hamburgo define que o desenvolvimento das atividades nos setores e corredores urbanos é fortemente dependente da mobilidade, ocupação e implantação de equipamentos urbanos e comunitários. A mobilidade, conforme o parágrafo único, é entendida como a qualificação do sistema de circulação de pessoas, cargas e transporte urbano, garantindo deslocamentos eficientes e atendendo às necessidades da população. Isso envolve o transporte coletivo, pedestres, ciclistas, redução de distâncias, e a capacitação da malha e do sistema de transporte.

O art. 86⁵⁴ estabelece que quaisquer intervenções urbanísticas, sejam públicas ou privadas, que tenham impacto no entorno devem ser precedidas de um Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) para obtenção de licenciamento. O EIV deve analisar os efeitos positivos e negativos da

⁵¹ Art. 56 O Projeto Especial de Impacto Urbano será objeto de análise com vista à identificação e à avaliação dos impactos decorrentes da proposta, considerando os seguintes conteúdos:

I - estrutura urbana e paisagem urbana, observando os aspectos relativos a:

estruturação e mobilidade urbana, no que se refere à configuração dos quarteirões, às condições de acessibilidade e segurança, à geração de tráfego e à demanda por transportes;

⁵² Art. 57-A Estarão sujeitos à elaboração de EIV os empreendimentos e as atividades que potencialmente possam gerar efeitos positivos e negativos na qualidade de vida da população residente na área e suas proximidades, incluindo a análise de, no mínimo, o seguinte:

I - adensamento populacional;

II - equipamentos urbanos e comunitários;

III - uso e ocupação do solo;

IV - valorização imobiliária;

V - geração de tráfego e demanda por transporte público;

⁵³ Art. 27. O desenvolvimento das diferentes atividades dos setores e corredores é viabilizado pela mobilidade, ocupação e implantação dos equipamentos urbanos e comunitários.

Parágrafo único. É considerada mobilidade a qualificação do sistema de circulação de pessoas, cargas e o transporte urbano, proporcionando os deslocamentos e atendendo as necessidades da população, pelo transporte coletivo, de pedestres, de bicicletas, redução de distâncias, capacitação da malha e do sistema de transporte.

⁵⁴ Art. 86. As intervenções urbanísticas desenvolvidas no território, privadas ou públicas, que causarem impacto no entorno, dependerão de elaboração prévia de estudo de impacto de vizinhança - EIV para obter Licenciamento.

§ 2º O EIV será executado de forma a contemplar os efeitos positivos e negativos da intervenção urbanística na área e suas proximidades, incluindo a análise, no mínimo, das seguintes questões:

V - geração de tráfego e demanda por transporte público;

intervenção, incluindo a geração de tráfego e a demanda por transporte público, garantindo que as novas obras ou modificações urbanísticas não comprometam o sistema de mobilidade existente.

O art.88⁵⁵ trata da permissão de uso e requer a consideração dos impactos no ambiente, mobilidade, infraestrutura e paisagem para casos previstos na Tabela 02 do Anexo 02, que envolvem análise de impacto. A legislação específica cuida da avaliação do impacto ambiental, enquanto o § 2º destaca que intervenções urbanísticas que afetam a mobilidade incluem aquelas que alteram a circulação veicular e aumentam a demanda por transporte público. O § 3º trata das intervenções que impactam a infraestrutura, mencionando a sobrecarga nos equipamentos urbanos e comunitários existentes.

3.2.2.3 São Leopoldo

O Plano Diretor de São Leopoldo estabelece diretrizes abrangentes para a mobilidade urbana e o transporte coletivo, promovendo uma cidade mais acessível e sustentável.

O art. 11⁵⁶ define que um dos objetivos gerais do Plano Diretor é priorizar o transporte coletivo municipal. Isso inclui garantir a integração física entre diferentes linhas de transporte e a integração tarifária, o que visa tornar o sistema mais eficiente e acessível para os usuários.

O art. 12⁵⁷ incorpora a mobilidade urbana como um dos eixos estratégicos do planejamento municipal, junto com a Inserção Metropolitana. Esses eixos estratégicos visam promover a sustentabilidade em várias dimensões, incluindo a mobilidade, que é essencial para o desenvolvimento sustentável da cidade.

O art. 13⁵⁸ estabelece como um dos objetivos da compatibilização e do direito à cidade a facilitação do deslocamento e a acessibilidade com segurança e conforto para todos, com uma ênfase especial

⁵⁵ Art. 88. Nos casos previstos na Tabela 02 do Anexo 02, de permissão de uso sob Permissível com Análise - PA, devem ser considerados, no mínimo, os impactos no ambiente, na mobilidade, na infra-estrutura e na paisagem.

§ 1º A avaliação do impacto ambiental é objeto de legislação específica.

§ 2º São intervenções urbanísticas de impacto na mobilidade aquelas que interferem na circulação veicular e no aumento da demanda por transporte público do entorno.

§ 3º São intervenções urbanísticas de impacto na infra-estrutura aquelas que causarem sobrecarga na capacidade dos equipamentos urbanos e comunitários instalada, conforme diretrizes específicas dos órgãos competentes e ou das concessionárias.

⁵⁶ Art. 11. O Plano Diretor rege-se pelos seguintes objetivos gerais:

XIX - priorizar o transporte coletivo municipal, garantindo a integração física das diferentes linhas e integração tarifária;

⁵⁷ Art. 12. O PDM incorpora o enfoque estratégico do planejamento para promoção da sustentabilidade ambiental, econômica, social e cultural do Município estabelecendo os seguintes eixos estratégicos:

I - Inserção Metropolitana;

VI - Mobilidade Urbana.

⁵⁸ Art. 13. São objetivos da compatibilização e do direito à cidade:

V - facilitar o deslocamento e acessibilidade com segurança e conforto para todos, priorizando o transporte público coletivo;

no transporte público coletivo. Isso reflete o compromisso de promover um transporte acessível e seguro para todos os cidadãos.

O art. 24⁵⁹ trata da produção habitacional e estabelece que a implantação de empreendimentos habitacionais deve contribuir para a melhoria do espaço urbano, qualificando as áreas ao redor. Além disso, destaca a importância de uma infraestrutura urbana adequada, incluindo transporte, para o sucesso dos projetos habitacionais.

A Estratégia de Mobilidade Urbana descrita no art. 39⁶⁰ busca contribuir para o acesso universal à cidade, planejando e gerenciando o sistema de mobilidade para garantir a interação eficiente dos deslocamentos de pessoas e bens, promovendo o desenvolvimento econômico e social.

O art. 40⁶¹ detalha os objetivos da estratégia de mobilidade e acessibilidade, que incluem garantir acessibilidade universal, promover equidade no acesso ao transporte público coletivo, e melhorar a eficiência e eficácia na prestação dos serviços de transporte urbano. Além disso, o artigo visa mitigar os custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos, criar um Plano Municipal de Transportes, Mobilidade e Acessibilidade Urbana articulado com a Região, e priorizar modais não-motorizados sobre os motorizados. Também é destacado o objetivo de garantir a integração física do transporte coletivo municipal entre as diferentes linhas e outros modais de transporte.

⁵⁹ Art. 24. A produção habitacional tem por objetivo:

I - promover, fiscalizar e implementar a Política Habitacional para atender a demanda e estabelecer critérios que priorizem as famílias de baixa renda, mulheres chefes de família e em situação de violência, pessoas com deficiência, idosos e famílias que estejam ocupando áreas de risco ou de Preservação Permanente;

II - implantar empreendimentos habitacionais de modo que contribuam com a melhoria do espaço urbano, qualificando as áreas de entorno;

III - ter como pressuposto a existência de adequada infraestrutura urbana de saneamento, transporte, coleta de lixo e equipamentos públicos no local de implantação;

⁶⁰ Art. 39. A estratégia de mobilidade urbana visa contribuir para o acesso universal à cidade, por meio do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana, garantindo a interação dos deslocamentos de pessoas e bens com a cidade para seu desenvolvimento econômico e social.

⁶¹ Art. 40. A estratégia de mobilidade e acessibilidade tem por objetivos:

I - garantir a acessibilidade universal;

II - promover a equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

III - promover a eficiência e eficácia na prestação do serviço de transporte urbano;

(Lei Municipal nº 9.041, de 12.08.2019 .. 17)

IV - mitigar os custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e bens na cidade;

V - criar o Plano Municipal de Transportes, Mobilidade e Acessibilidade Urbana, articulado com a Região;

VI - possibilitar a articulação dos setores urbanos entre si, com seus respectivos centros e com a área central da cidade;

VII - compatibilizar a estrutura viária com o modelo urbano;

VIII - consolidar a legislação municipal relativa ao sistema viário e sua hierarquização;

IX - priorizar os modais não-motorizados sobre os motorizados;

X - garantir a integração física do transporte coletivo municipal entre as diferentes linhas e os outros modais de transporte;

XVIII - priorizar o transporte coletivo de passageiros.

O art. 75⁶² define que as prioridades para melhoria e implantação de vias serão baseadas nas necessidades do transporte coletivo, na complementação de ligações entre bairros e na integração com a Região Metropolitana. O Plano de Transportes e Mobilidade Urbana, que deverá ser transformado em lei municipal em até quatro anos, regulamentará aspectos como o estacionamento de veículos privados e de transporte fretado, a rede de ciclovias, e a circulação de cargas perigosas.

Por fim, o art. 276⁶³ destaca que o Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) deve contemplar a geração de tráfego e a demanda por transporte público, além de aspectos de mobilidade urbana como sistema de circulação e transportes, acessibilidade, estacionamento, e operações de carga e descarga.

3.2.2.4 Esteio

O Plano Diretor de Esteio apresenta diretrizes estratégicas voltadas para o desenvolvimento sustentável e a melhoria da mobilidade urbana na cidade.

O art. 17⁶⁴ do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Econômico (PDDUE) estabelece como princípio básico o desenvolvimento socioeconômico sustentável e define várias estratégias importantes. Entre elas, a estratégia de mobilidade urbana visa promover a organização e o planejamento do sistema de circulação territorial da cidade. Esta estratégia inclui o incentivo ao transporte coletivo municipal e a promoção da acessibilidade universal a todas as unidades territoriais.

⁶² Art. 75. As prioridades para melhoria e implantação de vias serão determinadas pelas necessidades do transporte coletivo, pela complementação de ligações entre bairros e pela integração entre os municípios da Região Metropolitana, e consolidadas no Plano de Transportes e Mobilidade Urbana que deverá ser transformado em lei municipal em até 4 (quatro) anos a partir da vigência do PDM.

§ 1º O Plano de Transportes e Mobilidade Urbana regulamentará o estacionamento de veículos privados e de transporte fretado nas vias, serviço de transporte de passageiros, rede de ciclovias Integradas, transporte rodoviário, ferroviário e hidroviário, bem como a circulação de cargas perigosas.

⁶³ Art. 276. O EIV/RIV será executado de forma a contemplar os efeitos positivos e negativos do empreendimento ou atividade quanto à qualidade de vida da população residente na área e suas proximidades, incluindo a análise das seguintes questões pertinentes:

V - geração de tráfego e demanda por transporte público;

IX - mobilidade urbana: sistema de circulação e transportes, incluindo, entre outros, tráfego gerado, acessibilidade, estacionamento, carga e descarga, embarque e desembarque;

⁶⁴ Art. 17 O PDDUE tem como princípio básico o desenvolvimento socioeconômico sustentável e estabelece as seguintes estratégias:

I - Estratégia de organização territorial e desenvolvimento descentralizado;

II - Estratégia do cumprimento da função social da propriedade;

III - Estratégia de democratização do acesso à terra e habitação;

IV - Estratégia de qualificação ambiental;

V - Estratégia de mobilidade urbana;

VI - Estratégia da promoção do direito à cidade sustentável;

VII - Estratégia de revitalização urbana;

VIII - Estratégia de financiamento da cidade;

IX - Estratégia de integração metropolitana;

X - Estratégia de implementação do planejamento urbano e da gestão democrática.

O art. 27⁶⁵ detalha a estratégia de mobilidade urbana, focando na organização e no planejamento do sistema de circulação de Esteio. A estratégia visa implantar programas e projetos que incentivem o transporte coletivo e promovam a acessibilidade universal.

O art. 28⁶⁶ aborda a promoção do direito à cidade sustentável, enfatizando a priorização dos modos de transporte coletivo e não motorizados, como parte dos esforços para criar uma cidade responsável e sustentável.

A estratégia de revitalização urbana, descrita no art. 29⁶⁷, tem como um de seus objetivos o fortalecimento intermodal dos meios de transporte coletivos e individuais, criando espaços públicos de qualidade que fomentem atividades comerciais e culturais.

O art. 40⁶⁸ prevê a elaboração de um Plano Municipal de Mobilidade Urbana, que deve assegurar a complementaridade e combinação dos modos de transporte urbanos, promovendo um sistema de transporte integrado e eficiente.

O art. 45⁶⁹ menciona a importância da colaboração com os municípios da Região Metropolitana de Porto Alegre, estabelecendo parcerias e programas integrados para a melhoria do transporte coletivo metropolitano e o desenvolvimento econômico local/regional.

⁶⁵ Art. 27 A estratégia de mobilidade urbana tem por objetivos promover a organização e o planejamento do sistema de circulação territorial da cidade de Esteio, implantando programas e projetos que promovam:

I - O incentivo ao transporte coletivo municipal, integrando os elementos estruturadores do território

III - A acessibilidade universal e a mobilidade a todas as unidades territoriais;

⁶⁶ Art. 28 A estratégia da promoção do direito à cidade sustentável tem por objetivo promover o direito à uma cidade responsável, onde cada cidadão se responsabiliza por seu resíduo gerado, através da implantação de programas e projetos que promovam:

II - A priorização dos modos de transporte coletivo e não motorizados;

⁶⁷ Art. 29 A estratégia de revitalização urbana tem por objetivos canalizar positivamente a tendência ao crescimento da cidade, criando espaços públicos de qualidade, que possam fomentar as atividades comerciais, de serviço, lazer e cultura e dar-se-á através das seguintes propostas:

I - O fortalecimento intermodal de meios de transporte coletivos e individuais;

⁶⁸ Art. 40 Este programa visa a elaboração de um Plano Municipal de Mobilidade Urbana, que deverá ter como objetivos:
III - Assegurar que os modos de transporte urbanos sejam complementares e combinados;

⁶⁹ Art. 45 O objetivo deste programa é a promoção de planejamento e políticas urbanas com os municípios da Região Metropolitana de Porto Alegre de forma articulada e integrada, através:

I - Do estabelecimento de políticas de parceria com municípios limítrofes;

II - Do fortalecimento de parcerias com os municípios que integram a Bacia do Rio dos Sinos;

III - Do estabelecimento de fóruns de discussões sobre questões metropolitanas; estabelecimento de programas integrados que implementem o transporte fluvial; estabelecimento de programas integrados que promovam o desenvolvimento econômico local/regional; estabelecimento de programas integrados que promovam a valorização e qualificação do transporte coletivo metropolitano; estabelecimento de programas integrados de gerenciamento da destinação dos resíduos sólidos;

IV - Do atendimento à legislação Federal e Estadual que trata do desenvolvimento urbano.

O art. 60⁷⁰ destaca que a estrutura viária do município busca articular a gestão do uso do solo e da mobilidade urbana, diminuir os custos ambientais e socioeconômicos da mobilidade, e orientar a circulação viária para privilegiar o transporte coletivo.

O art. 84⁷¹ dispõe que os recursos provenientes da outorga onerosa do direito de construir e da alteração de uso serão aplicados no Fundo de Desenvolvimento Urbano (FUNDURB), incluindo ações relacionadas à política de mobilidade urbana.

O art. 91⁷² determina que as operações urbanas consorciadas devem incluir a ampliação e melhoria da rede de transporte público coletivo como uma de suas finalidades, reforçando o compromisso com a melhoria da infraestrutura de transporte.

Por fim, o art. 171⁷³ estabelece que empreendimentos ou atividades que causarem impactos significativos nas características urbanas devem ser sujeitos à avaliação do Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV). O EIV deve incluir a análise da geração de tráfego de veículos e da demanda por transporte público, garantindo que os impactos sobre a mobilidade sejam adequadamente considerados e mitigados.

3.2.2.5 Sapucaia do Sul

O Plano Diretor de Sapucaia do Sul estabelece diretrizes e estratégias fundamentais para a organização territorial e a mobilidade urbana, refletindo um compromisso com a acessibilidade e a integração dos sistemas de transporte.

⁷⁰ Art. 60 A estrutura viária do Município busca atingir os seguintes objetivos:

I - Articular a gestão do uso do solo e da mobilidade urbana;

II - Diminuir os custos ambientais e socioeconômicos da mobilidade urbana, assim como das distâncias a percorrer;

III - Orientar a circulação viária e a orientação de tráfego de forma a privilegiar o sistema de transporte coletivo;

⁷¹ Art. 84 Os recursos auferidos com a outorga onerosa do direito de construir e da alteração de uso serão aplicados no FUNDURB, para as seguintes finalidades:

I - Ordenamento e direcionamento da expansão urbana;

Parágrafo único. Estão incluídas como ações relacionadas ao ordenamento e direcionamento da expansão urbana, as decorrentes da política de mobilidade urbana.

⁷² Art. 91 As operações urbanas consorciadas têm como finalidades:

IV - Ampliação e melhoria da rede de transporte público coletivo;

⁷³ Art. 171 Quando o empreendimento ou atividades gerarem impactos que causem alterações significativas nas características urbanas do entorno, estarão sujeitos também à avaliação do Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) por parte do órgão municipal competente, previamente à emissão das licenças ou alvarás de construção, ampliação, reforma ou funcionamento.

§ 1º O EIV deverá contemplar os aspectos positivos e negativos do empreendimento ou atividades, quanto à qualidade de vida da população residente na área e suas proximidades, incluindo a análise, dentre outras, das seguintes questões:

V - Geração de tráfego de veículos e demanda por transporte público;

O art. 10⁷⁴ define que a política urbana e a organização territorial de Sapucaia do Sul são orientadas por vários princípios, incluindo a mobilidade urbana e acessibilidade. Este princípio destaca a importância de garantir condições adequadas para o deslocamento dos cidadãos dentro da cidade.

O art. 23⁷⁵ especifica que a política de mobilidade urbana e transporte coletivo tem como objetivo assegurar condições adequadas de acessibilidade a todas as regiões da cidade. Este objetivo reforça a necessidade de uma rede de transporte que conecte eficientemente diferentes áreas urbanas e garanta acesso universal.

O art. 24⁷⁶ descreve as diretrizes da Política de Mobilidade Urbana de Sapucaia do Sul, que incluem:

- Integração metropolitana dos diversos sistemas de mobilidade urbana, com uma ênfase na priorização do transporte coletivo;
- Priorizar o transporte coletivo no sistema viário, garantindo que este modal tenha preferência no uso das vias públicas;
- Adoção de políticas tarifárias que promovam a inclusão social, facilitando o acesso ao transporte para todos os segmentos da população;
- Melhorias no atendimento ao transporte coletivo, buscando aprimorar a qualidade e a eficiência dos serviços prestados.

O art. 25⁷⁷ detalha a estratégia para garantir um território integrado e acessível. O objetivo é assegurar a inserção regional de Sapucaia do Sul e a articulação plena dos bairros, conectando áreas urbanas e rurais por meio do Sistema Municipal de Mobilidade e Acessibilidade. Este sistema integra componentes estruturais da mobilidade, como trânsito, transporte, sistema viário, educação de trânsito e integração regional. A meta é proporcionar um acesso seguro, eficiente, inclusivo e sustentável aos espaços públicos, locais de trabalho, e serviços sociais, culturais e de lazer.

⁷⁴ Art. 10 - O Plano Diretor de Sapucaia do Sul, com base nos seus princípios e para atender seus objetivos, estabelece as seguintes estratégias para a política urbana e organização territorial do Município:

V - mobilidade urbana e acessibilidade;

⁷⁵ Art. 23 - A política de mobilidade urbana e transporte coletivo objetiva assegurar a população condições adequadas de acessibilidade a todas as regiões da cidade.

⁷⁶ Art. 24 - São diretrizes da Política de Mobilidade Urbana de Sapucaia do Sul:

I - integração metropolitana dos diversos sistemas de mobilidade urbana, priorizando o transporte coletivo;

II - priorização do transporte coletivo no sistema viário;

III - adoção de políticas tarifárias para a promoção da inclusão social;

IV - melhorias no atendimento ao transporte coletivo;

⁷⁷ Art. 25 - A estratégia para o território integrado e acessível tem por objetivo garantir a inserção regional de Sapucaia do Sul e a articulação plena dos bairros, conectando as áreas urbanas e rurais por meio da promoção do Sistema Municipal de Mobilidade e Acessibilidade.

Parágrafo Único. Entende-se por Sistema Municipal de Mobilidade e Acessibilidade a integração dos componentes estruturais da mobilidade - trânsito, transporte, sistema viário, educação de trânsito e integração regional - de forma segura, eficiente, socialmente inclusiva e ambientalmente sustentável para garantir o pleno acesso de todos os cidadãos aos espaços públicos, aos locais de trabalho, aos equipamentos e serviços sociais, culturais e de lazer.

3.2.2.6 Gravataí

O Plano Diretor de Gravataí não conta com disposições específicas quanto aos serviços de transporte coletivo de passageiros.

3.2.2.7 Canoas

O Plano Diretor de Canoas estabelece uma abordagem abrangente para a política urbana, incluindo diretrizes específicas para mobilidade urbana e transporte coletivo.

O Artigo 5⁷⁸ define que a Política Urbana do Município deve garantir o direito a cidades sustentáveis, abrangendo não apenas o direito à moradia e infraestrutura, mas também ao transporte e aos serviços públicos. Esse princípio sublinha a importância de assegurar que a cidade ofereça um sistema de transporte adequado e acessível para todas as gerações.

O Artigo 9⁷⁹ menciona que o Plano de Mobilidade Urbana é um dos instrumentos complementares do Plano Diretor Urbano Ambiental (PDUA). Este plano é fundamental para estruturar a mobilidade dentro da cidade e sua integração com áreas externas.

O art. 13⁸⁰ descreve a Estratégia de Mobilidade Urbana, que se concentra em dois aspectos principais: a articulação de Canoas com redes e processos de desenvolvimento regional e a qualificação do transporte urbano. A estratégia visa integrar Canoas ao MERCOSUL, ao Estado do Rio Grande do Sul e à Região Metropolitana de Porto Alegre, além de promover uma distribuição equilibrada do fluxo de transporte urbano.

O art. 14⁸¹ detalha os programas que fazem parte da Estratégia de Mobilidade Urbana, que incluem:

⁷⁸ Art. 5º A Política Urbana do Município, atendendo aos princípios de ordenação do pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, deverá ser estabelecida de acordo com as seguintes diretrizes gerais:

III - garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações;

X - oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais;

⁷⁹ Art. 9º São Instrumentos Complementares do PDUA os seguintes Planos Setoriais ou Intersetoriais:

IV - Plano de Mobilidade Urbana;

⁸⁰ Art. 13 A Estratégia de Mobilidade Urbana compreende:

I - o processo de articulação do Município com redes, atividades e interesses em diferentes níveis de abrangência, visando integrar Canoas aos múltiplos processos de desenvolvimento regional, compreendendo o MERCOSUL e demais Estados da Federação, o Estado do Rio Grande do Sul e a Região Metropolitana de Porto Alegre;

II - a qualificação e a promoção da distribuição equilibrada do fluxo do transporte urbano na área do Município.

⁸¹ Art. 14 A Estratégia de Mobilidade Urbana compreende os programas:

I - de Integração e Articulação Regional;

II - de Mobilidade Urbana.

- O Programa de Integração e Articulação Regional, que busca melhorar as conexões rodoviárias e hidroviárias, facilitando a integração intermodal e dinamizando processos logísticos.
- O Programa de Mobilidade Urbana, que foca na implementação de diretrizes específicas para a estruturação urbana e a regulação do transporte coletivo.

O art. 15⁸² estabelece diretrizes para a implementação do programa de mobilidade urbana, que incluem:

- Incentivar a densificação ao redor das estações da TRENURB para aproveitar melhor a infraestrutura existente.
- Criar uma rede de transporte coletivo multimodal integrada aos sistemas metropolitanos, usando a TRENURB e suas estações como base.
- Estabelecer parâmetros de acessibilidade e de estacionamento para diferentes tipos de edificações e atividades.

O art. 18⁸³ detalha os componentes da Estratégia de Mobilidade Urbana, que incluem:

- O Plano de Mobilidade Urbana, que deve cobrir diversos aspectos como transporte público coletivo, circulação viária, infraestrutura, acessibilidade, e mecanismos de financiamento.
- O Programa de Reestruturação do Transporte Coletivo, que visa criar um sistema integrado de transporte, melhorar a circulação na área central, e promover a eficiência operacional através da integração e da capacitação tecnológica.

⁸³ Art. 18 Compõe a Estratégia de Mobilidade Urbana os seguintes planos e programas:

I - Plano de Mobilidade Urbana, o qual deverá contemplar:

os serviços de transporte público coletivo;

b) a circulação viária;

c) a infraestrutura do sistema de mobilidade urbana;

d) a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição à mobilidade;

e) a operação e o disciplinamento da distribuição de bens e de atividades de carga e descarga;

f) os polos geradores de tráfego;

g) as áreas de estacionamento públicos e privados, gratuitos ou onerosos;

h) as áreas da cidade e os horários que tenham acesso e circulação restrita ou controlada;

i) os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana;

j) a sistemática de avaliação, revisão e atualização do Plano de Mobilidade Urbana.

II - Programa de Reestruturação do Transporte Coletivo, o qual deverá contemplar:

a) a criação de sistema integrado de transporte baseado na racionalização das linhas existentes e nas necessidades dos usuários;

b) a melhoria da circulação viária e da fluidez na área central da cidade;

c) a integração entre as linhas e também com o sistema metropolitano;

d) a operação em sistema tronco-alimentado que promova maior eficiência operacional;

e) transferência tecnológica e capacitação de recursos humanos do órgão municipal responsável pelos transportes e mobilidade.

f) mudanças tecnológicas no processo de planejamento dos transportes públicos coletivos, na infraestrutura viária e no controle da frota;

g) elaboração de edital de licitação para acompanhamento do processo de seleção de operadores para prestação de serviços de transporte urbano de passageiros em regime de concessão.

3.2.2.8 Viamão

O Plano Diretor de Viamão delinea diretrizes para o ordenamento territorial e a política de mobilidade urbana, com foco em garantir a eficiência e sustentabilidade dos sistemas de transporte e infraestrutura urbana.

No que diz respeito ao ordenamento territorial e infraestrutura, o art. 40⁸⁴ visa promover a distribuição adequada dos usos e da intensidade de ocupação, respeitando a capacidade da infraestrutura e os limites ambientais. As estratégias incluem a redução do valor diferencial da terra, a recuperação dos investimentos públicos, a participação popular e a coibição da especulação imobiliária. A integração entre atividades urbanas e rurais e a instalação prioritária de infraestrutura básica também são enfatizadas.

O art. 41⁸⁵ estabelece ações estratégicas para implementar a política de ordenamento, incluindo a criação de mecanismos para a gestão integrada entre Estado, União e municípios da região, com foco em transporte coletivo, sistema viário, recursos hídricos, tratamento de esgoto, e outros temas de interesse comum.

Sobre mobilidade urbana, o art. 43⁸⁶ define a política de mobilidade como uma forma de assegurar o direito de ir e vir da população e o escoamento da produção, respeitando as características sociais e ambientais. As diretrizes incluem a diversificação dos usos e atividades para reduzir a necessidade de deslocamento e a integração regional dos transportes e do sistema viário.

⁸⁴ Art. 40 A política de ordenamento territorial e infraestrutura tem por finalidade promover a distribuição de usos e intensidade de ocupação compatíveis com a capacidade da infraestrutura, do transporte e com os limites da sustentabilidade ambiental do meio ambiente e a diversificação de usos, respeitando as incompatibilidades e a justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do processo de urbanização, por meio da:

I - redução do valor diferencial da terra em função da utilização racional de coeficiente de aproveitamento e dispositivos legais de tributação;

II - recuperação dos investimentos do Poder Público de que tenha resultado a valorização de imóveis urbanos

III - participação popular no processo de discussão do ordenamento territorial;

IV - garantia de utilização adequada dos imóveis urbanos;

V - coibição da retenção especulativa de imóvel urbano que resulte na sua subutilização ou não utilização;

VI - integração e complementaridade entre as atividades urbanas e rurais.

VII - garantir através do Poder Público a instalação de infraestrutura básica, prioritariamente na Macrozona Urbana de Consolidação, com recursos do Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano.

⁸⁵ Art. 41 Para a concretização da política definida nesta Seção serão adotadas as seguintes ações estratégicas:

VI - criar mecanismos no âmbito dos planos setoriais que possibilitem a gestão integrada entre Estado, União e municípios da região, de assuntos de interesse comum como o transporte coletivo, sistema viário, recursos hídricos, tratamento de esgoto, destinação de resíduos sólidos, conservação dos bens socioambientais, moradia, parcelamento e uso do solo;

⁸⁶ Art. 43 A política de mobilidade tem por finalidade assegurar o direito de ir e vir a toda população e o escoamento da produção urbana e rural respeitando as características sociais e os limites da sustentabilidade ambiental, por meio da:

I - diversificação dos usos e das atividades no espaço municipal e metropolitano visando à redução da necessidade de deslocamento;

II - integração regional e municipal dos transportes e do sistema viário.

O art. 44⁸⁷ lista as ações estratégicas para concretizar a política de mobilidade, como a diversificação das formas de mobilidade (ciclovias e calçadas adequadas), a priorização do transporte coletivo, e a qualificação das calçadas. Também são mencionadas a elaboração do Plano Municipal de Mobilidade Urbana e a garantia de transparência e controle social nas concessões de transporte coletivo.

O art. 248⁸⁸ permite a promoção de Operações Urbanas Consorciadas para a ampliação e melhoria do sistema viário e do transporte público coletivo.

Finalmente, o art. 258⁸⁹ estabelece que o Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) deve avaliar os impactos do empreendimento sobre a qualidade de vida, incluindo aspectos como tráfego, acessibilidade, estacionamento e outros elementos do sistema de circulação e transportes.

O art. 290⁹⁰ detalha a elaboração do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, que deve cobrir serviços de transporte público coletivo e outros aspectos relevantes da mobilidade urbana.

3.2.2.9 Alvorada

O Plano Diretor de Alvorada estabelece diretrizes para a gestão do transporte coletivo e para a avaliação de impactos ambientais e urbanísticos de novos empreendimentos.

No que se refere ao transporte coletivo, o art. 32⁹¹ define que o sistema inclui ônibus convencionais, seletivos, lotações e outros veículos de transporte de massa. Além disso, o parágrafo único

⁸⁷ Art. 44 Para a concretização da política definida nesta seção serão adotadas as seguintes ações estratégicas:

IV - diversificar as formas de mobilidade, como ciclovias e calçadas adequadas, priorizando o transporte coletivo sobre o individual e incentivando tecnologias de baixo impacto ambiental;

V - qualificar e adaptar as calçadas para atender a todos, com arborização e mobiliário adequado;

VI - priorizar investimentos no transporte coletivo com o objetivo de melhorar o serviço, relativamente aos aspectos quantitativo e qualitativo;

VII - sensibilizar e conscientizar a população sobre a utilização preferencial de meios de transporte coletivos e de baixo impacto ambiental;

XI - elaborar Plano Municipal de Mobilidade Urbana;

XV - garantir a transparência, livre concorrência, participação pública e controle social nas concessões do transporte coletivo, no cálculo das tarifas e nas isenções impedindo o monopólio;

⁸⁸ Art. 248 O Poder Executivo Municipal poderá promover Operações Urbanas Consorciadas nas áreas urbanas, visando:

I - ampliação e melhoria do Sistema Viário;

II - ampliação e melhoria do Transporte Público Coletivo;

⁸⁹ Art. 258 O Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) deverá contemplar os aspectos positivos e negativos do empreendimento sobre a qualidade de vida da população residente ou usuária da área em questão e seu entorno, devendo incluir, no que couber, a análise e proposição de solução para as seguintes questões:

VII - sistema de circulação e transportes, incluindo, entre outros, tráfego gerado, acessibilidade, estacionamento, carga e descarga, embarque e desembarque;

⁹⁰ Art. 290 Elaboração do Plano Municipal de Mobilidade Urbana que deverá observar minimamente os seguintes itens:

I - serviços de transporte público coletivo;

⁹¹ Art. 32 O transporte coletivo é constituído pela circulação de ônibus convencionais, seletivos, lotações e outros veículos de transporte de massa.

Parágrafo único. Na gestão do trânsito da cidade, o transporte coletivo terá preferência na ocupação das vias.

assegura que o transporte coletivo terá prioridade na ocupação das vias durante a gestão do trânsito da cidade.

Quanto à avaliação de impactos de empreendimentos, o art. 126⁹² estabelece que, antes da aprovação de projetos, o Escritório Central de Gestão deve avaliar os empreendimentos que possam causar degradação ambiental, considerando seu porte físico e a interferência nas atividades socioeconômicas existentes. O parágrafo único menciona que atividades sujeitas a Estudo de Viabilidade estão listadas em um anexo específico.

O art. 127⁹³ detalha as informações que os empreendedores devem fornecer ao Escritório Central de Gestão. Essas informações incluem a eliminação de vegetação, a presença de fauna, a topografia, a volumetria da edificação, o aumento do tráfego de veículos, a necessidade de ampliação do sistema viário e transporte coletivo, o reforço dos pavimentos rodoviários, a iluminação e ventilação das áreas adjacentes, a presença de empreendimentos semelhantes nas proximidades, o impacto econômico, o número de empregos criados ou perdidos e os impostos a serem recolhidos. O parágrafo único do mesmo artigo ressalta que a aprovação do Estudo de Viabilidade Urbana (EVU) não dispensa a obtenção de outras licenças legais necessárias.

3.2.2.10 Cachoeirinha

O Plano Diretor de Cachoeirinha estabelece diretrizes importantes para o desenvolvimento econômico, social e para a mobilidade urbana.

Desenvolvimento Econômico e Social: O art. 6⁹⁴ destaca a qualificação do transporte público municipal e regional como um dos elementos centrais da estratégia de desenvolvimento econômico e social.

Mobilidade e Acessibilidade: O art. 8⁹⁵ aborda a estratégia de mobilidade e acessibilidade, que inclui a estruturação e complementação da rede viária e o tratamento das interfaces com municípios

⁹² Art. 126 Antes de aprovações de projetos compete ao Escritório Central de Gestão enquadrar os empreendimentos potencialmente degradantes do ambiente natural, seu porte físico e interferência com as atividades socioeconômicas existentes.

Parágrafo único. As atividades sujeitas a Estudo de Viabilidade estão relacionadas no Anexo.

⁹³ Art. 127 Os empreendedores deverão fornecer as informações requeridas pelo Escritório Central de Gestão, referentes a eliminação de vegetação de qualquer espécie; a existência de fauna associada ao terreno em questão; a topografia e a eventual terraplenagem; a volumetria da edificação; ao aumento do volume de tráfego de veículos; necessidade de ampliação do sistema viário e transporte coletivo; ao reforço dos pavimentos rodoviários; a iluminação e ventilação das áreas adjuntas; a existência de empreendimentos afins em raio de um quilometro e sua interferência econômica; número de empregos gerados ou suprimidos e impostos que serão recolhidos.

Parágrafo único. A aprovação de EVU não torna desnecessárias as outras licenças legalmente existentes.

⁹⁴ Art. 6º. A estratégia de desenvolvimento econômico e social compõe-se de:

I - elementos relativos ao modelo territorial, conforme mapa 1 (um) - Desenvolvimento Econômico e Social:

d) qualificação do transporte público municipal e para a Região Metropolitana de Porto Alegre.

⁹⁵ Art. 8º. A estratégia de mobilidade e acessibilidade compõe-se de:

vizinhos. Esta estratégia é apresentada no mapa 3, que foca na mobilidade e acessibilidade. Entre as ações de qualificação estão a elaboração de um plano diretor setorial de transporte e circulação, visando uma gestão mais eficiente e integrada dos sistemas de transporte.

Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV): O art. 165⁹⁶ estabelece a obrigatoriedade do Estudo de Impacto de Vizinhança para obras ou empreendimentos com impacto significativo na qualidade de vida. Este estudo deve ser regulamentado por lei posterior e deve avaliar tanto os efeitos positivos quanto negativos do empreendimento, incluindo a geração de tráfego e demanda por transporte público, conforme especificado no § 4º, que lista as questões mínimas a serem analisadas.

I - elementos relativos ao modelo territorial, conforme mapa 3 (três) - Mobilidade e Acessibilidade.

a) - estruturação e complementação viária;

b) - tratamento das interfaces com Municípios vizinhos, estabelecendo limites de expansão.

II - ações de qualificação da mobilidade e acessibilidade:

- elaboração de plano diretor setorial de transporte e circulação;

⁹⁶ Art. 165. É obrigatória a realização de Estudo de Impacto de Vizinhança, o qual deve ser regulamentado por lei posterior, para obras ou empreendimentos que utilizem o solo com certo porte ou impacto significativo para a qualidade de vida da população.

§ 4º. O Estudo de Impacto de Vizinhança será executado de forma a contemplar os efeitos positivos e negativos do empreendimento ou atividade quanto à qualidade de vida da população residente na área e suas proximidades, incluindo análise, no mínimo, das seguintes questões:

V - geração de tráfego e demanda por transporte público;

3.2.3 Plano de mobilidade

Os planos de mobilidade dos municípios da área de estudo são apresentadas a seguir. Os municípios de São Leopoldo, Esteio, Sapucaia do Sul, Gravataí, Alvorada e Cachoeirinha não possuem plano de mobilidade urbana, a despeito da sua obrigatoriedade de acordo com a Lei Federal nº12.587/2012.

3.2.3.1 Porto Alegre

O Plano de Mobilidade Urbana de Porto Alegre foi instituído pela Lei Complementar nº 951, de 17 de agosto de 2022 (LC nº 951/2022), que trata de política municipal de mobilidade urbana, sendo essa orientada pelos princípios e diretrizes do PNMU. São os princípios da política, conforme o art. 1º⁹⁷: (i) promoção da melhoria da acessibilidade e da mobilidade urbana no município; (ii) estímulo à sustentabilidade e à inovação; e (iii) desenvolvimento de ações integradas em mobilidade e adaptáveis à realidade social, ambiental e econômica do Município.

Os objetivos do Plano de Mobilidade Urbana do Município, por sua vez, encontram-se disposto nos artigos 2º⁹⁸ e 3º⁹⁹ da LC nº 951/2022, e são pautados pela orientação de políticas públicas no âmbito da mobilidade urbana, direcionamento os investimentos na área e qualificando a circulação e transporte urbano, voltados à redução de desigualdades, promoção de acesso à serviços básico, e melhoria contínua dos serviços de transporte, garantindo melhores condições urbanas à acessibilidade e mobilidade.

⁹⁷ Art. 1º A política de mobilidade urbana de Porto Alegre, pautada nos princípios e nas diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, e alterações posteriores, tem por princípios:

I - a promoção da melhoria da acessibilidade e da mobilidade urbanas no município, levando em conta sua dimensão metropolitana;

II - o estímulo à sustentabilidade e à inovação; e

III - o desenvolvimento de ações integradas em mobilidade e adaptáveis à realidade social, ambiental e econômica do Município

§ 1º Esta Lei Complementar segue, ainda, os princípios e as diretrizes estabelecidos na Política Nacional de Trânsito, Resolução Contrans nº 514, de 2014, no que se refere à segurança viária, à educação para a cidadania no trânsito e à melhoria da mobilidade, da acessibilidade e da qualidade ambiental.

§ 2º Os órgãos responsáveis pela mobilidade urbana do Município têm por atribuição planejar, coordenar, avaliar, monitorar e fiscalizar planos, projetos e serviços observando o disposto nesta Lei Complementar.

⁹⁸ Art. 2º São objetivos do Plano de Mobilidade Urbana de Porto Alegre:

I - orientar as políticas públicas, os programas e as ações no âmbito da mobilidade urbana;

II - nortear os investimentos públicos e privados no âmbito da mobilidade urbana; e

III - qualificar a circulação e o transporte urbano, priorizando o transporte coletivo, os pedestres, as bicicletas e a integração de todos os modais, conforme preconiza a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

⁹⁹ Art. 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá atender ao disposto na Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei Federal nº [12.587](#), de 2012, e alterações posteriores, em especial aos seguintes objetivos:

I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

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

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

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

Conforme disposto no art. 5º da LC nº 951/2022, o Plano de Mobilidade Urbana Municipal é um instrumento de planejamento efetivação da política de mobilidade em Porto Alegre, e constituído por 8 Programas, dentre eles os Programas: (i) de Transporte coletivo e Seletivo; (ii) de Espaço Urbano, Meio Ambiente e Inovação; e (iii) de Planejamento e Gestão da Mobilidade.

Assim, o Programa de Transporte Coletivo, cujos objetivos estão previstos no art. 7º¹⁰⁰ do diploma, está voltado à priorização do transporte coletivo e seletivo no sistema viário municipal, promovendo sua integração com os municípios metropolitanos e entre os diferentes modais e sistemas de transporte coletivo municipais e metropolitanos.

A fim de atingir os objetivos do programa, o art. 17º¹⁰¹ da Lei prevê as ações estratégica que serão desenvolvidas no âmbito do transporte coletivo e seletivo. Para tanto, as ações estão concentradas na revisão do Sistema de Transportes e Circulação Municipal, previsto na Lei Municipal nº 8.133/1998 e demais legislações e decretos derivados, na elaboração de Planos de Transportes Urbano e Hidroviário, sendo o primeiro integrado com os municípios metropolitanos e a ampliação da frota de ônibus e transporte seletivo no Município de Porto Alegre.

O Programa de Espaço Urbano, Meio Ambiente e Inovação, tem seus objetivos elencados no art. 12º¹⁰² da LC nº 951/2022, e versam sobre mobilidade urbana na medida em que contribuem para o Plano de Mobilidade Municipal quando se propõe a promover a integração do Município de Porto

¹⁰⁰ Art. 7º O Programa de Transporte Coletivo e Seletivo tem por objetivos:

I – priorizar a circulação do transporte coletivo no sistema viário;

II – promover a integração de Porto Alegre com os municípios da região metropolitana, em conjunto com os governos Estadual e Federal;

III – promover a racionalização e a integração dos serviços, incluindo todos os modais e sistemas de transporte coletivo e seletivo municipais e metropolitanos;

IV – melhorar a qualidade, o conforto, a confiabilidade e a acessibilidade nos deslocamentos realizados pelos modos coletivos e seletivos, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos;

V – melhorar a satisfação geral dos usuários de transporte coletivo e seletivo; e

VI – buscar o equilíbrio financeiro e a modicidade tarifária.

¹⁰¹ Art. 17. São ações estratégicas do Programa de Transporte Coletivo e Seletivo:

I - revisar o Sistema de Transporte e Circulação, Lei nº 8.133, de 12 de janeiro de 1998, alterações posteriores, bem como leis e decretos dela derivados;

II - elaborar, em conjunto com órgãos metropolitanos de planejamento de mobilidade, o Plano de Transporte Urbano Integrado

III - elaborar e implementar o Plano Municipal de Transporte Hidroviário; e

IV - ampliar o percentual da frota acessível de ônibus e do transporte seletivo no Município.

¹⁰² Art. 12. O Programa de Espaço Urbano, Meio Ambiente e Inovação tem como objetivos:

I – promover a integração do Município de Porto Alegre com os municípios da região metropolitana, em conjunto com os governos Estadual e Federal;

II – buscar a construção de espaços públicos de mobilidade qualificados, inclusivos e sustentáveis;

III – promover o desenvolvimento de espaços urbanos de forma direcionada à priorização dos modos de transporte não motorizados e coletivos;

IV – alterar a distribuição do espaço viário priorizando os modos de deslocamento não motorizado e coletivo em detrimento ao individual motorizado;

V – promover a redução das distâncias dos deslocamentos; e

VI – estabelecer marco legal municipal para a promoção do uso de energia limpa e da eletromobilidade.

Alegre aos municípios da região metropolitana, promover o desenvolvimento de espaços urbanos de forma direcionada à priorização de modos de transporte não motorizados e coletivo, e alterar a distribuição do espaço viário para priorizar os modos de deslocamento coletivo.

As ações estratégicas do Programa de Espaço Urbano, Meio Ambiente e Inovação, previstas no art. 22¹⁰³ incluem a revisão do PDDUA para melhorar a mobilidade urbana com foco em transporte não motorizado, coletivo e sustentável, o monitoramento da emissão de poluentes dos transportes públicos, a realização de estudos para identificar locais para Zonas de Baixa Emissão de Carbono, a análise dos impactos dos polos geradores de viagens na mobilidade e a criação de um marco legal municipal que promova o uso de energia limpa e a eletromobilidade. Essas ações visam aprimorar a infraestrutura urbana e reduzir os impactos ambientais.

Por sua vez, o Programa de Planejamento e Gestão da Mobilidade tem como principais objetivos, dispostos no art. 14¹⁰⁴ qualificar a gestão da mobilidade urbana, acompanhando as transformações nas cidades, novas soluções tecnológicas e oportunidades de financiamento, tanto nacional quanto internacional. Além disso, deve buscar alinhar o Plano de Mobilidade Urbana com outros planos municipais, garantindo a compatibilidade entre eles. O programa também visa assegurar os recursos necessários para a execução do Plano de Mobilidade, identificando os meios financeiros e institucionais para sua implementação.

Outro objetivo do programa é o monitoramento contínuo da execução do Plano de Mobilidade Urbana, estabelecendo metas de curto, médio e longo prazo, com base em indicadores definidos na lei. A revisão periódica do plano deve ser realizada para garantir que ele se mantenha atualizado e eficaz frente às mudanças nas dinâmicas urbanas.

¹⁰³ Art. 22. São ações estratégicas do Programa de Espaço Urbano, Meio Ambiente e Inovação:

I - incluir no processo de revisão do PDDUA medidas para qualificação da mobilidade, priorizando os modos de transporte não motorizados, coletivo e sustentável;

II - monitorar a emissão de poluentes da frota dos serviços públicos de transporte;

III - elaborar estudo para identificação de locais para possível implantação de Zonas de Baixa Emissão de Carbono;

IV - elaborar estudo sobre polos geradores de viagens, seus impactos na mobilidade urbana, modais utilizados, identificando as necessidades de melhoria na infraestrutura viária e de acessibilidade e estabelecendo condicionantes para a implantação de novos polos; e

V - elaborar marco legal municipal para a promoção do uso de energia limpa e da eletromobilidade.

¹⁰⁴ Art. 14. O Programa de Planejamento e Gestão da Mobilidade tem por objetivos:

I - qualificar a gestão da mobilidade, acompanhando a dinâmica das transformações urbanas, as oportunidades de novas soluções e tecnologias em mobilidade e a possibilidade de captação de recursos nacionais e internacionais;

II - compatibilizar o Plano de Mobilidade Urbana com os demais planos municipais;

III - viabilizar recursos necessários para a implantação das ações do Plano de Mobilidade, identificando os meios financeiros e institucionais para tal;

IV - monitorar a implementação do Plano de Mobilidade Urbana, com identificação de metas de curto, médio e longo prazos, por meio de indicadores estabelecidos na presente Lei Complementar; e

V - promover a revisão periódica do Plano de Mobilidade Urbana, nos termos e prazos previstos no art. 27 desta Lei Complementar.

Parágrafo único. O Programa de Planejamento e Gestão da Mobilidade tem suas ações estratégicas estabelecidas na Seção VIII do Capítulo IV desta Lei Complementar.

Por fim, as ações estratégicas do referido programa, previstas no art. 23¹⁰⁵, prevê a formação de um Conselho Municipal de Mobilidade Urbana, o monitoramento da implementação e cumprimento do Plano de Mobilidade Urbana, além de realizar a sua revisão.

3.2.3.2 Canoas

O Plano de Mobilidade Urbana do Município de Canoas foi instituído pela Lei nº 6.551, de 12 de abril de 2022 (PlanMob Canoas). Destinado a orientar os processos de crescimento e transformação do Município no tocante à mobilidade do cidadão, o PlanMob Canoas tem como princípio fundamental a institucionalização de um Plano para orientar as ações do Poder Público, de forma a garantir que o acesso universal das funções urbanas da cidade, nos termos do art. 4^o¹⁰⁶ da lei.

Para garantir o acesso universal da população às funções urbanas, o PlanMob Canoas se destina a assegurar a infraestrutura necessárias para a circulação adequada de pessoas no Município.

As diretrizes do PlanMob Canoas estão previstas no art. 7^o¹⁰⁷, cabendo destacar: (i) garantir a adequada provisão de infraestrutura de circulação e transporte; (ii) assegurar o atendimento por redes de transporte público, atendendo as linhas de desejo de deslocamento dos usuários com a quantidade e qualidade que garanta o exercício soberano de ir e vir; e (iii) priorizar os modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado.

¹⁰⁵ Art. 23. São ações estratégicas de Planejamento e Gestão da Mobilidade: I - constituir o Conselho Municipal de Mobilidade Urbana; II - monitorar a implementação e o cumprimento das ações estratégicas, dos horizontes de execução e dos indicadores do Plano de Mobilidade Urbana; e III - revisar o Plano de Mobilidade Urbana nos termos e prazos previstos no art. 27 da presente Lei Complementar.

¹⁰⁶ Art. 4^o Constitui princípio fundamental do PlanMob a institucionalização de um marco jurídico para orientar as ações públicas, visando garantir o direito universal de acesso às funções urbanas, estabelecendo políticas, planos e metas para o seu desenvolvimento.

Parágrafo único. A promoção da mobilidade no âmbito do Município de Canoas deverá considerar o perímetro urbano bem como a sua interação com os municípios vizinhos, como um território social único enquanto espaço de mobilidade humana e de carga.

¹⁰⁷ Art. 7^o A mobilidade urbana, entre outras exigências previstas em Lei, deverá balizar-se pelas seguintes diretrizes gerais:

- I - garantir a adequada provisão de infraestrutura de circulação e transporte;
- II - assegurar o atendimento por redes de transporte público, atendendo as linhas de desejo de deslocamento dos usuários com a quantidade e qualidade que garanta o exercício soberano de ir e vir;
- III - reconhecer a importância dos deslocamentos de pedestres, valorizando o caminhar como modo de transporte para a realização de viagens curtas, incorporando definitivamente a calçada como parte da via pública;
- IV - promover a acessibilidade universal;
- V - reduzir os impactos ambientais da mobilidade urbana com a promoção de modais não motorizados e incentivo ao uso do transporte público;
- VI - integrar as políticas de mobilidade urbana com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo;
- VII - priorizar os modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- VIII - disciplinar o transporte de cargas e compatibilizá-lo às características de trânsito das vias urbanas.

Para atingir os princípios, objetivos e diretrizes do Plano, a Lei instituiu algumas políticas, destacando-se a Política de Ampliação e Qualificação da Infraestrutura Viária; Política de Expansão e Qualificação do Transporte Público Coletivo; e Política da Estruturação da Gestão e Controle da Mobilidade Urbana.

A primeira, de Ampliação e Qualificação da Infraestrutura Viária, tem por objetivo a proposição de ações no sistema viário, para complementar o sistema estruturante e orientar a distribuição de ruas ao longo do processo de expansão urbana (art. 9^{o108})

Adiante, a política de Expansão e Qualificação do Transporte Público Coletivo está voltada à estruturação do sistema de transporte coletivo urbano para que seja compatibilizada com as demandas e necessidades locais, de forma a atingir métricas estabelecidas de qualidade e viabilidade. (art. 13^{o109})

Por sua vez, a Política de gestão e controle da mobilidade urbana visa a criar condições para uma expansão organizada da cidade, propiciando um melhor uso da população da área urbana, que deve usufruir de uma mobilidade urbana que facilite aos deslocamentos (art. 21^{o110}).

Em seu art. 23^{o111}, o PlanMob Canoas cria o Sistema Municipal de Mobilidade Urbana (SMMU), como um processo de planejamento e gestão da mobilidade urbana municipal e suas conexões regionais. São objetivos do SMMU, conforme art. 25^{o112}, o processo de atuação e intervenção na

¹⁰⁸ Art. 9º A política de ampliação e qualificação da infraestrutura viária tem como objetivo propor ações coordenadas de intervenções no sistema de vias, de modo a complementar seu sistema estruturante e orientar os arruamentos no processo de expansão urbana.

§ 1º As intervenções propostas estão expressas nas diretrizes viárias que compõe o modelo espacial de mobilidade urbana constante no Anexo I.

§ 2º A execução das obras e ações previstas contemplam, sempre que preconizado, a multimodalidade de uso das vias, considerando o transporte motorizado e não motorizado.

§ 3º O cronograma de implantação das obras previstas obedecerá a prioridade de sua execução, considerando o legado para a população nos aspectos atinentes à mobilidade, integração do espaço social e sustentabilidade ambiental.

§ 4º A gestão da utilização da rede viária do Município deve se basear nos princípios da equidade no acesso e uso do espaço e tempo de circulação.

¹⁰⁹ Art. 13. A política prevê a estruturação do sistema de transporte coletivo urbano adaptado às demandas e necessidades da população, para atingir parâmetros de qualidade e viabilidade e colaborar para alcançar uma mobilidade mais sustentável no Município.

¹¹⁰ Art. 21. A Política do impacto ambiental e urbanístico do sistema de mobilidade urbana visa monitorar e quantificar esses impactos, tanto na implantação do sistema viário quanto no uso dos veículos automotores.

Parágrafo único. Os impactos ambientais advindos dos transportes são aqueles que causam distúrbios sonoros, emissões de gases poluentes e intrusão na paisagem urbana.

¹¹¹ Art. 23. Fica criado o Sistema Municipal de Mobilidade Urbana – SMMU, como um processo continuado, dinâmico e flexível de planejamento e gestão da mobilidade no âmbito urbano de Canoas e suas conexões regionais.

Parágrafo único. O SMMU é composto pelo conjunto coordenado de elementos e relações necessários para garantir a circulação das pessoas e mercadorias no território do Município, com vista ao atendimento dos objetivos, princípios, diretrizes e políticas contidas na presente Lei.

¹¹² Art. 25. São objetivos do Sistema Municipal de Mobilidade Urbana:

I - instituir um processo permanente e sistematizado de atuação e intervenção na infraestrutura, nos modos e nos serviços de transporte;

II - garantir o gerenciamento eficaz direcionado à melhoria da qualidade

infraestrutura municipal, nos modais e serviços de transporte, além de adotar medidas para um uso otimizado da população do sistema de mobilidade urbana, garantindo acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida para os usuários.

O SMMR tem sua estrutura composto pelos seguintes elementos: (i) a infraestrutura viária; (ii) os meios de transporte;(iii) os serviços de transporte público e privado;(iv) a base legal e normativa; e (v) os instrumentos de gestão e planejamento.

Por fim, os arts. 62¹¹³ e 63¹¹⁴ preveem os mecanismos de monitoramento do PlanMob de Canoas. A Secretaria Municipal de Transporte e Mobilidade – SMTM é o órgão da Administração Pública Municipal responsável pelo monitoramento da implementação do PlanMob, cabendo a ele a definição de indicadores, para monitoramento e avaliação da política pública, além de operacionalizar as estratégias previstas no Plano.

3.2.3.3 Novo Hamburgo

O Município de Novo Hamburgo aprovou, por meio da Lei nº 3.241, de 17 de dezembro de 2019, o Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Novo Hamburgo (PDMU-NH), voltado à disciplinar as ações que devem ser implementadas quanto à prestação dos serviços de transporte, incluindo modais e infraestrutura necessárias para tal.

Os objetivos do Plano estão previstos no art. 6^o¹¹⁵ da Lei, e o Plano de Mobilidade deve ser implementado visando a conversão do transporte público como principal meio de transporte na mobilidade de Novo Hamburgo, além de combinar a capacidade dos gestores públicos e a informação ao cidadão com o intuito de construir uma mobilidade urbana sustentável para o Município.

de vida;

III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere a acessibilidade e a 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.

¹¹³ Art. 62. O monitoramento da implantação do presente Plano será de competência da Secretaria Municipal de Transporte e Mobilidade – SMTM, cujo objetivo é realizar, com base em indicadores de desempenho estabelecidos em conformidade com esta Lei, a operacionalização das estratégias nele previstas e aos seus resultados em relação às metas de curto, médio e longo prazo

¹¹⁴ Art. 63. Cabe ao Poder Executivo, através da Secretaria Municipal de Transporte e Mobilidade - SMTM, implementar as políticas e diretrizes estabelecidas na presente Lei, objetivando:

I - definir e rever os indicadores de desempenho a serem tomados como referência para o monitoramento e a avaliação do Plano de Mobilidade Urbana;

II - contribuir para a realização dos diagnósticos e prognósticos a serem desenvolvidos com vistas à elaboração das revisões do Plano de Mobilidade Urbana; e

III - indicar aspectos técnicos a serem observados na revisão desta Lei.

¹¹⁵

Em vista de atingir tais objetivos, o PDMU-NH estabeleceu, no art. 7º da Lei, as estratégias para a atuação do Município, dentre elas: (i) melhoria do planejamento urbano; (ii) valorização e eficiência do transporte público; (iii) gestão da mobilidade urbana; e (iv) implementação de medidas de intervenção urbanística, ambiental, paisagística, econômica e social.

No que se refere ao transporte coletivo de passageiros, o PDMU-NH pretende estabelecer uma estrutura de transporte público capaz de facilitar a vida do usuário no acesso à cidade, garantindo que sua eficiência e integração tornem o cidadão o protagonista na mudança de padrões de mobilidade no âmbito local.

Para isso, o art. 23^{o116} da Lei estabelece a implantação de ações destinadas aos serviços transporte coletivo. As ações versam sobre a definição de uma nova proposta de transporte, realizando a integração tarifária e das estações de transportes - nos mais diversos modais - e implantando melhorias nos pontos de parada.

Para que as ações previstas sejam devidamente planejadas e coordenadas, o art. 27^{o117} e 28^{o118} da Lei estabelecem ações para a Gestão da Mobilidade municipal, e deve ser criada uma Câmara Temática de Mobilidade no Conselho da Cidade. Também, deve ser instituído um arranjo institucional para gerir o PDMU-NH, além de garantir o aprimoramento tecnológico e informacional do sistema de mobilidade urbana.

3.2.3.4 São Leopoldo

O Município de São Leopoldo não conta com um Plano de Mobilidade Urbana Municipal.

3.2.3.5 Esteio

O Município de Esteio não conta com um Plano de Mobilidade Urbana Municipal.

3.2.3.6 Sapucaia do Sul

O Município de Sapucaia do Sul não conta com um Plano de Mobilidade Urbana Municipal

¹¹⁶ Art. 23. Para concretização do objetivo identificado no artigo 19 da presente Lei, o Plano Diretor de Mobilidade Urbana estabelece a implantação das seguintes ações:

1. Definir uma nova proposta de rede de transporte público;
2. Realizar a integração tarifária do transporte público;
3. Implantar melhorias nos pontos de parada;
4. Promover a integração das estações de transporte público (ônibus urbanos, ônibus metropolitano, trem).

¹¹⁷ Art. 27. Define-se como Gestão da Mobilidade o planejamento e a coordenação das atividades dos diferentes atores envolvidos na implementação das ações previstas no Plano Diretor de Mobilidade Urbana.

¹¹⁸ Art. 28. São definidas no Plano Diretor de Mobilidade Urbana a implementação das seguintes ações de Gestão da Mobilidade:

1. Criar uma Câmara Temática de Mobilidade no Conselho da Cidade - CONCIDADE;
2. Estabelecer uma estrutura institucional para gestão do Plano Diretor de Mobilidade Urbana - PDMU;
3. Garantir a constante atualização e modernização do sistema de mobilidade urbana.

Entretanto, prevê, no art. 29⁰¹¹⁹ do Plano Diretor municipal, a elaboração do Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade. Esse plano deverá tratar sobre o Sistema Municipal de Mobilidade e Acessibilidade, e deve seguir diretrizes ligadas à transporte, sistema viário, trânsito, educação de trânsito e integração regional, conforme art. 30⁰¹²⁰ do diploma.

Dentre as ações prioritárias que devem ser incorporadas no referido Plano, previstas no art. 31⁰¹²¹ do Plano Diretor, estão a reestruturação do trânsito de veículos no centro da cidade, a criação de um terminal rodoviário e intermunicipal e a racionalização dos itinerários de transportes coletivos e conduções apropriadas.

3.2.3.7 Gravataí

O Município de Gravataí, por meio da Concorrência Pública nº 004/2021, contratou a empresa Matricial Engenharia Consultiva para a realização de estudos voltados à elaboração do Plano de Mobilidade Urbana do Município.

Assim, em razão dos trabalhos estarem em desenvolvimento, o Município de Gravataí ainda não dispõe de um Plano de Mobilidade.

¹¹⁹ Art. 29 - Para garantir em Sapucaia do Sul um território integrado e acessível, Serpa elaborado o Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade, de acordo com o disposto nesta Lei.

¹²⁰ Art. 30 - O Plano de Mobilidade e Acessibilidade tratará o Sistema Municipal de Mobilidade e Acessibilidade com base nos componentes descritos nos artigos 45, 46 e nas seguintes diretrizes:

I - transporte:

- a) promover a renovação dos componentes do sistema de transporte coletivo, garantindo eficiência operacional, segurança, conforto e qualidade ambiental;
- b) qualificar o atendimento às pessoas portadoras de deficiências e/ou com mobilidade reduzida;
- c) reordenar o tráfego de cargas perigosas no município;

II - sistema viário:

- a) readequar o sistema viário considerando as demandas presentes e provisões futuras;

III – trânsito;

- a) promover a requalificação dos componentes do sistema de trânsito, garantindo segurança, fluidez e qualidade ambiental;

- b) minimizar o impacto de tráfego de passagem, especialmente ao longo das rodovias;

IV - educação de trânsito;

- a) definir os programas, ações e equipamentos necessários à educação de trânsito para todos;

V - integração regional:

- a) equacionar a integração do sistema de mobilidade urbana municipal às redes regionais de transporte e melhorar as condições do sistema viário municipal.

VI - racionalizar os horários e itinerários dos transportes coletivos e conduções apropriadas.

¹²¹ Art. 31 - São medidas prioritárias a serem incorporadas ao Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade:

I - adequar e qualificar as vias públicas para o trânsito seguro de pedestres, de pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida e de bicicletas;

II - requalificar os espaços públicos, disciplinando a manutenção de calçadas e passeios;

III - reestruturar o trânsito de veículos no centro da cidade;

IV - reordenar o trânsito de cargas no centro da cidade para reduzir congestionamentos, controlar a emissão de poluentes e melhorar a qualidade de vida;

V - criar o terminal rodoviário e intermunicipal;

VI - racionalizar os horários e itinerários dos transportes coletivos e conduções apropriadas.

3.2.3.8 Viamão

O Plano Diretor de Mobilidade do Município de Viamão, instituído pela Lei nº 4.190, de 28 de dezembro de 2013, tem como objetivo assegurar o direito de ir e vir da população, por meio da integração regional e municipal dos transportes e do sistema viário.

Com objetivo de dar as diretrizes para o pleno desenvolvimento da circulação e mobilidade urbana no Município, garantindo que os cidadãos possam gozar da acessibilidade universal da cidade. Para tanto, como dita o art. 6º¹²² da Lei, o Município de Viamão deve garantir o direito à infraestrutura urbana, transportes e serviços de mobilidade urbana, podendo fazê-lo em cooperação com outros entes federados, iniciativa privada e demais setores da sociedade, desde que voltado ao atendimento do interesse social.

Ainda, o planejamento da cidade deve focar esforços para evitar ou corrigir distorções de circulação e seus efeitos negativos quanto à distribuição espacial da população e das diversas atividades econômicas do Município.

¹²² Art. 6º É objetivo da Política de Mobilidade Urbana ordenar o pleno desenvolvimento da circulação e da mobilidade urbana, através da distribuição socialmente justa do acesso equilibrado e diversificado dos meios de circulação e de transporte em seu território, de forma a assegurar o bem-estar equânime de seus habitantes mediante:

I - a consolidação do Município como centro regional, sede de atividades produtivas e geradoras de emprego e renda, centro turístico e de lazer;

II - a implementação do direito à infraestrutura urbana de circulação, transporte e serviços e equipamento públicos de mobilidade urbana;

III - a utilização racional dos meios de transporte de modo a garantir uma cidade sustentável, social, econômica e ambientalmente, para as presentes e futuras gerações;

IV - a gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de mobilidade urbana;

V - a cooperação entre os governos, a iniciativa privada e os demais setores da sociedade no processo de mobilidade urbana, em atendimento ao interesse social;

VI - o planejamento do desenvolvimento da Cidade, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do Município de modo a evitar e corrigir as distorções de circulação e seus efeitos negativos sobre o ambiente construído e natural;

VII - a ordenação e controle do uso do solo, de forma a combater e evitar:

a) a proximidade ou conflitos entre usos existentes e propostos e meios de deslocamento e de transporte;

b) o parcelamento do solo, a edificação ou o uso excessivos ou inadequados em relação à infraestrutura de mobilidade urbana;

c) a instalação de empreendimentos ou atividades que possam funcionar como pólos geradores de tráfego sem a previsão da infraestrutura correspondente;

d) a deterioração das áreas urbanizadas e os conflitos entre usos e a função das vias que lhes dão acesso;

VIII - a integração e complementaridade entre as atividades urbanas e rurais, tendo em vista o desenvolvimento socioeconômico do Município e do território sob sua área de influência;

IX - a adequação dos instrumentos de política econômica, tributária e financeira e dos gastos públicos aos objetivos da mobilidade urbana, de modo a privilegiar os investimentos geradores de bem-estar geral e a fruição dos bens pelos diferentes segmentos sociais; e

X - a proteção, preservação e recuperação do meio ambiente natural e construído, do patrimônio cultural, histórico, artístico, paisagístico, arqueológico e urbanístico.

O Plano de Mobilidade Urbana de Viamão prevê, no art. 9º¹²³, a necessidade de o Plano assegurar a integração regional do Município com a Região Metropolitana de Porto Alegre para o cumprimento das funções público objeto de gestão comum, sendo elas: transporte público e sistema viário regional; (ii) turismo; (iii) planejamento do uso e ocupação do solo; e (iv) informações regionais e cartografia.

3.2.3.9 Alvorada

O Município de Alvorada não conta com um Plano de Mobilidade Urbana Municipal.

3.2.3.10 Cachoeirinha

O Município de Cachoeirinha não conta com um Plano de Mobilidade Urbana Municipal.

¹²³ Art. 9 constituem-se em Elementos Estruturadores da Região Metropolitana de Porto Alegre os eixos que constituem o arcabouço da região, os quais, com suas características diferenciadas, permitem alcançar progressivamente maior integração entre os municípios, entre o tecido urbano e o sítio natural, melhor coesão e fluidez entre suas partes, bem como maior equilíbrio entre as áreas construídas e os espaços abertos, compreendendo:

I - a Rede Viária Estrutural, constituída pelas vias que estabelecem as principais ligações entre as diversas partes do Município e entre este e os demais municípios e estados;

II - a Rede Estrutural de Transporte Público Coletivo que interliga as diversas regiões da Cidade e da região, atende à demanda concentrada e organiza a oferta de transporte;

III - a Rede Estrutural de Eixos e Pólos de Centralidades, constituída pelos centros principais e pelos centros e eixos de comércio e serviços consolidados ou em consolidação, e pelos grandes equipamentos urbanos, tais como parques, terminais, hospitais, universidades, aeroportos e por novas centralidades a serem criadas;

IV - os Equipamentos Sociais, que constituem o conjunto de instalações regionais destinadas a assegurar o bem-estar da população mediante a prestação de serviços públicos de saúde, educação, cultura, lazer, abastecimento, segurança, transporte e comunicação;

V - os parques, reservas e unidades de preservação, que constituem o conjunto dos espaços naturais, de propriedade pública ou privada, necessários à manutenção da qualidade ambiental e ao desenvolvimento sustentável do Município e da região.

3.3 Aspectos do arcabouço normativo da gestão da mobilidade urbana

Os aspectos do arcabouço normativo da gestão da mobilidade urbana nos âmbitos estadual, metropolitano e municipal foram analisados segundo as seguintes categorias:

- Urbanístico;
- Institucional;
- Ambiental;
- Operacional;
- Financeiro.

A seguir são apresentadas as análises realizadas para cada um deles.

3.3.1 Urbanístico

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

A LC nº 11.740/2022, no entanto, não dispõem de regras destinadas a tratar sobre aspectos urbanísticos da RMPA. Desse modo, ainda que cada município tenha sua legislação urbanística local (que deve ser observada no desenvolvimento de projetos de mobilidade urbana metropolitanos), é importante, no que tange à integração dos municípios integrantes RMPA e ao desenvolvimento de projetos de mobilidade urbana estruturantes, que existam mecanismos de cooperação interfederativa compatíveis com as legislações municipais e capazes de endereçar harmonicamente aspectos urbanísticos importantes para a RMPA, tais como os Conselhos e Gabinetes metropolitanos e regionais, Consórcios Públicos de associação municipal, bem como parlamentos metropolitanos, associações de Câmaras Municipais pertencentes à RM.

Nesse sentido, vale destacar, a título de exemplo, o Plano de Mobilidade Urbana de Porto Alegre, que dispõe de dispositivos que tangenciam a mobilidade urbana quando tratado sob o aspecto urbanístico da cidade. No art. 12 do diploma, o Programa de Espaço Urbano, Meio Ambiente e Inovação tem como um dos seus objetivos o desenvolvimento de espaços urbanos orientado para privilegiar o transporte não motorizado e o coletivo, em detrimento do individual motorizado.

Também, no Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Novo Hamburgo tem o objetivo de realizar o planejamento urbano favorável aos modos de deslocamento sustentável. Dessa forma, o art. 9º entende que esse objetivo deve ser compatibilizado, também, com o Plano Diretor Urbanístico

Ambiental, às normas aplicável de parcelamento, uso e ocupação do solo, bem como ao sistema viário municipal.

Dentre as diretrizes norteadoras ao planejamento urbano, tem-se o favorecimento de uma ocupação urbana compacta e densa que, em razão de um menor raio de distância propiciado pela medida, permite deslocamentos mais curtos e, conseqüentemente, menos tempo despendido pelo usuário no transporte. Nesse sentido, o planejamento urbano deve incentivar o adensamento em região central e evitar loteamento afastados da área urbana centralizada.

Também, o Município de Esteio é competente, conforme disposto no art. 6º¹²⁴ da Lei Orgânica, para executar programas de construção de moradias populares que devem ser atendidas por serviços públicos básicos, como o de transportes.

Ainda, estipulada no art. 100º¹²⁵ da Lei Orgânica de Sapucaia do Sul, a política urbana do Município deve garantir o direito às cidades aos cidadãos, que incluem o direito à terra urbana, moradia e infraestruturas urbanas, assim como transporte e outros serviços públicos.

3.3.2 Institucional

Na mobilidade urbana da RMPA, o CDM e o GGM foram previstos como importantes instituições na tomada de decisões para a gestão compartilhada das atividades de interesse comum. Desse modo, no âmbito normativo, importa destacar a LC nº 13.854/2011, que criou os órgãos. Os aspectos institucionais mais relevantes da referida Lei já foram analisados nos itens dedicados ao CDM e GGM, respectivamente.

No caso de Porto Alegre, o Plano Diretor de Mobilidade Urbana prevê como diretrizes institucionais do Município, no tocante ao Programa de Transporte Coletivo e Seletivo, que seja realizada a integração com os municípios metropolitanos em conjunto com os governos Estadual e Municipal. Dentre as ações estratégicas do Programa, está a elaboração de um Plano de Transporte Urbano Integrado em conjunto com os órgãos metropolitanos.

Outro exemplo relevante de diretrizes planejamento integrado para a mobilidade urbana na RMPA, destaca-se o Plano Diretor de Canoas, em que a Estratégia Municipal de Mobilidade urbana deve

¹²⁴ Art. 6º Compete ao Município:

XXXVII - promover e executar programas de construção de moradias populares e garantir, em nível compatível com a dignidade da pessoa humana, condições habitacionais, saneamento básico e acesso ao transporte.

¹²⁵ Art. 100 A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da Cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais:

I - garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações

compreender a articulação institucionais de diferentes atores importantes para o desenvolvimento regional, como o Estado do Rio Grande do Sul, e os demais, além dos municípios metropolitanos e, ainda, o MERCOSUL.

3.3.3 Ambiental

No âmbito ambiental, a LC nº 14/73 define, no art. 5º, que está entre as FPICs, o aproveitamento dos recursos hídricos e controle da poluição ambiental, aliados ao desenvolvimento sustentável, função essa incorporada à RMPA por meio da LC nº 11.740/2002. Todavia, não foram localizadas demais legislações que tratam de mobilidade urbana sob o aspecto ambiental, no âmbito Metropolitano e Estadual.

Para além da disposição citada, há outras normas estaduais ambientais diretamente relacionadas com RMPA que merecem destaque, por exemplo a Lei Ordinária nº 15.434, de 09 de janeiro de 2020, que institui o Código Estadual do Meio Ambiente do Estado do Rio Grande do Sul. O art. 15^{o126}, cujo objetivos do planejamento ambiental estão discriminados, incluem a articulação de aspectos ambientais com os diferentes planos, programas e ações previstos na Constituição do Estado e na legislação, em particular com o desenvolvimento das regiões metropolitanas, aglomerações e microrregiões. Também, o planejamento deve contar com a elaboração de

¹²⁶ Art. 15. O planejamento ambiental tem por objetivos:

I - implementar a Política Estadual do Meio Ambiente;

II - articular os aspectos ambientais dos vários planos, programas e ações previstos na Constituição do Estado e na legislação, em especial relacionados com:

a) localização industrial;

b) manejo do solo agrícola;

c) uso dos recursos minerais;

d) aproveitamento dos recursos energéticos;

e) aproveitamento dos recursos hídricos;

f) saneamento básico;

g) gerenciamento costeiro;

h) desenvolvimento das regiões metropolitanas, aglomerações e microrregiões;

i) patrimônio cultural, estadual, especialmente os conjuntos urbanos e sítios de valor ecológico;

j) proteção preventiva à saúde;

k) desenvolvimento científico e tecnológico;

l) conservação e recuperação de florestas e demais formas de vegetação nativa;

m) prevenção de desastres e recuperação de áreas afetadas por desastres naturais e antrópicos; e

n) plano de contingência ambiental;

III - elaborar planos para as Unidades de Conservação, espaços territoriais especialmente protegidos ou para áreas com problemas ambientais específicos;

IV - elaborar programas especiais com vista à integração das ações com outros sistemas de gestão e áreas da administração direta e indireta do Estado, da União e dos municípios, especialmente saneamento básico, recursos hídricos, saúde e desenvolvimento urbano e regional;

V - estabelecer, com apoio dos órgãos técnicos competentes, as condições e os critérios para definir e implementar o Zoneamento Ecológico-Econômico do Estado;

VI - prover a manutenção, preservação e recuperação da qualidade físico-química e biológica dos recursos ambientais;

VII - criar, demarcar, garantir e manter as Unidades de Conservação, áreas de sítios históricos, arqueológicos, espeleológicos, de patrimônio cultural, artístico e paisagístico e de ecoturismo;

VIII - incluir os aspectos ambientais no planejamento da matriz energética do Estado;

IX - reavaliar a política de transportes do Estado, adequando-a aos objetivos da política ambiental; e

X - estimular a proteção ambiental por meio de incentivos, como por meio de Pagamento por Serviços Ambientais - PSA.

programas especiais que contemplem, conjuntamente, outros sistemas de gestão e áreas da administração direta e indireta do Estado, em matéria de desenvolvimento urbano e regional, além de propor reformas na política de transporte para que esteja compatível com os objetivos da política ambiental.

No tocante às legislações municipais, cumpre mencionar, novamente, um dos programas que compõem o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Porto Alegre. Em seu art. 12º, o Programa de Espaço Urbano, Meio Ambiente e Inovação tem como objetivo construir espaços público de mobilidade sustentáveis, reduzir as distâncias de deslocamento dos cidadãos

Ainda, no art. 13º o Programa deve atender aos objetivos derivados Agenda 2030 da ONU que, em sua, correspondem a uma agenda de mobilidade que reduza os impactos ambientais pela ação antrópicas das cidades, por meio de acesso fácil seguro ao transporte coletivo e políticas de planejamento municipal que sejam compostos de ações mitigadoras da mudança do clima.

O órgão estadual responsável pela execução da política estadual de meio ambiente é a Fundação Estadual de Proteção Ambiental (FEPAM), instituída pela Lei nº 9.077, de 4 de junho de 1990, órgão vinculado à Secretaria da Saúde e do Meio Ambiente (art.1º¹²⁷). A FEPAM tem como atribuições atuar como o órgão responsável pela fiscalização e licenciamento ambiental, além de estimular a produção de estudos científicos e desenvolvimento de programas e projetos voltados à proteção e preservação do meio ambiente.

As competências, destinadas a atingir os objetivos da FEPAM, encontram-se listadas no art. 2º do diploma, como: (i) exercer a fiscalização e licenciar atividades e empreendimentos que possam gerar impacto ambiental, bem como notificar, autuar e aplicar as penas cabíveis, no exercício do poder de polícia; (ii) propor planos e diretrizes regionais objetivando a manutenção da qualidade ambiental; (iii) assistir tecnicamente os municípios, movimentos comunitários e entidades de caráter cultural, científico e educacional, com finalidades ecológicas nas questões referentes à proteção ambiental, entre outros.

Assim, de acordo com a Lei Complementar Federal nº 140, de 8 de dezembro de 2011 (LC nº 140/11), os municípios podem promover o licenciamento ambiental de atividades e empreendimento

¹²⁷ Art. 1º - Fica instituída a Fundação Estadual de Proteção Ambiental - FEPAM, com personalidade jurídica de direito privado, vinculada à Secretaria da Saúde e do Meio Ambiente, a quem caberá atuar como órgão técnico do Sistema Estadual de Proteção Ambiental, fiscalizando, licenciando, desenvolvendo estudos e pesquisas e executando programas e projetos, com vistas a assegurar a proteção e preservação do meio ambiente no Estado no Rio Grande do Sul.
Parágrafo único - A FEPAM terá tempo de duração indeterminado e sede e foro na cidade de Porto Alegre

desde que causem ou possam causar impacto ambiental de âmbito local, em observância à tipologia definida pelo respectivo Conselho Estadual de Meio Ambiente¹²⁸.

Nesse sentido, o Conselho Estadual do Meio Ambiente do Rio Grande do Sul (CONSEMA-RS) editou, em 22 de fevereiro de 2018, a Resolução Consema nº 372/2018, que dispõe sobre empreendimento e atividades utilizadoras de recursos ambientais potencialmente poluidoras passíveis de licenciamento ambiental.

De acordo com o art. 6º¹²⁹, são capacitadas para o exercício de ações administrativas de licenciamento e fiscalização ambiental os órgãos ambientais municipais que possuem técnicos habilitados em meio físico e biótico e em número compatível com a demanda das ações. Conforme Anexo I do diploma, que dispõe sobre as atividades licenciáveis, entende-se que a implantação ou ampliação de infraestrutura de mobilidade acesso/ viadutos/ vias municipais em zona urbana tem impacto local e, por isso, compete ao órgão municipal o licenciamento das áreas. Quando o impacto extrapola os limites locais, o licenciamento, então, deve ser realizado no âmbito estadual.

3.3.4 Operacional

Como já mencionado, compete ao GGM o a execução de ações metropolitanas, já deliberadas pelo CDM, para o desenvolvimento metropolitano estabelecendo diretrizes e padrões do serviço a serem integrados entre os municípios metropolitanos e o Estado do Rio Grande do Sul. Apesar de contar com outras atribuições relacionadas à efetivação de planos metropolitanos, em que se inclui a mobilidade, como tratado anteriormente, ambos os órgãos mencionados não aparentam ter uma atuação efetiva na operacionalização dos transportes metropolitanos na RMPA.

Ressalta-se a importância da Metroplan para gestão do transporte metropolitano e com funções de planejamento, de coordenação, de fiscalização e de gestão. Ainda, enquanto não há a efetiva extinção do órgão é ele o responsável pela promoção do desenvolvimento urbano integrado e o gerenciamento do Transporte Coletivo Intermunicipal nos municípios da RMPA. Não obstante,

128 Art. 9º São ações administrativas dos Municípios:

XIV - observadas as atribuições dos demais entes federativos previstas nesta Lei Complementar, promover o licenciamento ambiental das atividades ou empreendimentos:

a) que causem ou possam causar impacto ambiental de âmbito local, conforme tipologia definida pelos respectivos Conselhos Estaduais de Meio Ambiente, considerados os critérios de porte, potencial poluidor e natureza da atividade;

¹²⁹ Art. 6º. Considera-se órgão ambiental capacitado, para efeitos do disposto nesta Resolução, aquele que possui técnicos próprios

ou em consórcio, devidamente habilitados em meio físico e biótico e em número compatível com a demanda das ações administrativas de licenciamento e fiscalização ambiental de competência do município.

§ 1º. Todos os municípios devem possuir em seu quadro no mínimo um licenciador habilitado e um fiscal concursado, designados

por portaria, mesmo que o município opte por consórcio.

§ 2º. O município dotará o órgão ambiental com equipamentos e os meios necessários para o exercício de suas funções e atribuições.

realiza o planejamento e controle operacional do sistema, inclusive o seguinte: horário, itinerário, condições da frota, urbanidade do pessoal de operação, cálculo tarifário e regulamentação do transporte de fretamento.

Também, cabe ressaltar que o Estado do Rio Grande do Sul não detém competência para atuar sobre os transportes no âmbito municipal, ficando a encargo dos próprios municípios, sob prestação direta ou indireta. No caso de prestação indireta, as legislações municipais são unânimes quanto a possibilidade de fazê-la mediante concessão ou permissão, precedidas de licitação. Nos casos dos municípios de São Leopoldo, Sapucaia do Sul, Viamão e Cachoeirinha, a legislação ainda prevê a possibilidade de contratação por meio do regime de autorização.

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

3.3.5 Financeiro

(i) Fundo do Plano Rio Grande - FUNRIGS

Após as enchentes que acometeram o Estado do Rio Grande do Sul em maio de 2024, o Governo do Estado aprovou o Decreto Estadual nº 57.647, de 03 de junho de 2024, que regulamentou o Plano Rio Grande, Programa de Reconstrução, Adaptação e Resiliência Climática do Estado do Rio Grande do Sul, voltado à planejar, coordenar e executar as ações necessárias ao enfrentamento das consequências sociais, econômicas e ambientais decorrentes dos eventos climáticos ocorridos no território do Estado.

Para atingir os objetivos propostos, o Decreto criou o Fundo do Plano Rio Grande (“FUNRIGS”), quem tem por objetivo de segregar, centralizar e angariar recursos destinados para o enfrentamento das consequências sociais, econômicas e ambientais decorrentes dos eventos climáticos. Assim como destinado a financiar a realocação da população afetada, ações de resiliência climática e promoção do desenvolvimento sustentável, o FUNRIGS também foi criado para propiciar o restabelecimento, a recuperação, a reconstrução ou a construção de alternativas para a infraestrutura de mobilidade urbana e de serviços públicos, com atenção especial àqueles essenciais à população, como saúde, educação e segurança.

Conforme art. 6º, § 1º do Decreto, são fontes de receita do FUNRIGS: (i) aportes mensais do Tesouro do Estado; (ii) emendas parlamentares, subsídios e outras subvenções advindos da União ou das entidades a ela vinculadas; (iii) recursos oriundos do Programa de Reforma do Estado disponíveis no Fundo de Reforma do Estado que venham a ser destinados para as finalidades deste Decreto pelo Conselho Diretor de que trata a Lei nº 10.607, de 28 de dezembro de 1995; (iv) recursos oriundos da alienação de bens imóveis ou da fruição do patrimônio imobiliário do Estado

e de suas autarquias que venham a ser destinados para as finalidades deste Decreto pelo Conselho Consultivo do Fundo Estadual de Gestão Patrimonial - FEGEP, de que trata a Lei nº 12.144, de 1º setembro de 2004; (v) recursos de dotações orçamentárias específicas; (vi) recursos oriundos de operações de crédito contratadas junto ao sistema financeiro nacional ou junto aos organismos multilaterais; (vii) amortizações de financiamentos; (viii) doações realizadas por outros entes federados, destinados aos objetivos de que trata o "caput" deste artigo; (ix) doações realizadas por pessoas físicas e jurídicas, nacionais ou estrangeiras; (x) doações realizadas por Estados estrangeiros e organismos internacionais; (xi) demais recursos que porventura sejam destinados ao Estado visando aos mesmos fins do disposto no caput deste artigo; (xii) aplicação financeira das receitas acima identificadas; (xiii) saldo dos exercícios anteriores; e (xiv) quaisquer outras fontes de recursos que possam ser destinadas às finalidades de que trata o caput deste artigo.

A gestão do FUNRIGS é de responsabilidade do Comitê Gestor, que terá como presidente o Secretário de Estado da Reconstrução Gaúcha, além dos Secretários da Casa Civil, Planejamento, Governança e Gestão e Fazenda.

De acordo com o § 8º do mesmo art. 6º, os recursos financeiros do FUNRIGS serão depositados em entidade integrante do sistema financeiro do Estado, em conta denominada Fundo do Plano Rio Grande - FUNRIGS, podendo ser criadas tantas contas quanto necessárias para a adequada gestão do FUNRIGS.

(ii) Fundo Municipal de Gestão de Território - FMGT

O Município de Porto Alegre, por meio da Lei Municipal nº 850, de 17 de abril de 2019, criou o Fundo Municipal de Gestão de Território ("FMGT"). O Fundo, de natureza contábil especial, destina-se a arrecadar e aplicar os valores à implementação da política urbana do Município de Porto Alegre. Nesse sentido, podem ser aplicados para financiar implantação de obras de infraestrutura urbana, desapropriações, despesas administrativas e judiciais decorrentes de obras vinculadas ao sistema de transporte, entre outros, conforme art. 17º do diploma.

(iii) Fundo de Reforma e Desenvolvimento Municipal

O Município de Porto Alegre criou, por meio da Lei Complementar nº 869, de 27 de dezembro de 2019, o Fundo de Reforma e Desenvolvimento Municipal, com o objetivo de alcançar a recuperação fiscal, a reforma das estruturas públicas e o aumento do investimento, buscando o desenvolvimento econômico e social do Município de Porto Alegre.

Assim, os recursos podem ser utilizados para pagamento de investimento em Infraestrutura, Mobilidade Urbana e Sustentabilidade Ambiental, além de estudos, projetos e pesquisas de desenvolvimento sustentável, econômico, social e urbano.

Conforme art. 10º da Lei, o Fundo será composto pelos seguintes recursos: (i) reversão dos saldos oriundos do disposto no art. 6º desta Lei Complementar; (ii) alienação de ativos públicos municipais de qualquer natureza, exceto os decorrentes de alienações de imóveis de propriedade do Município de Porto Alegre; (iii) juros de capital próprio e dividendos de participações acionárias; (iv) convênios; (v) doações; (vi) as receitas decorrentes do superávit financeiro desvinculado da conta bancária específica do Fundo Municipal dos Direitos Difusos (FMDD), do Fundo Pró-Defesa do Meio Ambiente de Porto Alegre (Pró-Ambiente), do Fundo Especial Pró-Mobilidade (FUNPROMOB) e do Fundo Municipal para Restauração, Reforma e Manutenção do Patrimônio Imobiliário do Município de Porto Alegre (Fun-Patrimônio); e (vii) outras fontes previstas em lei.

A gestão do Fundo é de responsabilidade da Secretaria Municipal da Fazenda, para administração financeira, procedimentos operacionais e registros contábeis, necessários.

(iv) Fundo Municipal de Mobilidade Urbana e de Transporte Público – Novo Hamburgo

O município de Novo Hamburgo criou, por meio da Lei Municipal nº 3.269, de 20 de outubro de 2020, o Conselho e o Fundo Municipal de Mobilidade Urbana e de Transporte Público (“FUMUTP”). O conselho detém caráter consultivo, propositivo e deliberativo, com o objetivo de articular políticas públicas municipais de melhoria da mobilidade urbana,

Dentre outras atribuições, o Conselho deve fiscalizar a implementação do Plano de Mobilidade Urbana do Município, garantir a gestão democrática na proposição de diretrizes destinadas ao planejamento e à aplicação dos recursos orçamentários destinados à melhoria da mobilidade urbana e do transporte, além de subsidiar a formulação de políticas públicas municipais relacionadas à Política Nacional de Mobilidade Urbana. Também, é responsável pela administração do Fundo Municipal, bem como aprovar, acompanhar e fiscalizar a aplicação de tais recursos.

No art. 10º da Lei, cria-se o Fundo, com objetivo de dar suporte financeiro às políticas públicas municipais de melhoria da mobilidade urbana e do transporte público. E o art. 11º dispõe das fontes de receitas do FUMUTP:

I – dotações orçamentárias consignadas, anualmente, no Orçamento Municipal e Créditos Adicionais que lhe sejam destinados;

II – dotações federais ou estaduais, não reembolsáveis, a ele especificamente destinadas;

III – receitas decorrentes de contrapartidas estabelecidas para mitigar e/ou compensar os impactos na mobilidade, decorrentes de empreendimentos imobiliários, que somente poderão ser aplicadas para o fim a que se destinam e conforme previsto nesta Lei;

IV – produto de Operações de Crédito celebrados com organismos nacionais ou internacionais, desde que destinados para os fins previstos nesta Lei;

V – subvenções, contribuições, transferências e participações do Município em convênios, contratos e consórcios, relativos à finalidade desta Lei;

VI – doações de qualquer natureza, públicas ou privadas, de pessoas físicas ou jurídicas;

VII – o resultado da aplicação de seus recursos;

VIII – recursos decorrentes de valor de outorga, objeto de procedimentos licitatórios vinculados ao sistema de mobilidade urbana e de transporte público;

IX – recursos decorrentes de multas oriundas da aplicação de infração administrativa, imposta aos operadores do sistema de transporte coletivo, aos permissionários de serviço de táxi e demais modais de transporte de passageiros;

X – recursos decorrentes de multas aplicadas por infração da Lei Municipal nº 524/2001;

XI – Recursos decorrentes das taxas de emissão de documentos previstas na Lei Municipal nº 1.031/2003 (Código Tributário do Município de Novo Hamburgo);

Os recursos do FUMUTP podem ser aplicados em: (i) planejamento e desenvolvimento de projetos e execução vinculados à melhoria da mobilidade urbana do Município; (ii) execução de programas, projetos e operação, destinados a garantir maior mobilidade urbana, melhor eficiência do transporte coletivo de passageiros e maior fluidez do trânsito; (iii) desenvolvimento, execução de projetos e execução de obras destinados a garantir a mobilidade de idosos, pessoas com deficiência ou restrição de mobilidade; (iv) desenvolvimento e execução de projetos e obras destinados a reduzir os acidentes e melhorar a segurança viária; (v) subsídios das tarifas públicas dos serviços de transporte coletivo urbano; (vi) auxiliar, quando o orçamento do Fundo permitir, no subsídio das despesas administrativas; e (vii) execução dos projetos e obras previstos no Plano de Mobilidade Urbana.

3.4 Sistema de Transporte Público de Passageiros da RMPA

Os transportes coletivos na RMPA são organizados no chamado Sistema Estadual de Transporte Metropolitano Coletivo de Passageiros (SETM), cuja organização consta da Lei 11.127/98 (Lei do SETM).

De acordo com o art. 3º da Lei do SETM, é considerado metropolitano o transporte coletivo de passageiros executado entre dois ou mais municípios, por vias federais, estaduais ou municipais, no âmbito das regiões metropolitanas do Estado. Ademais, o § 1º do referido dispositivo dispõe que consistem em serviços de transporte metropolitano o seguinte:

- as linhas intermunicipais que operam mercados metropolitanos por um ou mais itinerários ou variantes, com um ou mais terminais na origem e destino da concessão, dentro das regiões metropolitanas;

- linhas entre municípios pertencentes a aglomerações urbanas;
- linhas de integração, tanto modal como intermodal, com função intermunicipal;
- serviços ou rotas intermunicipais contratadas por entidades públicas ou privadas para seus empregados, servidores ou alunos; e
- o transporte público hidroviário de passageiros.

Fazem parte do SETM todos os transportes abrangidos no art. 3º, § 1º da Lei do SETM. Ao lado dos transportes incluídos no âmbito do SETM, cumpre notar que há uma linha de trem que atende a deslocamentos urbanos e metropolitanos operada pela Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A. (Trensurb).

Importa mencionar que, conforme o Decreto 39.185, de 28 de dezembro de 1998 (Regulamento do SETM), que aprova o Regulamento do SETM, no âmbito de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas, “o transporte metropolitano coletivo de passageiros, com características urbanas, realizado no âmbito das regiões metropolitanas e aglomerações urbanas, é considerado serviço público essencial e será explorado diretamente ou mediante concessão, permissão ou autorização”.

3.5 Principais operações de transporte no âmbito da RMPA

Nesse item são apresentadas as operações de transporte público coletivo existentes na RMPA.

3.5.1 Transporte sobre Trilhos

A RMPA conta com um serviço de transporte urbano sobre trilhos operado pela Trensurb.

A Trensurb foi criada em 1980, na forma de empresa pública vinculada ao Governo Federal, tendo por acionista majoritário a União, que detém 99,8812% de participação, e como acionistas minoritários, respectivamente, o Estado do Rio Grande do Sul (0,0919%) e o município de Porto Alegre (0,0269%).

A operação comercial da Trensurb teve início em 1985. Atualmente, a Trensurb atende 6 (seis) municípios da RMPA, quais sejam: Porto Alegre, Canoas, Esteio, Sapucaia do Sul, São Leopoldo e Novo Hamburgo. Referida operação abrange uma extensão de 43,8 quilômetros, no eixo norte da RMPA, contando com 22 estações e uma frota de 40 trens.

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

Importa mencionar que estão sendo conduzidos estudos de modelagem da desestatização da Trensurb, coordenados pelo Governo Federal, com o apoio do BNDES, tendo sido qualificada no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República – PPI e incluída no Programa Nacional de Desestatização – PND por meio do Decreto nº 9.998/2019, de 3 de setembro de 2019.

Considerando que a Trensurb presta o serviço público de transporte metroferroviário em regime precário, sem contrato de concessão e que o Estado detém a competência para prestação e/ou concessão de serviços de transporte público intermunicipal, a desestatização da Trensurb deverá passar pela delegação desses serviços a uma entidade privada, por meio de concessão, sendo que o Estado do Rio Grande do Sul figurará como Poder Concedente.

3.5.2 Ônibus Metropolitanos

Atualmente, a prestação de serviços de transporte coletivo metropolitano por ônibus ocorre de maneira precária¹³⁰, sendo que não há contratos de concessão ou permissão para a prestação dos serviços na RMPA.

A despeito disso, 21 operadores prestam os serviços em diversas linhas com origem e destino nos diferentes municípios da RMPA sob regime precário. A relação das origens e destinos atendidos por esses operadores está indicado na Tabela 1. Outros municípios da RMPA que se situam entre as origens e destinos também são atendidos com paradas intermediárias.

Tabela 1: Origem e Destino das linhas de ônibus da RMPA

Origem	Destino
Alvorada	Gravataí
Alvorada	Porto Alegre
Arroio Dos Ratos	Porto Alegre
Cachoeirinha	Cachoeirinha
Cachoeirinha	Canoas
Cachoeirinha	Gravataí
Cachoeirinha	Porto Alegre
Campo Bom	Novo Hamburgo
Canoas	Gravataí
Canoas	Porto Alegre
Estância Velha	Novo Hamburgo
Esteio	Porto Alegre
Esteio	São Leopoldo
Esteio	Sapucaia Do Sul
Glorinha	Cachoeirinha
Gravataí	Porto Alegre
Gravataí	Alvorada
Gravataí	Cachoeirinha
Gravataí	Canoas
Gravataí	Esteio
Gravataí	Glorinha
Itapuã (Viamão)	Porto Alegre
Ivoti	Novo Ha Burgo
Montenegro	Porto Alegre
Montenegro	São Leopoldo
Nova Santa Rita	Canoas
Nova Santa Rita	Porto Alegre
Novo Hamburgo	Dois Irmãos
Novo Hamburgo	São Leopoldo
Parobé	Porto Alegre
Parobé	Taquara
Portão	São Leopoldo
Rolante	Parobé
Santo Antônio Da Patrulha	Gravataí
Santo Antônio Da Patrulha	Gravataí
Santo Antônio Da Patrulha	Porto Alegre
Santo Antônio Da Patrulha	São Leopoldo
Santo Antônio Da Patrulha	Taquara
São Leopoldo	Gravataí
São Leopoldo	Porto Alegre
São Sebastião Do Cal	Novo Hamburgo
São Sebastião Do Cal	Porto Alegre
São Sebastião Do Cal	São Leopoldo
Sapiranga	Novo Hamburgo
Sapiranga	São Leopoldo
Sapucaia Do Sul	Gravataí
Sapucaia Do Sul	Porto Alegre
Sapucaia Do Sul	São Leopoldo
Taquara	Porto Alegre
Taquara	São Leopoldo
Taquara	Novo Hamburgo
Triunfo	Canoas
Triunfo	Montenegro
Triunfo	Porto Alegre
Triunfo	São Leopoldo
Viamão	Gravataí
Viamão	Porto Alegre

¹³⁰ Disponível em: <https://www.estado.rs.gov.br/leite-assina-contrato-para-projeto-de-concessao-do-transporte-da-regiao-metropolitana>. Acesso em: 21/08/2024.

Fonte: Metroplan

Não identificamos, em meios públicos, nenhum contrato em vigor ou qualquer instrumento de outorga para as linhas de ônibus referidas. Os contratos encontrados encontram-se vencidos. Dessa forma, entende-se que não houve licitação ou mesmo qualquer formalização da delegação dos serviços, em desacordo com a PNMU e com a legislação estadual.

Com efeito, o Estado contratou, com a Fundação Getúlio Vargas, em 15 de novembro de 2023, estudos para a estruturação do primeiro contrato de concessão de transporte coletivo metropolitano na RMPA. Com duração de 18 meses, o estudo em andamento se propõe a regularizar a situação do transporte, atualmente prestada em regime de precariedade, e redesenhar a rede metropolitana, inclusive com a possibilidade de proposição de novos arranjos para as linhas existentes e em operação. Buscar-se-á a integração com o transporte metroferroviário e com o transporte urbano dos municípios que compõem a Região Metropolitana¹³¹. Serão abrangidos, no âmbito da futura concessão, os seguintes municípios, a saber: Alvorada, Araricá, Arroio dos Ratos, Cachoeirinha, Campo Bom, Canoas, Capela de Santana, Charqueadas, Dois Irmãos, Eldorado do Sul, Estância Velha, Esteio, Glorinha, Gravataí, Guaíba, Igrejinha, Ivoti, Montenegro, Nova Hartz, Nova Santa Rita, Novo Hamburgo, Parobé, Portão, Porto Alegre, Rolante, Santo Antônio da Patrulha, São Jerônimo, São Leopoldo, São Sebastião do Caí, Sapiranga, Sapucaia do Sul, Taquara, Triunfo e Viamão.

3.5.3 Ônibus Urbanos

Nesse item são apresentadas as operações de transporte público coletivo dos municípios da área de estudo. A prefeitura de São Leopoldo não forneceu dados sobre seu sistema de transporte, por tanto esse município não foi analisado.

3.5.3.1 Porto Alegre

O Transporte Coletivo de Passageiros por Ônibus, no Município de Porto Alegre, foi licitado em 2015, por meio da Concorrência Pública nº 001/2015. A licitação foi realizada para que fosse selecionada uma empresa ou consórcio de empresas para operar os serviços de transportes do Município.

Os serviços foram concedidos por Lotes, que consideram as regiões atendidas, e categorizadas no edital como bacias operacionais, de forma a permitir uma divisão racional das linhas, com maior

131

Disponível

em:

[http://www.metroplan.rs.gov.br/conteudo/3583/?Governador assina contrato para realiza%C3%A7%C3%A3o do projeto de concess%C3%A3o de transporte metropolitano de %C3%B4nibus da Regi%C3%A3o Metropolitana.](http://www.metroplan.rs.gov.br/conteudo/3583/?Governador_assina_contrato_para_realiza%C3%A7%C3%A3o_do_projeto_de_concess%C3%A3o_de_transporte_metropolitano_de_%C3%B4nibus_da_Regi%C3%A3o_Metropolitana)

Acesso em: 21.08.2024.

aproveitamento e racionalização dos custos. As bacias categorizadas, em cada uma teve um consórcio consagrado como vencedor do certame, conforme apresentado na Tabela 2.

Tabela 2: Consórcios operadores do transporte coletivo por bacia em Porto Alegre

Bacia	Consórcio	Empresas
Bacia Norte – Lotes 1 e 2	Consórcio Mob Mobilidade em Transportes	Sopal
		Nortran
		Navegantes
Bacia Sul – Lotes 3 e 4	Consórcio Sul	Trevo
		Viação Teresópolis
		Cavahada
		Viação Belém Novo
		Restinga
Bacia Leste – Lote 5	Consórcio ViaLeste	Viação Alto Petrópolis
		Auto Viação Presidente Vargas
		Viação Estoril
Bacia Leste – Lote 6	Consórcio de Mobilidade da Área Integrada Sudeste Mais	Sudeste
		Gasômetro

Fonte: elaboração própria com base em dados da Prefeitura de Porto Alegre.

Para além da operação do serviço de transporte, são obrigações das contratadas a aquisição e manutenção dos veículos, garagens, instalações e equipamentos vinculados, direta ou indiretamente, à prestação dos serviços do Sistema, bem como de todo e qualquer bem que seja necessário para a operação.

O prazo da concessão é de 20 anos, contados a partir do início da operação, datado em 2015. De acordo com o edital da Concorrência, o valor estimado para os contratos de todas as linhas foi de 363 milhões de reais. Quanto à remuneração, foi celebrado, em 2022, Termo de Acordo entre o Município de Porto Alegre e as operadoras dos serviços, que alterou a regra de remuneração, passando a adotar o uma remuneração por quilômetro rodado/realizado, de acordo com as regras estabelecidas no acordo.

Por último, cumpre destacar a existência da Bacia Operacional Transversal, que corresponde a 22% as linhas do sistema de transportes municipais por ônibus de Porto Alegre. Antes operada em regime direto pelo Município de Porto Alegre, através da Companhia Carris Porto-Alegrense (CARRIS), até 2023, a companhia foi integrada pela Empresa de Transporte Coletivo Viamão Ltda, em decorrência do processo de privatização da CARRIS, finalizado no final de 2023, passando a ser operada por agente privado.

Em razão da privatização, foi necessária a celebração de contrato de concessão entre o Município e a Empresa de Transporte Coletivo Viamão Ltda., o que foi feito em janeiro de 2024, oportunidade em que se firmou o prazo de 20 anos para a prestação dos serviços, cabendo alteração, por uma

única vez, mediante termo aditivo, destinado a manter equilíbrio econômico-financeiro da concessão. O Valor estimado para esse contrato é de pouco mais de 133 milhões de reais, que também serão pagos mediante composição do custo quilométrico da operadora.

3.5.3.2 Gravataí

O Município de Gravataí licitou, em 2006, os serviços de transporte público de passageiros, por ônibus, linhas municipais regulares. A empresa vencedora do certame foi a SOGIL – Sociedade de Ônibus Gigante LTDA. O contrato prevê que a concessionária é responsável pela prestação do serviço de transporte, que deve contemplar a mobilização, operação, conservação, limpeza, manutenção e reposição dos veículos, equipamento, instalações e demais especificações previstas no Edital.

Inicialmente, o contrato tinha vigência de 10 anos, contados a partir da data de assinatura, que poderiam ser prorrogados pelo menos tempo, e assim foi feito em 2016, através da celebração do Termo Aditivo nº 002/2015.

O valor do contrato e a forma de remuneração da Contratada não foram discriminadas no documento, entretanto, está assegurada às partes a revisão das tarifas vigentes, a qualquer tempo, caso venha a ser evidenciada a necessidade de reequilíbrio econômico-financeiro do serviço prestado.

3.5.3.3 Canoas

A prestação dos serviços de transporte coletivo por ônibus, no Município de Canoas, é realizada pela concessionária Sociedade de Ônibus Gaúcha Ltda (SOGAL), que venceu a licitação e assinou o contrato no ano de 2008. O objeto do contrato é a operação de linhas regulares no Município, que faz parte do lote único de serviços municipais. Também, o contrato prevê que a concessionária é responsável pela prestação do serviço de transporte, que deve contemplar a mobilização, operação, conservação, limpeza, manutenção e reposição dos veículos, equipamento, instalações e demais especificações previstas no Edital.

Inicialmente, o contrato tinha vigência de 10 anos, contados a partir da data de assinatura, que poderiam ser prorrogados pelo menos tempo. Para isso, foram celebrados os Termos Aditivos nº 197/2018; 205/2019/ 237/2019; e 545/2023. Este último prorrogou o prazo por mais 12 meses em caráter provisório, em razão de nova licitação realizada para a prestação do serviço, ainda que não tenha assumido a nova concessionária.

O valor do contrato e a forma de remuneração da Contratada não foram discriminadas no documento, entretanto, está assegurada às partes a revisão das tarifas vigentes, a qualquer tempo, caso venha a ser evidenciada a necessidade de reequilíbrio econômico-financeiro do serviço prestado.

Também, o Município de Canoas conta com um contrato para execução de serviço público de transporte coletivo urbano de passageiros, por ônibus, no sistema seletivo do município, sendo, assim como o contrato mencionado acima, um lote único de serviço. A concessão foi vencida pela mesma empresa, a Sociedade de Ônibus Gaúcha Ltda (SOGAL), e o contrato assinado em novembro de 2008. O contrato prevê que a concessionária é responsável pela prestação do serviço de transporte, que deve contemplar a mobilização, operação, conservação, limpeza, manutenção e reposição dos veículos, equipamento, instalações e demais especificações previstas no Edital.

Inicialmente, o contrato tinha vigência de 10 anos, contados a partir da data de assinatura, que poderiam ser prorrogados pelo menos tempo. Para isso, foram celebrados os Termos Aditivos nº 198/2018; e 546/2023. Este último prorrogou o prazo por mais 12 meses em caráter provisório, em razão da possibilidade de uma nova licitação que seria realizada para a prestação do serviço, ainda que não tenha assumido a nova concessionária. Entretanto, foi verificado que não foi realizada nova licitação.

3.5.3.4 Alvorada

A prestação dos serviços de transporte coletivo por ônibus, no Município de Alvorada é feita por contratação dispensada de licitação, e prestada pela Soul – Sociedade de Ônibus União LTDA. O objeto do contrato é a operação do Sistema Público de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de Alvorada, sendo responsável pela exploração dos serviços das 5 linhas do transporte municipal.

O contrato foi assinado em 24 de abril de 2024, e tem prazo de um ano a partir dessa data. Conforme disposto no contrato, o valor teto do subsídio ao final dos 12 meses é de R\$ 1.668.243,82, tendo o teto de tarifa de remuneração no valor de R\$9,62 e a tarifa social no valor de R\$ 4,70.

Quanto à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, em casos excepcionais de aumento de custos a contratada poderá solicitar o reequilíbrio tarifário referente à tarifa de remuneração mensal, em caso desta ser maior do que a tarifa de referência.

3.5.3.5 Esteio

No Município de Esteio, foi celebrado um contrato emergencial para a execução do serviço de transporte público coletivo de passageiros. A empresa contratada foi a Viação Hamburguesa Ltda, e a assinatura do contrato se deu em 19 de janeiro de 2023.

Entretanto, conforme as disposições contratuais, faltam mais informações sobre os termos do contrato celebrado, como valores, tipo de outorga, requalificação de tarifa, reequilíbrio econômico-financeiro, entre outras, bem como o prazo de vigência dos serviços.

3.5.3.6 Sapucaia do Sul

O Município de Sapucaia do Sul também conta com um contrato emergencial voltado à prestação dos serviços de transporte coletivo público de passageiros, destinada a operar 18 linhas locais. A empresa contratada foi a Expresso Charqueadas Transportes Ltda, e a assinatura do contrato se deu em 08 de setembro de 2023, com prazo de vigência de um ano.

Entretanto, conforme as disposições contratuais, faltam mais informações sobre os termos do contrato celebrado, como valores, tipo de outorga, requalificação de tarifa, reequilíbrio econômico-financeiro, entre outras.

3.5.3.7 Viamão

O Município de Viamão celebrou contrato de concessão com a Empresa de Transporte Coletivo Viamão, em 2017, para delegação dos serviços de transporte coletivo de passageiros, compreendendo, também, a aquisição e manutenção dos veículos, garagens, instalações e equipamento vinculados, prestação dos serviços do sistema, fornecimento, instalação, manutenção, renovação e atualização tecnológica dos equipamentos embarcados, sistema de monitoramento e sistema de bilhetagem.

O prazo firmado para concessão foi de 20 anos, podendo ser prorrogado por igual período, desde que atendidas as disposições legais e a consideração do serviço como sendo de qualidade, atestado por pesquisas de satisfação periódicas, previstas no contrato.

O valor de outorga previsto em contrato para prestação dos serviços foi de R\$ 3.850.000,00, para ser adimplido nos primeiros 48 meses a contar da assinatura do contrato. Também, está assegurada às partes a revisão das tarifas vigentes, a qualquer tempo, caso venha a ser evidenciada a necessidade de reequilíbrio econômico-financeiro do serviço prestado.

3.5.3.8 Novo Hamburgo

O Município de Novo Hamburgo celebrou, em novembro de 2023, contrato de concessão dos serviços de transporte coletivo do município com a Empresa Viação Santa Clara Ltda. O contrato prevê o prazo de 10 anos de duração, podendo ser prorrogado pelo prazo igual de mais 10 anos caso sejam atingidas as metas estabelecidas no Anexo do contrato.

A tarifa proposta pela concessionária para os serviços foi de R\$ 4,9107, e o valor global do contrato foi estabelecido em R\$ 18.263.580,23, conforme fórmula de cálculo apresentado no Edital da Licitação. Está assegurada às partes a revisão das tarifas vigentes, a qualquer tempo, caso venha a ser evidenciada a necessidade de reequilíbrio econômico-financeiro do serviço prestado.

3.5.3.9 Cachoeirinha

O Município de Cachoeirinha celebrou, em 2011, contrato de concessão de serviços de transporte público municipal com a empresa Stadtbuss Transporte Ltda, por ônibus e micro-ônibus. O contrato prevê que os serviços de transporte coletivo de passageiros compreendem: mobilização, operação, conservação, limpeza, manutenção e reposição dos veículos, equipamentos relativos à frota, instalações, e outros, atendendo às necessidades de transporte da comunidade, em conformidade com o crescimento e a dinâmica da cidade.

Inicialmente, o contrato foi firmado com o prazo de 10 anos a contar da data de sua assinatura. Cabia, ainda, a possibilidade de prorrogação do prazo por prazo de iguais 10 anos. Entretanto, verificou-se que a concessão se encontra vencida, e sem prorrogação de prazo prevista em termos aditivos.

3.5.4 Normas sobre transporte coletivo urbano nos Municípios Relevantes

Nesse item são apresentadas as normas que versam sobre o transporte coletivo nos municípios da área de estudo.

3.5.4.1 Porto Alegre

O município de Porto Alegre possui a Lei nº 8.133/1998, a qual dispõe sobre a organização do sistema de transporte e circulação no Município. O planejamento, coordenação e execução das políticas de transportes, trânsito e tráfego urbano, bem como a gestão operacional e a regulamentação das operações de transporte foi atribuído à Secretaria Municipal dos Transportes - SMT e da Empresa Pública de Transporte e Circulação - EPTC (art. 1º¹³²).

¹³² Art. 1º O Sistema Municipal de Transporte Público e de Circulação - SMTPC é a função urbana responsável pela circulação de pessoas, veículos e mercadorias no Município de Porto Alegre, sendo estruturado e fiscalizado pelo Poder Público Municipal através da Secretaria Municipal dos Transportes - SMT e da Empresa Pública de Transporte e Circulação - EPTC.

Parágrafo Único. São atribuições do Poder Público Municipal:

- I - regulamentar, especificar, medir e fiscalizar permanentemente a prestação dos serviços de transporte de passageiros, aplicando as penalidades cabíveis;
- II - conceder e extinguir concessões, intervir na prestação dos serviços, nos casos e condições previstos nesta Lei;
- III - garantir o permanente equilíbrio econômico-financeiro dos serviços, reajustando as tarifas nos níveis indicados pela aplicação da Planilha de Cálculo Tarifário, de acordo com a legislação vigente;
- IV - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, pedestres, ciclistas e de animais, promovendo o desenvolvimento da circulação e da segurança;
- V - implantar, manter e operar os sistemas de sinalização e os dispositivos e equipamentos de controle viário;
- VI - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito expressas pelo Código de Trânsito Brasileiro - CTB, fiscalizando, autuando e cobrando as multas decorrentes da sua aplicação;
- VII - zelar pela boa qualidade dos serviços, receber, apurar e solucionar queixas e reclamações dos usuários, que serão cientificados das providências tomadas em prazo compatível com a natureza da reclamação;
- VIII - estimular o aumento permanente da qualidade, da produtividade e da preservação do meio ambiente;
- IX - estimular a criação e fortalecer a formação de associações de usuários para defesa de interesses coletivos relacionados com a prestação dos serviços;

Ademais, conforme o referido diploma, a prestação de serviços de transporte público coletivo deverá observar alguns princípios relativos à prestação do serviço adequado, bem como a priorização (i) da integração do sistema de ônibus com outros modais, físico, operacional e tarifária; (ii) da integração com outros municípios da região metropolitana; e (iii) preferência ao modo de transporte municipal de maior capacidade e menor tarifa (art. 2º¹³³).

Por fim, quanto ao modo de operação dos transportes municipais, cumpre notar, ainda nessa mesma norma, a previsão de que o transporte coletivo de Porto Alegre poderá ser explorado (i) diretamente, pela administração municipal; (ii) por delegação a empresas privadas (art. 23); e (iii) por um prazo não maior que 12 meses via autorização, em caráter experimental (iv). No âmbito da delegação dos serviços, a norma dispôs que os serviços regulares deverão observar o regime de concessão, precedido de licitação.

A prestação de serviço de transporte coletivo de passageiros mediante autorização, ao menos em princípio, não aparenta guardar correspondência adequada com a previsão do art. 30 da Constituição Federal, segundo a qual compete aos municípios “*organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo*” (inciso V). Ademais, a inexistência de prévio procedimento licitatório, aliada à referida previsão de exploração desses serviços por meio de autorização, ainda representa uma

X - implantar mecanismos permanentes de informação sobre o serviço prestado para facilitar aos usuários e à comunidade o acesso aos mesmos.

¹³³ Art. 2º Para eficácia de sua gestão, o Sistema Municipal de Transporte Público e de Circulação - SMTPC é dividido em dois subsistemas, a saber: o Sistema de Transporte Público de Passageiros de Porto Alegre - STPOA e o Sistema Municipal de Circulação e Fiscalização - SMCF.

§ 1º O Sistema de Transporte Público de Passageiros de Porto Alegre - STPOA é o subsistema definidor dos modos e condições de deslocamento das pessoas usuárias dos serviços públicos de transporte, devendo pautar-se pelas seguintes diretrizes:

I - à disposição de toda população;

II - qualidade dos serviços, segundo o estabelecido pelo Poder Público Municipal;

III - compatibilidade da prestação dos serviços com o controle da poluição ambiental;

IV - integração físico, operacional e tarifária entre as redes de mesmo modo de transporte e entre os diferentes modos de transporte existentes na Cidade e na região metropolitana, em especial, a integração com a rede de trens urbanos;

V - desenvolvimento de novas tecnologias visando à melhoria constante da qualidade dos serviços à disposição do usuário e o aumento dos níveis de emprego;

VI - preferência ao modo de transporte municipal de maior capacidade e menor tarifa;

VII - garantia do controle sobre o equilíbrio econômico dos sistemas visando manter a qualidade e o contínuo atendimento à população.

§ 2º O Sistema Municipal de Circulação e Fiscalização - SMCF é o subsistema definidor das condições e regras de circulação de pessoas e veículos no sistema viário e da fiscalização do trânsito, obedecidas as normas estabelecidas pelo Código de Trânsito Brasileiro - CTB, devendo pautar-se pelas seguintes diretrizes:

I - segurança na circulação de pedestres

II - preferência na circulação e estacionamento dos modos de transporte público de passageiros;

III - integração entre os modos de transportes coletivos e os modos de transportes individuais, em especial, na área central e em suas adjacências;

IV - classificação e hierarquização das vias, segundo sua função no Sistema Viário Municipal;

V - atualização tecnológica permanente na operação e controle da circulação, visando ao controle da poluição ambiental;

VI - reprogramação dos horários de funcionamento das atividades sempre que isto favorecer à circulação de pessoas, de bens e serviços;

divergência do art. 175 da Constituição Federal, segundo o qual “*incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou **sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação**, a prestação de serviços públicos*” (grifos nossos).

3.5.4.2 Novo Hamburgo

O Município de Novo Hamburgo criou, por meio da Lei 2.221/2010, o Sistema de Transporte Público de Passageiros do Município, além de disciplinar sobre o Transporte Coletivo de Passageiros em âmbito local.

No tocante à operação dos transportes municipais, cumpre notar, ainda nessa mesma norma, a previsão de que o transporte coletivo de Novo Hamburgo poderá ser explorado (i) diretamente, pela administração municipal; (ii) por delegação a empresas privadas (art. 23); e (iii) por um prazo não maior que 12 meses via autorização, em caráter experimental (iv). No âmbito da delegação dos serviços, a norma dispôs que os serviços regulares deverão observar o regime de concessão, precedido de licitação.

3.5.5 Tarifa pública do SETM

Nesse item são tratadas a definição das tarifas dos sistemas que atendem a área de estudo.

3.5.5.1 Tarifa metropolitana

A Política tarifária pode ser encontrada na Lei nº 14.960, de 13 de dezembro de 2016, que institui a Política Estadual de Mobilidade Urbana Sustentável no âmbito do Rio Grande do Sul. O art. 4º, § 1º da referida lei dispõe que a política tarifária do transporte público coletivo é orientada pelas seguintes diretrizes:

- promoção da equidade no acesso aos serviços;
- melhoria da eficiência e da eficácia na prestação dos serviços;
- instrumentalização da política de ocupação equilibrada da cidade, de acordo com os planos diretores municipal, regional e metropolitano;
- contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para custeio da operação dos serviços;
- simplicidade na compreensão, transparência da estrutura tarifária para o usuário e publicidade do processo de revisão;
- modicidade da tarifa para o usuário;
- integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e das redes de transporte público e privado nas cidades;
- articulação interinstitucional dos órgãos gestores dos entes federativos por meio de consórcios públicos; e
- estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo.

A Lei do SETM estabelecia que cabia à Metroplan propor, aprovar e executar a política tarifária dos serviços de transporte metropolitano e das linhas de integração, elaborando os respectivos estudos e cálculos tarifários, em cooperação com o órgão de regulação, submetendo-os à deliberação do CETM. No entanto, com a alteração dessa lei após a decisão de liquidar a Metroplan, ainda não houve uma designação formal, por meio de lei, do órgão e entidade que assumirá tal competência.

Por sua vez, ficou determinado que compete CETM: (i) apreciar e deliberar sobre políticas e diretrizes aplicáveis ao SETM, especialmente as concernentes à estrutura tarifária; e (iii) opinar e deliberar sobre os estudos e cálculos elaborados para a fixação de tarifas do sistema;

Além disso, o Decreto do SETM prevê, em seu art. 56, que as tarifas serão calculadas de forma a assegurar o equilíbrio econômico-financeiro da concessão e a boa execução dos serviços, considerando, entre outros itens, o seguinte:

- as despesas de operação, manutenção e administração, inclusive tributos;
- as previsões para depreciação e renovação do material rodante, instalações e equipamentos;
- as obrigações das leis sociais; e
- a justa remuneração do capital investido.

Há previsão de venda integrada do bilhete de passagem no transporte intermunicipal de passageiros no Estado, nos termos da Lei nº 11.993, de 29 de outubro de 2003, que dispõe sobre o bilhete de passagem no transporte intermunicipal de passageiros no Estado do Rio Grande do Sul.

Para esses fins, a referida lei dispõe que a venda integrada de bilhete de passagem é aquela destinada à viagem de ida ao município de destino e de volta ao município de origem, bem como de conexão para outros trechos. Essa previsão aplica-se nas linhas cujos extremos sejam atendidos por estações rodoviárias classificadas como especial, de primeira ou segunda categoria.

3.5.5.2 Tarifa da Trensurb

A política tarifária do Trensurb foi instituída pela REC 0006/2019, de 22 de março de 2019, aprovada pelo Conselho de Administração da empresa em convergência com as diretrizes da Lei Federal nº 12.587/12 que estabeleceu a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Atualmente, a Trensurb opera com uma única tarifa para a linha no valor de R\$ 4,50. No que se refere à integração, há acordos tarifários em Porto Alegre e Canoas. aplica-se o valor da tarifa reduzida em 10% (dez por cento) com relação ao valor da tarifa unitária para os usuários integrados aos ônibus urbanos da cidade Porto Alegre.

3.5.6 Sistema Bilhetagem na RMPA

A análise dos sistemas de bilhetagem na RMPA ficou restrita aos 10 municípios que compõe a área de estudo. A **Error! Reference source not found.** no item **Error! Reference source not found.** do presente relatório apresenta um quadro resumo dos sistemas de bilhetagem utilizada por cada um dos sistemas de transporte.

Não identificamos normas na legislação estadual sobre a bilhetagem eletrônica na RMPA. Nada obstante, conforme informações constantes do sítio eletrônico da Associação dos Transportadores Intermunicipais Metropolitanos de Passageiros (ATM)¹³⁴, a Metroplan aprovou e instituiu normas e diretrizes para sistema de bilhetagem inteligente (SBE) do transporte de passageiros da RMPA, por meio da resolução CETM 037/2004. Entretanto, não tivemos acesso a essa norma.

A ATM consiste em associação formada pelas empresas operadoras de transporte coletivo na RMPA, que fundaram o Consórcio Gestor da Bilhetagem Metropolitana para gerenciar o sistema de bilhetagem eletrônica (TEU), que se utiliza da tecnologia da TACOM. O referido consórcio atualmente reúne 21 empresas operadoras do transporte de passageiros da RMPA. Não identificamos nenhum contrato ou convênio entre a ATM/consórcio com qualquer órgão ou entidade da RMPA. Caso se confirme a ausência de instrumento jurídico para tanto, resta configurada uma fragilidade no que toca à delegação desse serviço público de bilhetagem, uma vez que seria necessária a formalização, precedida de licitação.

Ao lado do TEU, há o Sistema Integrado Metropolitano (SIM), sistema da Trensurb com cartões inteligentes, e o Sistema de Transporte Integrado (TRI). A gestão do SIM e do TRI é realizada pela Associação das Empresas de Transporte de Passageiros de Porto Alegre (ATP), que utiliza a tecnologia PRODATA em seus validadores.

O TRI é o sistema de bilhetagem eletrônica de Porto Alegre que consiste na arrecadação automática da passagem de ônibus, através da utilização de cartões inteligentes com créditos eletrônicos. Tem como objetivo integrar itinerários e beneficiar os passageiros, através de descontos na tarifa para quem utiliza mais de uma linha e para quem utiliza outros meios de transporte coletivo.

O Decreto municipal nº 17.129, de 30 de junho de 2011, institui as regras para a integração técnico-operacional e tarifária do sistema urbano de transporte público de passageiros do município de Porto Alegre (STPOA) e do sistema de trem metropolitano operado pela empresa Trensurb, com base na interoperabilidade do sistema de bilhetagem eletrônica (SBE).

¹³⁴ Disponível em: <https://atm-rs.com.br/>. Acesso em: 22 de agosto de 2024.

O referido decreto autorizou a integração técnico-operacional e tarifária entre o STPOA e o Trensurb, visando à interoperabilidade na bilhetagem eletrônica adotadas pelo TRI e pelo SIM. Segundo o decreto, a integração do SBE será formalizada por meio de documento específico, que disciplinará os direitos e as obrigações das partes. Importa mencionar que, segundo dados da ATP¹³⁵, em 2009, foi assinado um convênio entre a ATP, Trensurb e Prefeitura de Porto Alegre para Integração Técnico Operacional e Tarifário do STPO e Sistema de Trem Metropolitano.

Não identificamos nenhum contrato ou convênio entre a ATP com qualquer órgão ou entidade da RMPA. Apesar do convênio envolvendo a Prefeitura de Porto Alegre, há uma incoerência na falta de envolvimento das entidades da RMPA, considerando que o TRI e o SIM aparentemente cobrem áreas da RMPA no que se refere à bilhetagem. Assim, haveria a exigência de licitação para a delegação desses serviços, de modo que há aparente fragilidade também nesse aspecto.

Por fim, não identificamos informações ou documentos em meios públicos a respeito da competência para a realização da apuração e rateio de valores entre os operadores no âmbito dos três sistemas citados acima.

¹³⁵ Disponível em: <https://www.atppoa.com.br/2022/09/26/artigo-cartao-tri-e-cartao-sim-uma-parceria-de-mais-de-uma-decada/>. Acesso em: 22.08.2024.

4 Análise Crítica Conclusiva

Atualmente, a governança metropolitana definidas por Lei estadual é realizada por 2 órgãos deliberativos e consultivos: o Conselho de Desenvolvimento Metropolitano (CDM) e o Gabinete de Governança Metropolitana (GGM). O primeiro é responsável por deliberar as ações e atividades de interesse comum dos estados e municípios e o segundo é responsável pela execução das ações deliberadas pelo CDM. No entanto, não foi possível identificar a atuação efetiva desses órgãos no cumprimento de suas atribuições. Possivelmente para que a atuação desses órgãos alcance os objetivos propostos na sua criação será necessário o fortalecimento deles.

Além desses órgãos, a Fundação Metropolitana de Planejamento Urbano e Regional (METROPLAN) era um órgão que dava suporte ao CDM com competência de planejamento, elaboração e coordenação de planos, programas e projetos do desenvolvimento regional e urbano do Estado. Ela também era responsável pelo sistema estadual de transporte metropolitano (SETM) que tinha como finalidade o planejamento, a concessão, o gerenciamento e a fiscalização dos serviços de transporte coletivo intermunicipal entre municípios da RMPA.

Em 2021, com o início do processo de extinção da Metroplan, a Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Metropolitano (SDUM) recebeu as atribuições Metroplan. No entanto, até o momento, não existem informações sobre a liquidação total da instituição e uma previsão legal que regulamente de forma expressa essa transferência de competências. Como o processo de extinção não foi concluído, a Metroplan segue exercendo as funções relativas à gestão do transporte público na RMPA, considerando que, apesar da decisão de liquidar a Metroplan, não há regulamentação da assunção efetiva de todas as competências originalmente atribuídas à Metroplan por parte SDUM.

Além dessas entidades, existe o Consórcio dos Municípios da Região Metropolitana de Porto Alegre (CM-GRANPAL) que foi estabelecido através de um termo de cooperação assinado por 20 municípios para criar um instrumento para a elaboração de soluções conjuntas para os problemas da região. No entanto, como o Estado do RS não faz parte da CM-GRAMPAL, ela tem uma capacidade restrita, pois não tem delegação para planejar gerir ou executar as funções públicas de interesse comum (FPIC) de competência do estado.

Todos os municípios da RMPA possuem plano diretor de desenvolvimento urbano. A RMPA não possui Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Integrado conforme preconiza a Lei Federal nº 13.089/2015 (Estatuto da MetrÓpole). Também não existe integração entre os planos diretores de municípios limítrofes.

Dos 10 municípios da área de estudo, 6 não possuem plano de mobilidade urbana: Alvorada, Cachoeirinha, Gravataí, São Leopoldo e Sapucaia do Sul. Também não existe um plano integrado de mobilidade metropolitano.

O último estudo de planejamento metropolitano foi o Plano Integrado de Transporte e Mobilidade Urbana (PITMURB) concluído em 2009. Esse plano foi realizado a partir de um acordo de cooperação entre o Trensurb o Governo do Estado do Rio Grande do Sul e o município de Porto Alegre. Apesar do estudo abranger outros 11 municípios não houve participação direta deles no processo.

Essa falta de investimento em ações de planejamento é relativamente recente, pois a RMPA foi uma das primeiras a realizar pesquisas de origem e destino de base domiciliar. A primeira pesquisa foi realizada em meados da década de 70, a segunda em 1986 e última em 1997. Depois dessa data, não foram realizadas mais pesquisas dessa natureza o que limita significativamente ações de planejamento de transporte no âmbito metropolitano.

O sistema de transporte coletivo dentro da área de estudo é formado por:

- Trem metropolitano de passageiros (TRENSURB)
- Sistema de Transporte Coletivo Intermunicipal Metropolitano (SETM);
- Sistemas de transporte coletivo por ônibus municipais.

Embora existam corredores de ônibus na RMPA desde o início da década de 80, os corredores centrais com faixas exclusivas são restritos ao município de Porto Alegre. Não existem serviços de BRT ou operações tronco-alimentadoras nos corredores e eixos de transporte. Mesmo o Trensurb conta possui linhas alimentadoras apenas no município de Canoas.

Os sistemas de transporte coletivo na RMPA foram estruturados segundo as antigas estradas que ligavam o centro de Porto Alegre à periferia e aos demais municípios. Embora Porto Alegre tenha desenvolvido redes transversais, muitos municípios não desenvolveram corredores de transporte alternativos e o sistema continua concentrado nos eixos estruturais.

O Trensurb segue o traçado que era usado pelo sistema de trens da rede ferroviária conectando o centro de Porto Alegre ao Centro de Novo Hamburgo e passando pelos municípios de Canoas, Esteio, Sapucaia do Sul, São Leopoldo e Novo Hamburgo. Ele funciona como estruturador dos serviços de transporte coletivo do eixo norte. Nos demais eixos a estruturação é feita pelos serviços de ônibus.

O Trensurb tem como principais acionistas o governo Federal e conta com uma gestão independente do sistema metropolitano. Isso limita a capacidade de gestão do sistema metropolitano pelo SETM. Atualmente estão em andamento estudos do BNDES para a desestatização da Trensurb. Embora ainda não estejam concluídos, a tendência é que o serviço de transporte atualmente prestado pela Trensurb, empresa pública federal, passe a ser objeto de uma concessão estadual, da mesma forma que os sistemas intermunicipais de ônibus.

O sistema de transporte coletivo metropolitano está operando em regime precário, pois todas as concessões estão vencidas e ainda não foi elaborado um novo edital. Apesar de estudos contratados pelo governo do estado para a elaboração dos elementos necessários à concessão dos serviços terem sido concluídos em 2021, a nova administração decidiu realizar um novo estudo que foi contratado em 2023 e está em andamento.

O transporte coletivo municipal está concedido de forma regular nos municípios de Porto Alegre, Alvorada, Cachoeirinha, Gravataí e Novo Hamburgo. Nos municípios de Canoas, Esteio, Sapucaia do Sul as concessões estão vencidas e os serviços são realizados em caráter precário ou emergencial geralmente pelas antigas concessionárias. O município de São Leopoldo não ofereceu informações sobre a situação legal dos operadores

Dentro da área de estudo existem 5 sistemas de bilhetagem eletrônica. Os principais sistemas TRI usado em Porto Alegre e o SIM usado no Trensurb que são administrados pela Associação dos Transportadores de Passageiros de Porto Alegre (ATP) e o TEU usado nas linhas metropolitanas e nos municípios de Viamão, Alvorada, Cachoeirinha, Gravataí, Canoas, Esteio Sapucaia do Sul e Viamão que é administrado pela Associação dos transportadores de passageiros metropolitanos (ATM). Os municípios de São Leopoldo e Novo Hamburgo possuem dois outros sistemas diferentes.

A existência de múltiplos sistemas complica a possibilidade de integração tarifária, pois com exceção do TEU e do SIM que usam o mesmo cartão, os sistemas não são compatíveis.

De modo geral, os sistemas de ônibus somente possuem integração tarifária dentro do município ou quando o operador metropolitano e urbano é o mesmo. A falta de integração tarifária e operacional entre os sistemas metropolitanos e urbanos gera ineficiências operacionais com a concentração de uma grande quantidade de linhas com baixa frequência nos corredores.

5 Anexos

5.1 Framework Geral da RM

Framework Institucional da RMPA	
Constituição da RMPA	A RMPA foi instituída nos termos do § 3º do art. 1º da Lei Complementar Federal 14, de 08 de junho de 1973 (“LC 14/73”), com fundamento no art. 154 da Constituição Federal da República de 1967. Hoje, a RMPA é disciplinada pela Lei Complementar Estadual 11.740, de 13 de janeiro de 2002 (“LC 11.740/2002”), que regulamenta os artigos 16, 17 e 18 da Constituição do Estado do Rio Grande do Sul (“Estado”).
Composição da RM e atualização	Inicialmente a LC 14/73 a RMPA, nos termos do § 3º do art. 1º, foi criada sendo composta pelos seguintes municípios: Porto Alegre, Alvorada, Cachoeirinha, Campo Bom, Canoas, Estância Velha, Esteio, Gravataí, Guaíba, Novo Hamburgo, São Leopoldo, Sapiranga, Sapucaia do Sul e Viamão. Atualmente, conta com um total de 34 (trinta e quatro) municípios, tendo-se incluído outros 20 municípios na RMPA nas seguintes previsões legais: (i) no art. 2º do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias incluiu os municípios de Dois Irmãos, Eldorado do Sul, Glorinha, Ivoti, Nova Hartz, Parobé, Portão, Triunfo; (ii) Lei Estadual Complementar 11.201/98, que inclui o município de Araricá; (iii) Lei Estadual Complementar 11.198/98, que incluiu o município de Nova Santa Rita; (iv) Lei Estadual Complementar 11.307/99, que incluiu o município de Montenegro; (v) Lei Estadual Complementar 11.318/99, que incluiu o município de Taquara; (vi) Lei Estadual Complementar 11.340/99, que incluiu o município de São Jerônimo; (vii) Lei Estadual Complementar 11.539/00, que incluiu o município de Arroio dos Ratos; (viii) Lei Estadual Complementar 11.530/00, que incluiu o município de Santo Antônio da Patrulha; (ix) Lei Estadual Complementar 11.645/01, que incluiu o município de Capela de Santana; (x) Lei Estadual Complementar 13.496/10, que incluiu o município de Rolante; (xi) Lei Estadual Complementar 13853/2011, que inclui o município de Igrejinha; e (xii) Lei Estadual Complementar 14047/2012, que incluiu o município de São Sebastião do Caí.
Correspondência da RM com a disciplina jurídica metropolitana	A LC 13.854/2011 criou o Conselho Deliberativo da Região Metropolitana de Porto Alegre (“CDM”) para desempenhar o papel de conselho deliberativo da RMPA, atuando para planejar e estabelecer diretrizes para desenvolvimento, identificando ações metropolitanas prioritárias, bem como propor e aprovar o Plano Diretor e o Plano Plurianual para a região. Cabe ao pleno do CDM identificar e delimitar assuntos de interesse comum.
Estrutura de governança da RM	O CDM, na qualidade de conselho deliberativo da RMPA, está organizado na seguinte estrutura: Pleno, que é composto: (i) pelo Governador do Estado, que também exerce o papel de presidente do Conselho; (ii) pelos Prefeitos dos municípios que integram a RMPA, (iii) por 6 Secretários de Estado indicados pelo Governador do Estado; e (iv) por 6 representantes da sociedade civil, preferencialmente dentre os Conselheiros do Conselho de Desenvolvimento Econômico e Social do Estado e dos Conselhos Regionais de Desenvolvimento (“COREDES”). Diretoria Executiva, que é composto: (i) Prefeitos escolhidos pelo Pleno na forma do Regimento Interno; (ii) 5 representantes da Administração Estadual, de reconhecida capacidade técnica ou administrativa, a serem indicados pelo Governador; e (iii) 3 representantes da sociedade civil indicados pelo Pleno. Ademais, no intuito de executar as ações metropolitanas deliberadas pelo CDM criou-se o Gabinete de Governança da RMPA (“GGM”), sendo integrado ao órgão ou entidade da administração pública estadual com atribuição de gestão do transporte metropolitano.
Contratos celebrados pela RM	Não há contratos celebrados pela RMPA, sendo todas as operações precárias.
Existência de Convênios/Consórcios Públicos	O Consórcio Público da Associação dos Municípios da Região Metropolitana de Porto Alegre (“CP-GRANPAL”), criado em 2010 e atendendo aos termos do art. 241 da Constituição Federal, à Lei 11.107/05, ao Decreto 6.017/07, é uma associação com personalidade jurídica de direito público que tem como finalidade a gestão associada de projetos e programas de desenvolvimento integrado nas áreas de infraestrutura, educação, meio ambiente, saúde, saneamento básico, sistema viário, mobilidade urbana, emprego, assistência social, segurança pública e cidadania. Diante da ausência da participação do Estado, no entanto, restou impossibilitada a delegação de atribuições e competências do CP-GRANPAL para planejar, gerir ou

	<p>prestar os FPICs da região metropolitana, inclusive aqueles atinentes ao SETM. Isso porque tal delegação dependeria da delegação de competências por parte do Estado ao CP-GRANPAL.</p>
<p>Normas sobre Mobilidade Urbana editadas pela RM</p>	<p>No entanto, no que se refere à gestão compartilhada das atividades de interesse comum, não foi possível identificar a atuação efetiva do CDM e do GGM, isto é, as instâncias deliberativa e consultiva e executiva da RMPA, respectivamente, o que sugere a necessidade de fortalecimento desses órgãos, visando ao efetivo engajamento deles, no que se refere ao efetivo exercício de suas competências.</p>
<p>Agente fiscalizador metropolitano</p>	<p>Conforme estabelecido pelo art. 4º da Lei de criação do SETM, a Metroplan figura como agente fiscalizador dos serviços de transporte público coletivo nas regiões metropolitanas do Estado do Rio Grande do Sul, em que está incluída a RMPA. Adicionalmente, o art. 7º complementa as competências da Metroplan:</p> <p>Art. 7º À Fundação de Planejamento Metropolitano e Regional - METROPLAN, como órgão de planejamento, coordenação, fiscalização e gestão do sistema instituído por esta Lei, compete privativamente:</p> <p>I - propor as concessões, permissões e autorizações de uso do transporte metropolitano coletivo de passageiros, a serem firmadas pelo Estado;</p> <p>II - planejar, regulamentar, controlar e fiscalizar a operação do serviço de transporte metropolitano coletivo de passageiros e das linhas de integração;</p> <p>III - definir e detalhar, operacionalmente, a rede das modalidades de transporte integrante do sistema metropolitano;</p> <p>IV - controlar o desempenho das modalidades de transporte metropolitano, garantindo que as políticas e diretrizes sejam compatíveis com as políticas gerais de desenvolvimento da Região Metropolitana;</p> <p>V - planejar, coordenar e administrar a operação dos terminais e dos pátios de estacionamento das modalidades de transporte metropolitano;</p> <p>VI - articular e integrar a operação do transporte metropolitano coletivo rodoviário de passageiros com as demais modalidades de transporte;</p> <p>VII - propor e executar a política tarifária dos serviços de transporte metropolitano e das linhas de integração, elaborando os respectivos estudos e cálculos tarifários, submetendo-os ao Conselho Estadual de Transporte Metropolitano Coletivo de Passageiros - CETM, instituído por esta Lei, aplicando as tarifas homologadas pelo mesmo e aprovadas pelo Poder Executivo Estadual;</p> <p>VIII - aplicar multas e outras penalidades regulamentares, decorrentes de infrações relativas à prestação de serviços de transporte metropolitano;</p> <p>IX - promover o aperfeiçoamento técnico e operacional dos agentes e empresas encarregados da operação dos serviços;</p> <p>X - promover estudos de viabilidade e definir prioridades técnicas, econômicas e financeiras dos projetos de interesse comum, relativos ao transporte coletivo e ao sistema viário metropolitanos;</p> <p>XI - estabelecer e garantir o funcionamento de instrumentos e canais de informação aos usuários;</p> <p>XII - propor a celebração, pelo Estado, de convênios e acordos com instituições públicas e privadas, nacionais ou estrangeiras, inclusive firmando os instrumentos, quando cabível;</p> <p>XIII - celebrar, quando couber, contratos de empréstimos e de financiamento, além de propor desapropriações e servidões administrativas necessárias para a administração dos serviços de transporte metropolitano coletivo de passageiros;</p> <p>XIV - encaminhar consultas e propostas ao Conselho Estadual de Transporte Metropolitano Coletivo de Passageiros - CETM; e</p> <p>XV - demais atribuições previstas em regulamento.</p>

5.2 Operações existentes de transporte

5.2.1 Gravataí

Contrato / Tipo de Operação	CONTRATO DE CONCESSÃO PARA EXECUÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS POR ONIBUS EM LINHAS REGULARES NO MUNICÍPIO DE GRAVATAÍ, QUE ENTRE SI CELEBRAM O MUNICÍPIO DE GRAVATAÍ E A EMPRESA SOGIL - SOCIEDADE DE ONIBUS GIGANTE LTDA.
Partes	MUNICÍPIO DE GRAVATAÍ, SOGIL- SOCIEDADE DE ONIBUS GIGANTE LTDA
Autoridade Reguladora	Secretaria Municipal de Transite e Transportes
Objeto	Outorga de Concessão destinada a prestação do Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros, por ônibus, em Linhas Regulares no Município de Gravataí. A prestação do serviço público de transporte coletivo urbano de passageiros compreendera a mobilização, operação, conservação, limpeza, manutenção e reposição dos veículos, equipamentos, instalações e outras especificações previstas no Edital
Municípios integrantes das linhas de transporte	Município de Gravataí
Tipo de Outorga	Concessão comum de serviço público
Valor do contrato	Não é indicado no contrato.
Data de assinatura	4 de janeiro de 2006
Vigência	No contrato coloca-se prazo de 10 anos, a contar da data da assinatura do contrato, prorrogáveis por igual período. Conforme Termo Aditivo nº002/2015, a vigência é de 10 anos, prorrogados a partir de 2016.
Atribuições e obrigações	<p>Conforme estabelecido em contrato, as atribuições e obrigações são estabelecidas nos seguintes moldes:</p> <p>Concessionário: deverá prestar o serviço previsto pelo período determinado, desde o primeiro dia de operação cumprindo com operação, itinerário, horários, frequência; deverá opera dentro do Sistema, o Serviço Especial de Transporte para Pessoas Portadoras de Deficiência Física Motora; deverá ter capital social integralizado não inferior a R\$ 800.000,00 para poder assinar o contrato;</p> <p>O Concessionário tem o direito de cobrar do usuário a obrigação de pagar-lhe a tarifa; tem o direito de exigir a comprovação da idade; e se obriga a cumprir fielmente e na melhor forma do direito, os direitos e obrigações previstos.</p> <p>É direito da concessionária transportar passageiros em seus coletivos, dentro do Município, em dias de festas, enterros, casamentos e excursões coletivas, sem prejuízo das linhas de transporte coletivo intermunicipais, nos seus horários normais, sem acrescer custo adicional a planilha tarifária. A concessionária tem a obrigação de observar, quanto ao pessoal empregado nos serviços concedidos de que trata este contrato, a legislação social pertinente, especialmente as obrigações da legislação trabalhista e previdenciária, nenhum vínculo ou responsabilidade existindo para com o Concedente. Também a concessionária é obrigada a submeter, submeter seus veículos as vistorias periódicas na forma da Lei e atenderá às convocações extraordinárias para vistoria, sempre que se fizer necessário, a critério do Município de Gravataí, através da Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes. Bem como, cumprir, rigorosamente, as normas de conduta estipulada no Código Nacional de Trânsito e na legislação complementar. cumprir todos os requisitos ofertados e exigidos nas Condições Organizacionais Básicas.</p> <p>Conforme cláusula expressa no contrato, concessionária fica obrigada: iniciar a operação do Sistema de Transporte Coletivo, objeto deste contrato, no prazo máxima de 90 (noventa) dias da assinatura deste Contrato, sob pena da perda da Concessão;</p> <p>Para cada veículo demissionado, a proceder a efetivação de Segura de Acidentes Pessoais de Passageiros (APP)</p> <p>A remeter, trimestralmente a SMTT, a planilha de movimento de passageiros transportados e operacionais, nos termos Concedente</p> <p>A manter o serviço de transporte de passageiros em caráter permanente, sem outras interrupções que as permitidas pelo horário que for estabelecido pelo Concedente e dentro dos itinerários pelo mesmo fixados;</p>

A atender plenamente as necessidades da população mantendo em tráfego o número de veículos que se fizer necessário, a critério do Concedente. dentro das mais estritas condições de segurança, conforto e asseio;

A mobilizar, em caso de qualquer aglomeração extraordinária da população, em qualquer local dentro da área de abrangência concedida, veículos de reserva que façam o serviço de transporte sem prejuízo das linhas e horários habituais;

A submeter-se a todas as determinações e modificações introduzidas nos itinerários fixados, se convenientes aos interesses da população, autorizados pelo CMTT com justificação dos motivos determinantes das modificações;

A manter o número de veículos compatíveis com a demanda dos serviços, a critério do CONCEDENTE, em boas condições técnicas, sujeitando-se a exame prévio e aprovação pela concedente e as vistorias permanentes sempre que a concedente entender oportuna

A atender as condições de propriedade dos veículos, inclusive de idade, acatar as determinações do Concedente no tocante ao mínimo de viagens consideradas necessárias ao atendimento de cada linha;

ter os veículos emplacados em Gravataí;

pagar os impostos e taxas incidentes na forma da legislação tributária municipal e na forma prevista no instrumento Convocatório que integra este contrato

cumprir as determinações do Código de Trânsito Brasileiro, as Resoluções do CONTRAN, e ao regramento legal de trânsito e transportes das demais esferas pertinentes;

responder por si ou seus prepostos, pelos danos causados a União, Estado e Município ou a terceiros

executar os serviços, ora concedidos, de maneira satisfatória e de acordo com as determinações do Concedente.

executar o serviço com veículos, do tipo ônibus, em conformidade com o especificado nos Anexos.

implantar Sistema de Bilhetagem e Gerenciamento Eletrônico Automático e integrado atender plenamente os requisitos ofertados e exigidos no instrumento convocatório recolher até o quinto dia útil de cada mês, a taxa de gerenciamento ao Concedente, de 1% (um por cento) de receita bruta mensal auferida pela operação da concessão custear a implantação e manutenção das paradas de ônibus no sistema viário principal, que deveriam ser aprovadas e fiscalizadas pela SMTT

colocar veículos em número suficiente em cada linha para evitar excesso de passageiros nos horários de maior demanda, observando o limite da legislação pertinente

Para efeito do controle de passageiros transportados, a Concessionária adotará o sistema de catraca que, a qualquer tempo, quando vistoriado pela fiscalização do Concedente, deverá estar em perfeito funcionamento, sob pena de se sujeitar a multa de R\$ 100,00 (cem reais), devidamente corrigidos desde a data da assinatura do contrato, por catraca e por dia, em que ela permanecia com defeito.

Concedente:

O contrato prevê como obrigações do Concedente realizar a avaliação de desempenho durante toda a vigência do contrato. Ademais, tem o direito de proceder modificações, acréscimos, aglutinações e desmembramentos nas linhas e suas especificações, visando o atendimento de demandas oriundas da população e o melhor desempenho dos Serviços.

O Poder Concedente deverá determinar os valores da tarifa a ser cobrada pelo concessionário. Poderá solicitar o cumprimento de novas linhas, roteiros, extensões ou horários e, no caso de não cumprimento, poderá solicitar por meio de processo licitatório e concessão daquele novo objeto específico.

É direito da Concedente fiscalizar o veículo e a documentação da Concessionária em qualquer local e hora onde o mesmo se encontre. A Concedente tem o direito de fiscalizar o serviço a cargo da Concessionária e o estado dos respectivos veículos. É direito do Concedente, além dos direitos fixados neste instrumento, mais o de examinar a escrituração do Concessionário, o qual, para tanto, colocará à disposição os resultados contábeis, dados estatísticos e quaisquer outros elementos que se lhe solicite, para fins de controle e fiscalização

Conforme previsão contratual expressa, são direitos da Concedente efetuar as modificações e ajustes no Sistema referentes, entre outros, a:

Modificações nos itinerários das linhas;

integração física, institucional, tarifária, de linhas entre elas ou destas com outras modalidades de transporte;

Acréscimo ou redução de carga horária, remanejamento de veículos entre as linhas e respectivos horários de circulação;

	Utilização de espaços internos ou externos dos veículos, abrigos, equipamentos e outros que venham a ser agregados ou envolvidos na presente Concessão, com exclusividade pelo Concedente, para exploração de publicidade comercial e/ou institucional. Por fim, o Concessionário e o Poder Concedente tem a obrigação de cumprir fielmente e na melhor forma do direito, os direitos e obrigações previstos no contrato, no instrumento convocatório e nos anexos
Forma de Remuneração da Contratada	Receita tarifária.
Reajuste Tarifário	O Contrato estabelece que as tarifas serão fixadas na forma prevista nas planilhas de cálculo tarifário para Ônibus, conforme modelo da Secretaria Municipal de Transite e Transportes, fundamentada na metodologia elaborada pelo Ministério dos Transportes - GEIPOT, aplicado o percentual de desconto sobre a tarifa geral calculada. de 15% (quinze por cento).
Requalificação da Tarifa	Não é indicado no contrato
Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	É assegurado contratualmente o direito as partes promoverem a revisão das tarifas vigentes, a qualquer tempo, para mais ou para menos, quando houver a necessidade de reequilibrar o equilíbrio econômico-financeiro da atividade.
Formas de Reequilíbrio	Não é indicado no contrato
Garantias	Não é indicado no contrato
Hipóteses de extinção	O Contrato estabelece que a insolvência civil da Concessionaria extingue a concessão por caducidade do direito.
Riscos da Contratada	Não é indicado no contrato
Riscos do Poder Concedente	Não é indicado no contrato
Transferência / Subcontratação	O contrato veda a subconcessão
Transferência de Controle	Não é indicado no contrato
Penalidades	O Contrato aponta que se na execução dos serviços a Concessionário deixar de atender os requisitos sobre a execução do serviço do Contrato, o faculta-se a Concedente revogar a concessão. No que tange a violação de obrigação contratual qualquer assumida pela Concessionaria, poderá ser aplicado multa de até R\$ 600.000,00, proporcionalmente a gravidade da violação, devidamente corrigidos, desde a data da assinatura do contrato. O contrato possibilita que a Concedente, a qualquer tempo, possa rescindir a concessão sem sujeitar-se a qualquer tipo ou fórmula de indenização, em caso de inobservância de qualquer clausula contratual pela Concessionaria. No caso da Concessionaria rescindir o contrato antes de seu término, ficará sujeita ao pagamento de multa contratual de R\$ 300,000,00, devidamente corrigida, desde a data da assinatura do contrato.
Aditivos Contratuais	Existência de eventuais termos aditivos e suas modificações contratuais Termo Aditivo 001/2015: altera a redação do item 7.1.20 para incluir a obrigação da concessionária de adquirir, instalar, fazer manutenção dos abrigos em pontos de para de ônibus no sistema de transporte de passageiros no município. Termo Aditivo 002/2015: altera o item 3 para que a concessionário execute os serviços por mais de 10 anos, prorrogado a contar de 2016. Termo Aditivo 003/2023: suspende a Cláusula sétima do contrato de concessão, altera a idade média dos veículos e prevê a especificação de quantidade de veículo para cada modelo, atribui a gestão da contratação ao Gestor do Contrato da Secretaria requisitante.

5.2.2 Canoas

5.2.2.1 Comum

OPERAÇÕES EXISTENTES	
Contrato / Tipo de Operação	CONCESSÃO PARA A EXECUÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS, POR ÔNIBUS, EM LINHAS REGULARES NO MUNICÍPIO CANOAS - Contrato de Concessão n° 110/2008

Partes	MUNICIPIO DE CANOAS (RS), SOGAL - SOCIEDADE DE ÔNIBUS GAÚCHA LTDA.,
Autoridade Reguladora	Secretaria Municipal de Transite e Transportes
Objeto	O Contrato Outorga Concessão destinada à Prestação do Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros, por ônibus, em Linhas Regulares no Município de Canoas (RS), em conformidade com a Concorrência Pública n°. 022/2008. Trata - se de lote único de serviço, denominado Sistema de Transporte Coletivo Convencional Urbano de Passageiros por Ônibus em Linhas Regulares no Município de Canoas, no qual a operação se dará em quaisquer roteiros, locais, trechos e horários que se fizerem necessários dentro da área de abrangência do Sistema. Para tanto, a prestação do serviço público do transporte coletivo urbano de passageiros compreenderá a mobilização, operação, conservação, limpeza, manutenção e reposição dos veículos, equipamentos, instalações e outros, conforme previsão no Edital
Municípios integrantes das linhas de transporte	Contratualmente, a concessão abrange toda área contida pelo Perímetro Urbano do Município, definido no Plano Diretor de Canoas (RS), sendo previsto o suprimento, também, de áreas contíguas ao mesmo, que se enquadrem nas condições de operação urbana, a critério do Concedente.
Tipo de Outorga	Concessão comum de serviço público
Valor do contrato	Não é indicado no contrato.
Data de assinatura	28 de outubro de 2008
Vigência	No contrato estabeleceu de 10 anos, a contar da data de assinatura do Contrato de Concessão, prorrogável por igual período, perfazendo o máximo admitido de 20 anos.
Atribuições e obrigações	<p>Conforme estabelecido em contrato, as atribuições e obrigações são estabelecidas nos seguintes moldes:</p> <p>Concessionário: é de responsabilidade da Concessionária cumpridos integralmente, desde o primeiro dia de operação, os itinerários, horários, frequências e demais especificações assentadas nos anexos sobre características dos veículos, que não poderão ter suas especificações reduzidas. Ademais, deverá ser operado pela Concessionaria, dentro do Sistema, o Serviço Especial de Transporte para Pessoas Portadoras de Deficiência Física Motora. Além disso, visando comprar exigência contratual, a concessionária tem o direito de exigir a comprovação da idade.</p> <p>Conforme cláusula expressa no contrato, concessionaria fica obrigada: Para cada veículo concedido, proceder à efetivação de Seguro de Acidentes Pessoais de Passageiros (APP), de acordo com a legislação vigente. Remeter diariamente, à SMTSP, planilha diária de movimento de passageiros transportados e os demais relatórios indicadores dos resultados operacionais, nos termos das condições específicas expedidas pelo Concedente Manter o serviço de transporte de passageiros em caráter permanente, sem outras interrupções que as permitidas pelo horário que for estabelecido pelo Concedente e dentro dos itinerários pelo mesmo fixados; Atender plenamente as necessidades da população, mantendo em tráfego o número de veículos que se fizer necessário, a critério do Concedente, dentro das mais estritas condições de segurança, conforto e asseio Mobilizar, em caso de qualquer aglomeração extraordinária da população, em qualquer local dentro da área de abrangência concedida, veículos de reserva que façam o serviço de transporte sem prejuízo das linhas e horários habituais Submeter-se a todas as determinações e modificações introduzidas nos itinerários fixados, se convenientes aos interesses da população, autorizados pelo SMTSP, com justificativa dos motivos determinantes das modificações Manter o número de veículos compatível com a demanda dos serviços, a critério do Concedente, em boas condições técnicas, sujeitando-se a exame prévio e aprovação, pelo Concedente, bem como a vistorias permanentes, sempre que o Concedente entender oportunas; Atender as condições de propriedade dos veículos, e as demais especificações, inclusive de idade Acatar as determinações do Concedente no tocante ao mínimo de viagens consideradas necessárias ao atendimento de cada linha Manter os veículos utilizados na operação emplacados no Município de Canoas (RS); Pagar os tributos incidentes na forma da Legislação Tributária Municipal e na forma prevista na Concorrência Pública n° 022/2008 Cumprir as determinações do Código de Trânsito Brasileiro, às Resoluções do CONTRAN e o regramento legal de trânsito e transportes das demais esferas pertinentes</p>

Responder, por si ou seus prepostos, pelos danos causados à União, ao Estado e ao Município, ou a terceiros, comprometendo-se a acatar as leis e regulamentos, quer existentes, quer futuros

Executar o serviço ora concedido, de maneira satisfatória e de acordo com as determinações do Concedente, consoante disposição do Edital e seus Anexos da Concorrência Pública nº 022/2008, neste Contrato e na Legislação aplicáveis, em especial as normas emanadas da Lei

Executar o serviço com veículos, do tipo ônibus, em conformidade com o especificado nos Anexos e em perfeitas condições técnicas que permitam o transporte a que se vinculou por este ato concessivo, atendendo, entre outros, requisitos de segurança, conforto, eficiência, mantendo os mesmos devidamente conservados e em funcionamento, substituindo aqueles que desatendam às exigências do Concedente e das normas de engenharia de tráfego e trânsito

Implantar Sistema de Bilhetagem e Gerenciamento Eletrônico Automático e Integrado devendo o mesmo ser implantado no início da operação, sob pena de incidência das penalidades previstas neste Contrato

Atender plenamente os requisitos ofertados e exigidos na Concorrência Pública nº 022/2008, mantendo, durante a execução deste Contrato, em compatibilidade com as obrigações assumidas, todas as condições de habilitação e qualificação exigidas na Licitação

Colocar veículos em número suficiente em cada linha para evitar excessos de passageiros, nos horários de maior demanda, observando o limite da legislação pertinente

Para efeito do controle de passageiros transportados, adotar o sistema de catraca que, a qualquer tempo, quando vistoriado pela fiscalização do Concedente, deverá estar em perfeito funcionamento, sob pena de se sujeitar às penalizações previstas nas Leis nº 8.666/93 e nº 8.987/95, a ser definido pelo Concedente.

Operar de forma não tarifada, com as catracas liberadas ao público usuário, em dias definidos pelo Concedente, até o limite de 12 vezes anuais, não podendo exceder a 02 vezes no mês, salvo determinação diversa, por parte do Concedente.

Disponibilizar profissionais de nível superior, com formação em Engenharia, para atuarem como prepostos e responsáveis por toda execução do serviço, que serão os representantes da Concessionária para qualquer trâmite técnico e operacional junto ao Concedente.

O contrato coloca como obrigação da concessionária observar, quanto ao pessoal empregado no serviço concedido em questão, a legislação social pertinente, especialmente as obrigações da legislação trabalhista e previdenciária, nenhum vínculo ou responsabilidade existindo em relação ao Concedente. Ademais, é obrigação da concessionária submeter seus veículos às vistorias periódicas na forma da Lei e atenderá às convocações extraordinárias para vistoria.

Por fim, o contrato estabelece como obrigação à Concedente cumprir, rigorosamente, as normas de conduta estipulada na legislação em vigor, no Código Brasileiro de Trânsito e na legislação complementar, inclusive os Decretos da Prefeitura Municipal de Canoas.

Concedente:

O Poder concedente, conforme previsto em contrato, tem o direito de proceder a modificações, acréscimos, aglutinações, desmembramentos, nas linhas e suas especificações, visando o atendimento de demandas oriundas da população e o melhor desempenho do Serviço, na forma do regramento legal, mantido o equilíbrio econômico-financeiro da atividade, não ensejando qualquer pretensão à indenização por parte da CONCESSIONARIA decorrente de alterações introduzidas.

É direito da concedente, se for solicitado formalmente o cumprimento de novas linhas, roteiros, extensões ou horários e a Concessionária não as executar, a suprir o solicitado por meio de contratação emergencial ou processo licitatório e concessão daquele novo objeto específico, independentemente de estar o novo objeto licitado dentro da área de abrangência deste Contrato

O Concedente obriga-se a manter em bom estado de trafegabilidade as vias urbanas por onde transitam as linhas de ônibus do sistema urbano.

Conforme previsão contratual expressa, são direitos da Concedente efetuar as modificações e ajustes no Sistema referentes, entre outros, a:

Modificações nos itinerários das linhas;

integração física, institucional, tarifária, de linhas entre elas ou destas com outras modalidades de transporte;

Acréscimo ou redução de carga horária, remanejamento de veículos entre as linhas e respectivos horários de circulação;

	<p>Utilização de espaços internos ou externos dos veículos, abrigos, equipamentos e outros que venham a ser agregados ou envolvidos na presente Concessão, com exclusividade pelo Concedente, para exploração de publicidade comercial e/ou institucional.</p> <p>Eventual modificação na forma de remuneração, ressalvada justa arrecadação da Concessionária nos termos legais vigentes.</p> <p>O Concedente poderá fiscalizar os veículos e a documentação da Concessionária em qualquer local e hora onde eles se encontrem. Também poderá examinar a escrituração da Concessionária, a qual, para tanto, colocará à disposição os resultados contábeis, dados estatísticos e quaisquer outros elementos que se lhe solicite, para fins de controle e fiscalização</p>
Forma de Remuneração da Contratada	Não é indicado no contrato
Reajuste Tarifário	O Contrato estabelece é assegurado a revisão tarifária vigente, a qualquer tempo quando houver necessidade de reequilíbrio-econômico, devendo ser submetida a apreciação do Prefeito e o Conselho Municipal de Transportes
Requalificação da Tarifa	Não é indicado no contrato
Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	E assegurado o direito a revisão das tarifas vigentes, a qualquer tempo, para mais ou para menos, quando houver a necessidade de reequilíbrio econômico-financeiro da atividade, que será encaminhado ao Prefeito Municipal
Formas de Reequilíbrio	Não é indicado no contrato
Garantias	Não é indicado no contrato
Hipóteses de extinção	Conforme contrato, a concessão será extinta nas seguintes situações: advento do termo contratual; encampação; caducidade; rescisão; anulação; falência ou extinção da concessionária e falecimento ou incapacidade do titular, no caso de empresa individual.
Riscos da Contratada	Não é indicado no contrato
Riscos do Poder Concedente	Conforme previsão contratual, nenhuma responsabilidade caberá à Concessionária se for obrigada a cessar os serviços prestados por motivos oriundos de caso fortuito ou força maior devidamente reconhecidos pelo Concedente.
Transferência / Subcontratação	O contrato veda a subconcessão
Transferência de Controle	Não é indicado no contrato
Penalidades	<p>O Contrato aponta que se na execução dos serviços a Concessionário deixar de atender os requisitos sobre a execução do serviço do Contrato, o facultar-se a Concedente revogar a concessão. No que tange a violação de qualquer obrigação contratual pela Concessionária, será aplicada multa de até 50% do valor da outorga, deste Contrato, proporcionalmente à gravidade da violação, devidamente corrigido pelo IGP-M e acrescido de juros legais, desde a data da assinatura do Contrato, assegurada a defesa prévia e o contraditório</p> <p>Em caso de rescisão do presente Contrato, antes de seu término, por parte da Concessionária, fica ela sujeita ao pagamento de multa contratual de R\$3.672.150,00, equivalente a 10% do valor global estimado para o investimento na Concessão, mais multa dia de R\$12.118,10, equivalente a 0,033% do valor global estimado para o investimento na Concessão, ambos devidamente corrigidos, desde a data da assinatura do Contrato.</p> <p>O não cumprimento dos requisitos da contratação a partir da data de vigência do Contrato implica em pena de multa diária de até 20% sobre o faturamento bruto diário até o suprimento da condição ofertada e exigível, e em persistindo a irregularidade podendo determinar a cassação da Concessão.</p> <p>Confirme estabelecido no contrato, a caducidade da Concessão poderá ser declarada pelo poder concedente quando:</p> <p>O serviço estiver sendo prestado de forma inadequada ou deficiente, tendo por base as normas, critérios, indicadores e parâmetros definidores da qualidade do serviço;</p> <p>A Concessionária descumprir cláusulas contratuais, ou disposições legais ou regulamentares concernentes à Concessão;</p> <p>A Concessionária paralisar o serviço ou concorrer para tanto, ressalvadas as hipóteses decorrentes de caso fortuito ou força maior;</p> <p>A Concessionária perder as condições econômicas, técnicas ou operacionais para manter a adequada prestação do serviço concedido;</p>

	<p>A Concessionária não cumprir as penalidades impostas por infrações, nos devidos prazos;</p> <p>A Concessionária não atender a intimação do Concedente no sentido de regularizar a prestação do serviço; e</p> <p>A Concessionária for condenada em sentença transitada em julgado por sonegação de tributos, inclusive contribuições sociais.</p> <p>A declaração da caducidade da Concessão deverá ser precedida da verificação da inadimplência da Concessionária em processo administrativo, assegurado o direito de ampla defesa.</p> <p>Instaurado o processo administrativo e comprovada a inadimplência, a caducidade será declarada por Decreto do Concedente, independentemente de indenização prévia, calculada no decurso do processo.</p> <p>Declarada a caducidade, não resultará para o Concedente qualquer espécie de responsabilidade em relação aos encargos, ônus, obrigações ou compromissos com terceiros ou com empregados da Concessionária.</p>
Aditivos Contratuais	<p>Existência de eventuais termos aditivos e suas modificações contratuais</p> <p>Termo Aditivo n° 197/2017: Inclusão de cláusula obrigacional que torna Concessionária responsável pela prestação dos serviços de monitoramento do transporte coletivo via sistema CIT-GIS para controle de linhas e horários, assumindo todos os custos operacionais, contratuais e de manutenção deste programa de tecnologia e equipamentos locados fornecidos pela empresa TACOM. O sistema continuará hospedado e rondando no servidor do Município. O custo operacional absorvido pela Concessionária não integrará a composição da tarifa para o transporte coletivo.</p> <p>Termo Aditivo n° 197/2018: Prorroga o contrato pelo prazo de 1 ano a contar do dia 27 de outubro de 2018, podendo ser prorrogado até o limite estabelecido no art. 15, da Lei Municipal 4976/2005, mediante justificativa e autorização legislativa.</p> <p>Termo Aditivo n° 205/ 2019: Prorroga o contrato pelo prazo de 60 dias, a contar de 27 de outubro de 2019, podendo ser prorrogado até o limite estabelecido no art. 15, da Lei Municipal 4976/2005, mediante justificativa e autorização legislativa.</p> <p>Termo Aditivo n° 237/2019: Prorrogar o contrato n° 110/2008 pelo prazo de 4 anos, a contar de 25 de dezembro de 2019, podendo ser prorrogado até o limite estabelecido no art. 15, da Lei Municipal 4976/2005, mediante justificativa e autorização legislativa.</p> <p>Termo Aditivo n° 545/2023: Prorroga o contrato em caráter transitório por 12 meses, a contar de 27 de dezembro de 2023, podendo ter rescisão antecipada do contrato no caso de início das operações de transporte público coletivo de canoas por parte da vencedora do certame licitatório.</p>

5.2.2.2 Seletivo

Contrato / Tipo de Operação	CONCESSÃO PARA A EXECUÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE URBANO DE PASSAGEIROS, NO SISTEMA SELETIVO, NO MUNICÍPIO CANOAS - Contrato de Concessão n° 112/2008
Partes	MUNICÍPIO DE CANOAS (RS), SOGAL - SOCIEDADE DE ÔNIBUS GAÚCHA LTDA.
Autoridade Reguladora	Não é indicado no contrato
Objeto	O objeto do presente Contrato é a Outorga de Concessão destinada à Prestação do Serviço Público de Transporte Seletivo de Passageiros no Município de Canoas (RS), em conformidade com a Concorrência Pública n°. 023/2008 Trata-se de lote único de serviço, denominado Sistema de Transporte Seletivo Urbano de Passageiros no Município de Canoas, no qual a operação se dará em quaisquer roteiros, locais, trechos e horários que se fizerem necessários dentro da área de abrangência do Sistema. Para tanto, a prestação do serviço público do transporte coletivo urbano de passageiros compreenderá a mobilização, operação, conservação, limpeza, manutenção e reposição dos veículos, equipamentos, instalações e outros, conforme previsão no Edital
Municípios integrantes das linhas de transporte	Contratualmente, a concessão abrange a totalidade da área contida pelo Perímetro Urbano do Município, definido no Plano Diretor de Canoas (RS), sendo previsto o suprimento, também, de áreas contíguas ao mesmo, que se enquadrem nas condições de operação urbana, a critério do CONCEDENTE.
Tipo de Outorga	Concessão comum de serviço público
Valor do contrato	Não é indicado no contrato.
Data de assinatura	7 de novembro de 2008
Vigência	No contrato estabeleceu de 10 anos, a contar da data de assinatura do Contrato de Concessão, prorrogável por igual período, perfazendo o máximo admitido de 20 anos.

Atribuições e obrigações

Conforme estabelecido em contrato, as atribuições e obrigações são estabelecidas nos seguintes moldes:

Concessionário: é de responsabilidade da Concessionária cumpridos integralmente, desde o primeiro dia de operação, os itinerários, horários, frequências e demais especificações assentadas nos anexos sobre características dos veículos, que não poderão ter suas especificações reduzidas. Ademais, visando comprar exigência contratual, a concessionária tem o direito de exigir a comprovação da idade.

Também, a concessionária tem direito de cobrar a tarifa e o usuário a obrigação de pagar-lhe, de acordo com os valores decretados pelo Concedente, bem como tem o direito a revisão das tarifas vigentes.

Conforme cláusula expressa no contrato, concessionária fica obrigada:

Para cada veículo concedido, proceder à efetivação de Seguro de Acidentes Pessoais de Passageiros (APP), de acordo com a legislação vigente.

Remeter diariamente, à SMTSP, planilha diária de movimento de passageiros transportados e os demais relatórios indicadores dos resultados operacionais, nos termos das condições específicas expedidas pelo Concedente

Manter o serviço de transporte de passageiros em caráter permanente, sem outras interrupções que as permitidas pelo horário que for estabelecido pelo Concedente e dentro dos itinerários pelo mesmo fixados;

Atender plenamente as necessidades da população, mantendo em tráfego o número de veículos que se fizer necessário, a critério do Concedente, dentro das mais estritas condições de segurança, conforto e asseio

Mobilizar, em caso de qualquer aglomeração extraordinária da população, em qualquer local dentro da área de abrangência concedida, veículos de reserva que façam o serviço de transporte sem prejuízo das linhas e horários habituais

Submeter-se a todas as determinações e modificações introduzidas nos itinerários fixados, se convenientes aos interesses da população, autorizados pelo SMTSP, com justificativa dos motivos determinantes das modificações

Manter o número de veículos compatível com a demanda dos serviços, a critério do Concedente, em boas condições técnicas, sujeitando-se a exame prévio e aprovação, pelo Concedente, bem como a vistorias permanentes, sempre que o Concedente entender oportunas;

Atender as condições de propriedade dos veículos, e as demais especificações, inclusive de idade

Acatar as determinações do Concedente no tocante ao mínimo de viagens consideradas necessárias ao atendimento de cada linha

Manter os veículos utilizados na operação emplacados no Município de Canoas (RS);

Pagar os tributos incidentes na forma da Legislação Tributária Municipal e na forma prevista na Concorrência Pública nº 022/2008

Cumprir as determinações do Código de Trânsito Brasileiro, às Resoluções do CONTRAN e o regramento legal de trânsito e transportes das demais esferas pertinentes

Responder, por si ou seus prepostos, pelos danos causados à União, ao Estado e ao Município, ou a terceiros, comprometendo-se a acatar as leis e regulamentos, quer existentes, quer futuros

Executar o serviço ora concedido, de maneira satisfatória e de acordo com as determinações do Concedente, consoante disposição do Edital e seus Anexos da Concorrência Pública nº 022/2008, neste Contrato e na Legislação aplicáveis, em especial as normas emanadas da Lei

Executar o serviço com veículos, do tipo ônibus, em conformidade com o especificado nos Anexos e em perfeitas condições técnicas que permitam o transporte a que se vinculou por este ato concessivo, atendendo, entre outros, requisitos de segurança, conforto, eficiência, mantendo os mesmos devidamente conservados e em funcionamento, substituindo aqueles que desatendam às exigências do Concedente e das normas de engenharia de tráfego e trânsito

Implantar Sistema de Bilhetagem e Gerenciamento Eletrônico Automático e Integrado devendo o mesmo ser implantado no início da operação, sob pena de incidência das penalidades previstas neste Contrato

Atender plenamente os requisitos ofertados e exigidos na Concorrência Pública nº 022/2008, mantendo, durante a execução deste Contrato, em compatibilidade com as obrigações assumidas, todas as condições de habilitação e qualificação exigidas na Licitação

Colocar veículos em número suficiente em cada linha para evitar excessos de passageiros, nos horários de maior demanda, observando o limite da legislação pertinente

Para efeito do controle de passageiros transportados, adotar o sistema de catraca que, a qualquer tempo, quando vistoriado pela fiscalização do Concedente, deverá estar em

	<p>perfeito funcionamento, sob pena de se sujeitar às penalizações previstas nas Leis nº 8.666/93 e nº 8.987/95, a ser definido pelo Concedente.</p> <p>Operar de forma não tarifada, com as catracas liberadas ao público usuário, em dias definidos pelo Concedente, até o limite de 12 vezes anuais, não podendo exceder a 02 vezes no mês, salvo determinação diversa, por parte do Concedente.</p> <p>Disponibilizar profissionais de nível superior, com formação em Engenharia, para atuarem como prepostos e responsáveis por toda execução do serviço, que serão os representantes da Concessionária para qualquer trâmite técnico e operacional junto ao Concedente.</p> <p>O contrato prevê como obrigação da concessionária exigir que os empregados, encarregados dos serviços internos dos veículos, andem sempre asseados e uniformizados e tratar os passageiros com delicadeza e urbanidade. Ademais, é obrigação da concessionária submeter seus veículos às vistorias periódicas na forma da Lei e atenderá às convocações extraordinárias para vistoria.</p> <p>Por fim, o contrato estabelece como obrigação à Concedente cumprir, rigorosamente, as normas de conduta estipulada na legislação em vigor, no Código Brasileiro de Trânsito e na legislação complementar, inclusive os Decretos da Prefeitura Municipal de Canoas.</p> <p>Concedente:</p> <p>O Poder concedente, conforme previsto em contrato, tem o direito de proceder a modificações, acréscimos, aglutinações, desmembramentos, nas linhas e suas especificações, visando o atendimento de demandas oriundas da população e o melhor desempenho do Serviço, na forma do regramento legal, mantido o equilíbrio econômico-financeiro da atividade, não ensejando qualquer pretensão à indenização por parte da Concessionária decorrente de alterações introduzidas.</p> <p>É direito da concedente, se for solicitado formalmente o cumprimento de novas linhas, roteiros, extensões ou horários e a Concessionária não as executar, a suprir o solicitado por meio de contratação emergencial ou processo licitatório e concessão daquele novo objeto específico, independentemente de estar o novo objeto licitado dentro da área de abrangência deste Contrato. Também, em procedimento análogo se dará para o caso de desistência de operação de novas linhas em caráter experimental, ao fim do prazo ajustado de experiência.</p> <p>O Concedente obriga-se a manter em bom estado de trafegabilidade as vias urbanas por onde transitam as linhas de ônibus do sistema urbano.</p> <p>Conforme previsão contratual expressa, são direitos da Concedente efetuar as modificações e ajustes no Sistema referentes, entre outros, a:</p> <p>Modificações nos itinerários das linhas; integração física, institucional, tarifária, de linhas entre elas ou destas com outras modalidades de transporte; Acréscimo ou redução de carga horária, remanejamento de veículos entre as linhas e respectivos horários de circulação; Utilização de espaços internos ou externos dos veículos, abrigos, equipamentos e outros que venham a ser agregados ou envolvidos na presente Concessão, com exclusividade pelo Concedente, para exploração de publicidade comercial e/ou institucional.</p> <p>Eventual modificação na forma de remuneração, ressalvada justa arrecadação da Concessionária nos termos legais vigentes.</p> <p>O Concedente poderá fiscalizar os veículos e a documentação da Concessionária em qualquer local e hora onde eles se encontrem. Também poderá examinar a escrituração da Concessionária, a qual, para tanto, colocará à disposição os resultados contábeis, dados estatísticos e quaisquer outros elementos que se lhe solicite, para fins de controle e fiscalização</p>
Forma de Remuneração da Contratada	Não é indicado no contrato
Reajuste Tarifário	O Contrato estabelece é assegurado a revisão tarifária vigente, a qualquer tempo quando houver necessidade de reequilíbrio-econômico, devendo ser submetida a apreciação do Prefeito e o Conselho Municipal de Transportes
Requalificação da Tarifa	Não é indicado no contrato
Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	E assegurado o direito a revisão das tarifas vigentes, a qualquer tempo, para mais ou para menos, quando houver a necessidade de reequilíbrio econômico-financeiro da atividade, que será encaminhado ao Prefeito Municipal
Formas de Reequilíbrio	Não é indicado no contrato
Garantias	Não é indicado no contrato
Hipóteses de extinção	Conforme contrato, a concessão será extinta nas seguintes situações:

	advento do termo contratual; encampação; caducidade; rescisão; anulação; falência ou extinção da concessionária e falecimento ou incapacidade do titular, no caso de empresa individual.
Riscos da Contratada	Não é indicado no contrato
Riscos do Poder Concedente	Não é indicado no contrato
Transferência / Subcontratação	O contrato veda a subconcessão
Transferência de Controle	Não é indicado no contrato
Penalidades	<p>O Contrato aponta que se na execução dos serviços a Concessionário deixar de atender os requisitos sobre a execução do serviço do Contrato, o facultar-se a Concedente revogar a concessão. No que tange a violação de qualquer obrigação contratual pela Concessionária, será aplicada multa de até 50% do valor da outorga, deste Contrato, proporcionalmente à gravidade da violação, devidamente corrigido pelo IGP-M e acrescido de juros legais, desde a data da assinatura do Contrato, assegurada a defesa prévia e o contraditório</p> <p>Em caso de rescisão do presente Contrato, antes de seu término, por parte da Concessionária, fica ela sujeita ao pagamento de multa contratual de R\$3.672.150,00, equivalente a 10% do valor global estimado para o investimento na Concessão, mais multa dia de R\$12.118,10, equivalente a 0,033% do valor global estimado para o investimento na Concessão, ambos devidamente corrigidos, desde a data da assinatura do Contrato.</p> <p>O não cumprimento dos requisitos da contratação a partir da data de vigência do Contrato implica em pena de multa diária de até 20% sobre o faturamento bruto diário até o suprimento da condição ofertada e exigível, e em persistindo a irregularidade podendo determinar a cassação da Concessão.</p> <p>Confirme estabelecido no contrato, a caducidade da Concessão poderá ser declarada pelo poder concedente quando</p> <p>O serviço estiver sendo prestado de forma inadequada ou deficiente, tendo por base as normas, critérios, indicadores e parâmetros definidores da qualidade do serviço;</p> <p>A Concessionária descumprir cláusulas contratuais, ou disposições legais ou regulamentares concernentes à Concessão;</p> <p>A Concessionaria paralisar o serviço ou concorrer para tanto, ressalvadas as hipóteses decorrentes de caso fortuito ou força maior;</p> <p>A Concessionaria perder as condições econômicas, técnicas ou operacionais para manter a adequada prestação do serviço concedido;</p> <p>A Concessionaria não cumprir as penalidades impostas por infrações, nos devidos prazos;</p> <p>A Concessionaria não atender a intimação do Concedente no sentido de regularizar a prestação do serviço; e</p> <p>A Concessionaria for condenada em sentença transitada em julgado por sonegação de tributos, inclusive contribuições sociais.</p> <p>A declaração da caducidade da Concessão deverá ser precedida da verificação da inadimplência da Concessionaria em processo administrativo, assegurado o direito de ampla defesa.</p> <p>Instaurado o processo administrativo e comprovada a inadimplência, a caducidade será declarada por Decreto do Concedente, independentemente de indenização prévia, calculada no decurso do processo.</p> <p>Declarada a caducidade, não resultará para o Concedente qualquer espécie de responsabilidade em relação aos encargos, ônus, obrigações ou compromissos com terceiros ou com empregados da Concessionaria.</p>
Aditivos Contratuais	<p>Existência de eventuais termos aditivos e suas modificações contratuais</p> <p>Termo Aditivo n° 199/2017: Inclusão de cláusula obrigacional que torna Concessionária responsável pela prestação dos serviços de monitoramento do transporte coletivo via sistema CIT-GIS para controle de linhas e horários, assumindo todos os custos operacionais, contratuais e de manutenção deste programa de tecnologia e equipamentos locados fornecidos pela empresa TACOM. O sistema continuará hospedado e rondando no servidor do Município. O custo operacional absorvido pela Concessionária não integrará a composição da tarifa para o transporte coletivo.</p> <p>Termo Aditivo n° 198/2018: Prorrogar o contrato pelo prazo de 1 anos, a contar de 03 de novembro de 2018, podendo ser prorrogado até o limite estabelecido no art. 15, da Lei Municipal 4976/2005, mediante justificativa e autorização legislativa. Termo Aditivo</p>

n° 206/ 2019: Prorroga o contrato pelo prazo de 60 dias, a contar de 03 de novembro de 2019, podendo ser prorrogado até o limite estabelecido no art. 15, da Lei Municipal 4976/2005, mediante justificativa e autorização legislativa.
 Termo Aditivo n° 546/2023: Prorroga o contrato em caráter transitório por 12 meses, a contar de 03 de janeiro de 2024, podendo ter rescisão antecipada do contrato no caso de início das operações de transporte público coletivo de canoas por parte da vencedora do certame licitatório.

5.2.3 Alvorada

Operações de Transporte Coletivo de Passageiros – Contrato Lote de Linhas 02	
Contrato / Tipo de Operação	Contrato Processo Administrativo nº 9216/2024, Dispensa de Licitação nº 27/2024 - Sistema Público de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de Alvorada
Partes	Município de Alvorada e Soul Sociedade de Ônibus União LTDA
Autoridade Reguladora	O contrato atribui a Secretaria Municipal de Segurança e Mobilidade Urbana a qualidade de órgão gestor
Objeto	Contratação de uma Pessoa Jurídica para operar o Sistema Público de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de Alvorada, na qual será responsável pela exploração e operação das 05 Linhas do transporte Público Municipal
Municípios integrantes das linhas de transporte	Município de Alvorada
Tipo de Outorga	Prestação precária
Valor do contrato	Conforme contrato, o valor teto do subsídio ao final dos 12 meses é de R\$ 1.668.243,82, tendo o teto de tarifa de remuneração no valor de R\$9,62 e a tarifa social no valor de R\$ 4,70
Data de assinatura	24 de abril de 2024
Vigência	O contrato de concessão terá o prazo de 1 (um) ano, a partir da data da assinatura do contrato
Atribuições e obrigações	<p>Concessionária:</p> <p>Cabe ao concessionário, desde o primeiro dia da operação, providenciar a frota, equipamentos e recursos humanos integralmente disponíveis, que assegure a operação mínima de 09(nove) veículos para frota operacional e (03) três veículos para frota reserva, totalizando 12 (doze) veículos na frota total de veículos de transporte coletivo público. Bem como, contar com o Sistema de Bilhetagem e Monitoramento, devidamente instalados em seus ônibus e garagem e com Plataforma Digital com aplicativo para o acompanhamento das viagens, atendendo as exigências.</p> <p>A Concessionária deverá realizar, inicialmente, 68 viagens diárias de segunda a sexta-feira, 52 viagens nos sábados. Aos domingos e feriados, inicialmente, não haverá operação do transporte público coletivo</p> <p>O contrato estabelece expressamente que as obrigações da contratada são: operar os serviços de modo a garantir segurança, regularidade, eficiência e comodidade, na forma da legislação, do disposto no termo de referência da dispensa de licitação nº 27/2024 e seus Anexos que são parte integrante deste Contrato de Concessão;</p> <p>observar os procedimentos e as normas vigentes no Sistema Público de Transporte Coletivo de Passageiros;</p> <p>cobrar do usuário e arrecadar a tarifa paga em espécie ou, quando delegado pelo concedente, sob forma de créditos eletrônicos em sistema de bilhetagem automática regularmente instituído;</p> <p>guardar, conservar, manter, reparar, remover veículos de sua frota, incluídos os de reserva, observadas as normas técnicas expedidas pelo Concedente;</p> <p>permitir livre acesso aos servidores públicos encarregados da fiscalização, em qualquer época, às instalações e equipamentos integrantes do serviço, bem como, de seus registros contábeis;</p> <p>manter no município de Alvorada/RS, durante o prazo de vigência do Contrato de Concessão, instalações, com estrutura de natureza contábil, fiscal, trabalhista, previdenciária e demais pertinências</p> <p>zelar pela integridade dos bens vinculados à prestação do serviço, permitida contratação de seguro com terceiros;</p>

prestar informação aos usuários sobre os serviços, observados as normas estabelecidas;
ressarcir os danos causados ao Município causados em decorrência da execução dos serviços;
arcar com as despesas decorrentes da prestação de serviços;
substituir veículos que atingirem idade limite estabelecida pela legislação e manter perfil etário especificado para a frota em serviço;
realizar contratações, inclusive de mão-de-obra, conforme disposições de direito privado e trabalhista, não havendo qualquer relação entre terceiros contratados pelo Concedente e o Concedente;
informar, mensalmente, ao Concedente, os dados e informações operacionais, tais como, número de passageiros transportados por linha, número de pagantes por linha e por tipo de tarifa, quilometragem rodada por linha e por veículo, frota utilizada, número de motoristas e cobradores alocados por linha por mês, dentre outras determinadas pelo Concedente.
solicitar a anuência prévia do Concedente para transferência parcial ou total do controle acionária da Concessionária;
responsabilizar-se, mesmo após a vigência do presente Contrato de Concessão, referente a ações judiciais trabalhistas e previdenciárias, assumindo, em qualquer circunstância como única e exclusiva empregadora e responsável por qualquer ônus decorrente de tais ações, reivindicações ou reclamações.

No que tange aos empregados da concessionária, o contrato coloca como obrigação que os funcionários estejam devidamente identificados, habilitados e adequadamente uniformizados, respondendo por atos e ações por eles praticados, que atentem à moral, aos bons costumes e aos direitos de terceiros, especialmente dos usuários. Ademais, faz-se necessário registrar registrados junto às repartições competentes, portem crachá Indicativos de suas funções e estejam instruídos a prestar apoio aos usuários e às autoridades.

Sobre a prestação de contas, cabe a concessionária, ao final de cada Trimestre, apresentar ao Concedente demonstrativos financeiros e de resultados demonstrando sua boa saúde financeira.

Concedente:

A concedente reserva para si o direito de proceder as modificações, acréscimos, aglutinações, desmembramentos nas linhas e suas especificações, visando o atendimento de demandas oriundas da população e o melhor desempenho do serviço.

Cabe ao poder concedente acompanhar, fiscalizar e avaliar a execução do contrato, por meio do fiscal por ele indicado, a quem competirá comunicar as falhas porventura constatadas no seu cumprimento, assim como, determinar as providências necessárias para suas respectivas conexões.

Conforme previsto no contrato, cabe ao Poder Concedente os seguintes encargos:

planejamento, a regulamentação do serviço e a normatização técnica;

a fiscalização, conforme normas regulamentares e contratuais;

a aplicação de penalidades regulamentares e contratuais;

intervir na prestação dos serviços nos casos previstos na legislação e neste Contrato de Concessão;

calcular e fixar as tarifas pública e de remuneração dos serviços de acordo com a legislação municipal e o presente Contrato de Concessão;

gerenciar a receita resultante do pagamento das tarifas públicas feitas pelos usuários, visando a garantia do equilíbrio econômico e financeiro do presente contrato
implementar as medidas necessárias para a garantia econômica e financeira do contrato

cumprir e fazer cumprir disposições regulamentares dos serviços e cláusulas deste Contrato de Concessão;

zelar pela boa qualidade dos serviços, em consonância com os mecanismos de avaliação de desempenho previstos neste Contrato de Concessão;

apurar e solucionar queixas e cientificar os usuários das medidas tomadas;

declarar de utilidade pública os bens necessários à execução dos serviços;

estimular aumento da qualidade, produtividade e preservação do meio ambiente;

estimular a formação de associações de usuários para defesa de interesses relativos ao serviço;

	determinar a instalação de instrumentos de controle eletrônico dos serviços e da receita, a utilização dos dispositivos pela Concessionária e gerenciar os dados resultantes
Forma de Remuneração da Contratada	Não é indicado no contrato
Reajuste Tarifário	Não é indicado no contrato
Requalificação da Tarifa	Não é indicado no contrato
Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	Em casos excepcionais de aumento de custos a contratada poderá solicitar o reequilíbrio tarifário referente à TARIFA DE REMUNERAÇÃO MENSAL, em caso desta ser maior do que a TARIFA DE REFERÊNCIA nos termos do Artigo 52 da Lei Municipal 1.003/1999. Ressalta que os parâmetros do repasse correspondentes ao equilíbrio econômico-financeiro, visando assegurar a modicidade da tarifa estão estabelecidos nos termos da Lei Municipal 3.399/2019, LM 3883/2023 e Decreto Municipal 101/ 2023.
Formas de Reequilíbrio	Não é indicado no contrato
Garantias	Não é indicado no contrato
Hipóteses de extinção	<p>Conforme contrato, constituirão motivos para extinção do contrato, a qual deverá ser formalmente motivada nos autos do processo, assegurados o contraditório e a ampla defesa, as seguintes situações:</p> <p>não cumprimento ou cumprimento irregular de normas editalícias ou de cláusulas contratuais, de especificações, de projetos ou de prazos;</p> <p>desatendimento das determinações regulares emitidas pela autoridade designada para acompanhar e fiscalizar sua execução ou por autoridade superior;</p> <p>alteração social ou modificação da finalidade ou da estrutura da empresa que restrinja sua capacidade de concluir o contrato;</p> <p>decretação de falência ou de insolvência civil, dissolução da sociedade ou falecimento do contratado;</p> <p>caso fortuito ou força maior, regulamente comprovados, impeditivos da execução do contrato;</p> <p>atraso na obtenção da licença ambiental, ou impossibilidade de obtê-la, ou alteração substancial do anteprojeto que dela resultar, ainda que obtida no prazo previsto;</p> <p>atraso na liberação das áreas sujeitas a desapropriação, a desocupação ou a servidão administrativa, ou impossibilidade de liberação dessas áreas;</p> <p>razões de interesse público, justificadas pela autoridade máxima do órgão ou da entidade contratante;</p> <p>não cumprimento das obrigações relativas à reserva de cargos prevista em lei, bem como em outras normas específicas, para pessoa com deficiência, para reabilitado da Previdência Social ou para aprendiz.</p> <p>decretação de caducidade da Concessão;</p> <p>encampação;</p> <p>rescisão unilateral por parte da Concessionária, nos casos e na forma prevista no Art. 39 da Lei Federal 8.987/1995.</p> <p>O contrato também estabelece casos que poderá ser declarado unilateralmente a caducidade do contrato, independentemente de intervenção judicial, sem que assista à Concessionária qualquer direito de reclamação ou indenização:</p> <p>inadimplemento de qualquer cláusula do contrato, por parte da Concessionária;</p> <p>negligência, imprudência ou desídia por parte da CONCESSIONÁRIA na realização dos serviços, bem como deficiência grave na operação de serviços concedidos, nos termos deste Contrato de Concessão;</p> <p>ameaça de interrupção ou efetiva interrupção dos serviços. por exclusiva responsabilidade da CONCESSIONÁRIA, sem comprovada justificativa apresentada ao CONCEDENTE, por escrito e por ele aceita;</p> <p>perda dos requisitos de idoneidade e capacidade financeira, técnica ou fiscal da Concessionária.</p> <p>Liquidação judicial ou extrajudicial, concurso de credores ou falência da Concessionária</p> <p>transformação, cisão, fusão ou incorporação da Concessionária, sem prévia e expressa anuência do Concedente;</p> <p>transferência deste contrato a terceiro no todo ou em parte, sem prévia e expressa anuência do Concedente;</p>

	<p>O contrato estabelece que terá direito à extinção do contrato nas seguintes hipóteses:</p> <p>supressão, por parte da Administração, de obras, serviços ou compras que acarrete modificação do valor inicial do contrato além do limite permitido no Ali. 125 da Lei Federal nº 14.133/2021;</p> <p>suspensão de execução do contrato, por ordem escrita da Administração, por prazo superior a 3 meses;</p> <p>repetidas suspensões que totalizem 90 dias úteis, independentemente do pagamento obrigatório de indenização pelas sucessivas e contratualmente imprevistas desmobilizações e mobilizações e outras previstas;</p> <p>atraso superior a 2 meses, contado da emissão da nota fiscal, dos pagamentos ou de parcelas de pagamentos devidos pela Administração por despesas de obras, serviços ou fornecimentos;</p> <p>não liberação pela Administração, nos prazos contratuais, de área, local ou objeto, para execução de obra, serviço ou fornecimento, e de fontes de materiais naturais especificadas no projeto, inclusive devido a atraso ou de cumprimento das obrigações atribuídas pelo contrato à Administração relacionadas a desapropriação, a desocupação de áreas públicas ou a licenciamento ambiental.</p> <p>No caso de extinção do contrato decorrente de culpa exclusiva da Administração, o contratado será ressarcido pelos prejuízos regularmente comprovados que houver sofrido e terá direito a: devolução da garantia; pagamentos devidos pela execução do contrato até a data de extinção; pagamento do custo da desmobilização.</p>
Riscos da Contratada	<p>O contrato coloca como responsabilidade da contratada as seguintes infrações:</p> <p>dar causa à inexecução parcial do contrato;</p> <p>dar causa à inexecução parcial do contrato que cause grave dano à Administração, ao funcionamento dos serviços públicos ou ao interesse coletivo;</p> <p>dar causa à inexecução total do contrato;</p> <p>deixar de entregar a documentação exigida para o certame;</p> <p>não manter a proposta, salvo em decorrência de fato superveniente devidamente justificado;</p> <p>não celebrar o contrato ou não entregar a documentação exigida para a contratação, quando convocado dentro do prazo de validade de sua proposta;</p> <p>ensejar o retardamento da execução ou da entrega do objeto da licitação sem motivo justificado;</p> <p>apresentar declaração ou documentação falsa exigida para o certame ou prestar declaração falsa durante a execução do contrato;</p> <p>praticar ato fraudulento na execução do contrato;</p> <p>comportar-se de modo inidôneo ou cometer fraude de qualquer natureza;</p> <p>praticar atos ilícitos com vistas a frustrar os objetivos da licitação</p> <p>Praticar ato lesivo</p>
Riscos do Poder Concedente	Não é indicado no contrato
Transferência / Subcontratação	<p>O Contrato possibilita a contratação de terceiros para tanto, deverão ser observadas as seguintes regras:</p> <p>a empresa ou o profissional contratado assumirá responsabilidade civil objetiva pela veracidade e pela precisão das informações prestadas, firmará termo de compromisso de confidencialidade e não poderá exercer atribuição própria e exclusiva de fiscal do contrato;</p> <p>a contratação de terceiros não eximirá de responsabilidade o fiscal do contrato, nos limites das informações recebidas do terceiro contratado.</p>
Transferência de Controle	<p>O contrato estabelece que, no caso de risco à continuidade dos serviços o de deficiência grave nas condições de atendimento dos serviços à população, e após aviso prévio à Concessionária para que corrija as faltas apontadas em tempo hábil, o Concedente poderá, independentemente de qualquer medida judicial, intervir na operação dos serviços, assumindo-os total ou parcialmente e passando a controlar os meios materiais e humanos de que a Concessionária se utiliza, assim entendidos o pessoal, os veículos, as garagens, as oficinas e todos os de seus empregados na operação dos serviços por tempo determinado.</p> <p>Tal intervenção será determinada por decreto municipal que nomeará o interventor, o prazo de validade que não poderá ser superior à 180 e as condições da mesma.</p>

Penalidades	<p>O contrato contempla as seguintes sanções no caso de infrações administrativas:</p> <p>advertência;</p> <p>multa;</p> <p>impedimento de licitar e contratar;</p> <p>declaração de inidoneidade para licitar ou contratar;</p> <p>declaração de caducidade da Concessão.</p> <p>Para a aplicação das sanções serão considerados os seguintes pontos a natureza e a gravidade da infração cometida;</p> <p>as peculiaridades do caso concreto;</p> <p>as circunstâncias agravantes ou atenuantes;</p> <p>os danos que dela provierem para a Administração Pública;</p> <p>a implantação ou o aperfeiçoamento de programa de integridade, conforme normas e orientações dos órgãos de controle.</p>
Aditivos Contratuais	N/A

5.2.4 Esteio

Operações de Transporte Público Coletivo Urbano de Passageiros	
Contrato / Tipo de Operação	CONTRATAÇÃO EMERGENCIAL DE EMPRESA ESPECIALIZADA PARA EXECUÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS DO MUNICÍPIO DE ESTEIO - SMSP
Partes	Município de Esteio e VIAÇÃO HAMBURGUESA LTDA,
Autoridade Reguladora	N/A
Objeto	Constitui o objeto do presente instrumento a CONTRATAÇÃO EMERGENCIAL DE EMPRESA ESPECIALIZADA PARA EXECUÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS DO MUNICÍPIO DE ESTEIO - SMSP.
Municípios integrantes das linhas de transporte	MUNICÍPIO DE ESTEIO
Tipo de Outorga	Prestação precária
Valor do contrato	N/A
Data de assinatura	19 de janeiro de 2023
Vigência	N/A
Atribuições e obrigações	<p>Concessionário:</p> <p>Cabe a concessionária prestar serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, conforme estabelecido neste contrato, nas normas pertinentes, e no Termo de Referência, de modo a satisfazer as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação, devendo, para tanto, procurar modernizar seus veículos e mantê-los em bom estado de conservação, bem como realizar as obrigações constantes deste contrato.</p> <p>O contrato coloca expressamente como obrigações da Contratada:</p> <p>Executar o serviço de modo satisfatório e de acordo com as determinações do Município, constantes do Edital, Termo de Referência em suas leis e regulamentos.</p> <p>Cumprir os horários e itinerários fixados pelo Município.</p> <p>Cobrar as tarifas estipuladas neste contrato.</p> <p>Iniciar os serviços em 27 de janeiro de 2023.</p> <p>Estacionar nos pontos de parada fixados pelo Município.</p> <p>Responder por si e por seus prepostos, por danos causados ao Município ou a terceiros, por dolo ou culpa.</p> <p>Cumprir os decretos, portarias, resoluções e ordens de serviço de operação do Município.</p> <p>Submeter os veículos às vistorias técnicas determinadas pelo Município.</p> <p>Tratar com urbanidade os usuários e com respeito os agentes do poder público.</p> <p>Segurar os passageiros contra acidentes.</p> <p>Manter os veículos sempre limpos e em condições de segurança.</p> <p>Manter em dia o inventário e registro dos bens vinculados à concessão.</p>

	<p>Prestar contas da gestão do serviço ao poder concedente e aos usuários semestralmente, através de Relatório Circunstanciado, do qual deverá ser dada publicidade através da imprensa local.</p> <p>Publicar, semestralmente, demonstrativos contábeis que demonstrem a situação financeira do Contratado.</p> <p>Permitir aos encarregados da fiscalização livre acesso, em qualquer época, aos bens destinados ao serviço, bem como a seus registros contábeis.</p> <p>Zelar pela integridade dos bens vinculados à prestação do serviço, bem como segurá-los adequadamente.</p> <p>Suprir o horário com outro veículo, sempre que por desarranjo ou outra circunstância, tenha que recolher o veículo em serviço.</p> <p>Transportar, gratuitamente, um (01) servidor público municipal ocupante de cargo de fiscal, quando esse estiver a serviço.</p> <p>Transportar, gratuitamente, idosos e deficientes físicos, na forma da lei municipal e seu regulamento.</p> <p>Manter os veículos emplacados no Município de Esteio, na forma da legislação vigente.</p> <p>Transportar os passageiros com desconto ou isenção de passagem na forma da legislação vigente.</p> <p>Implantar a bilhetagem eletrônica.</p> <p>Realizar o transporte dos PPDs, providenciando seu embarque mesmo quando desacompanhado na forma da legislação vigente.</p> <p>Manter atualizados todos os dados, informações, que direta ou indiretamente influenciam na prestação de contas ao Poder concedente.</p> <p>Autorizar a fixação de publicidade na forma da legislação em vigor.</p> <p>Contratante: O contrato também estabelece as atribuições do Poder Concedente nos seguintes moldes:</p> <p>Regulamentar o serviço concedido e fiscalizar permanentemente sua prestação.</p> <p>Aplicar as penalidades regulamentares e contratuais.</p> <p>Intervir na prestação do serviço, quando necessário, para assegurar a adequação da prestação do serviço, bem como o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes.</p> <p>Regulamentar o serviço concedido e fiscalizar permanentemente sua prestação.</p> <p>Aplicar as penalidades regulamentares e contratuais.</p> <p>Intervir na prestação do serviço, quando necessário, para assegurar a adequação da prestação do serviço, bem como o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes.</p> <p>Atribui-se ao Concedente a função de fiscalização do cumprimento do contrato, acompanhamento a execução do serviço e a entrega</p>
Forma de Remuneração da Contratada	O contrato estabelece que a tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo deverá ser constituída pelo preço público cobrado do usuário pelos serviços, somado à receita oriunda de outras fontes de custeio, de forma a cobrir os reais custos do serviço prestado ao usuário por operador público ou privado, além da remuneração do prestador. O valor da tarifa de remuneração será mensalmente calculado considerada a proposta da contratada na forma da planilha ANTP.
Reajuste Tarifário	Conforme colocado em contrato, qualquer modificação no preço das passagens vigorará depois de aprovada pelo Município e anunciada com antecedência mínima de 10 dias
Requalificação da Tarifa	N/A
Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	Não previsto no contrato.
Formas de Reequilíbrio	Não previsto no contrato.
Garantias	Não previsto no contrato.
Hipóteses de extinção	O contrato estabelece como hipóteses para a extinção o seguinte: Advento do termo contratual; Encampação; Caducidade; Rescisão; Anulação; e Falência ou extinção da empresa contratada e falência ou incapacidade do titular, no caso de empresa individual.

	<p>Extinta a concessão, retornam ao Poder Concedente todos os bens reversíveis, direitos e privilégios transferidos ao Concessionário conforme previsto no Edital e estabelecido no contrato</p> <p>Extinta a Concessão, haverá a imediata assunção do serviço pelo Poder Concedente, procedendo-se aos levantamentos, avaliações e liquidações necessários.</p> <p>A assunção do serviço autoriza a ocupação das instalações e a utilização, pelo Poder Concedente, de todos os Bens reversíveis.</p> <p>Nos casos previstos como Advento do termo contratual e Encampação, o poder Concedente, antecipando-se à extinção da Concessão, procederá aos levantamentos e avaliações necessários à determinação dos montantes da indenização de que será devida à Concessionária nos termos do arts. 36 e 37 da Lei 8.987/95.</p> <p>Além disso, o contrato coloca como casos passíveis de rescisão contratual, por parte do contratante, independentemente de interpelação judicial ou extrajudicial, sem que assista a Concessionária qualquer direito à reclamação ou indenização:</p> <p>O não cumprimento cláusulas de das cas contratuais, específicas ou prazo.</p> <p>Cumprimento irregular das cláusulas contratuais</p> <p>A lentidão no seu cumprimento, levando a Contratada à não conclusão dos serviços nos prazos estipulados.</p> <p>Atraso injustificado no início dos serviços.</p> <p>A subcontratação total ou parcial do objeto, a associação da CONTRATADA com outrem, a cessão ou transferência total ou parcial, bem como a fusão, cisão ou incorporação, que afetem a boa execução do contrato.</p> <p>O não atendimento das determinações regulares da autoridade designada para acompanhar e fiscalizar a sua execução, assim como a dos seus superiores.</p> <p>Reiterada desobediência dos preceitos estabelecidos em lei e neste contrato.</p> <p>Falta grave a juízo do Município, devidamente comprovada após garantida a ampla defesa.</p> <p>Paralisação ou abandono total ou parcial do serviço, ressalvada as hipóteses de caso fortuito ou força maior.</p> <p>Não der início às atividades no prazo previsto neste contrato.</p> <p>Ficar cabalmente demonstrado ser antieconômico o serviço concedido.</p> <p>Prestação do serviço de forma inadequada ou deficiente.</p> <p>Descumprimento das normas municipais que regulamentam o serviço concedido.</p> <p>O contratado não cumprir as penalidades impostas por infrações ou deixar de adimplir os impostos municipais incidentes sobre o serviço nos devidos prazos.</p> <p>O Contratado não atender a intimação do poder concedente no sentido de regularizar a prestação do</p> <p>O Contratado for condenado em sentença transitado em julgado por sonegação, inclusive de contribuições sociais.</p>
Riscos da Contratada	Não previsto no Contrato.
Riscos do Poder Concedente	Não previsto no Contrato.
Transferência / Subcontratação	N/A
Não previsto no Contrato.	Não previsto no Contrato.
Penalidades	<p>Conforme previsão contratual, estará sujeita às sanções a empresa que:</p> <p>a) não assinar o contrato ou a ata de registro de preços;</p> <p>b) deixar de entregar, nos prazos determinados, qualquer documentação exigida no edital;</p> <p>c) apresentar documentação falsa;</p> <p>d) não mantiver a proposta;</p> <p>e) comportar-se de modo inidôneo, fizer declaração falsa ou cometer fraude fiscal;</p> <p>O concessionário sujeitará as seguintes sanções:</p> <p>a) impedimento de licitar e contratar com o Município de Esteio</p> <p>b) Declaração de inidoneidade para licitar ou contratar com a Administração Pública</p> <p>c) multa de 3000(três mil) vezes o valor total da tarifa pública fixado neste Edital R\$ 3,80(três reais e oitenta centavos);</p>

	Pela inobservância parcial das obrigações previstas na legislação em vigor e, em especial, das previstas no contrato, o Poder Público contratante poderá, de acordo com a natureza da infração, aplicar ao contratado, as sanções previstas na Lei Municipal nº 3839/04.
Aditivos Contratuais	N/A

5.2.5 Sapucaia do sul

Operações de Transporte Público Coletivo Urbano de Passageiros	
Contrato / Tipo de Operação	CONTRATO EMERGENCIAL DO TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS
Partes	MUNICÍPIO DE SAPUCAIA DO SUL E EXPRESSO CHARQUEADAS TRANSPORTES LTDA.
Autoridade Reguladora	N/A
Objeto	contrato que autoriza a exploração de serviços de transporte coletivo público urbano de passageiros no Município de Sapucaia do Sul pela contratada, em caráter precário limitado a perfectibilizarão do novo termo contratual a ser originado pelo processo licitatório pertinente,
Municípios integrantes das linhas de transporte	MUNICÍPIO DE SAPUCAIA DO SUL em suas 18 linhas.
Tipo de Outorga	Regime precário
Valor do contrato	N/A
Data de assinatura	04 de setembro de 2023
Vigência	1 ano, iniciando-se no dia 08 de setembro de 2023
Atribuições e obrigações	<p>Contratada:</p> <p>É obrigação, conforme previsão contratual, obedecer aos horários de saída, número de viagens, itinerários e custo operacional. Além disso, desde o início da operação deverá contar com Sistema de Bilhetagem Eletrônica e Monitoramento, devidamente instalados em seus ônibus e garagem(ns) e com Plataforma Digital com aplicativo para o acompanhamento das viagens, atendendo as exigências do Termo de Referência.</p> <p>Também deverá contar com uma frota, equipamentos e recursos humanos integralmente disponíveis, que assegure a operação mínima de 30(trinta) veículos em operação e 6(seis) veículos reservas, totalizando uma frota de 36 (trinta e seis) veículos disponíveis para a operação do transporte coletivo público de passageiros de</p> <p>Em previsão expressa do contrato, as obrigações da contratada são:</p> <p>Prestar serviço adequado de acordo com o disposto no artigo 6º da Lei 8.997, de fevereiro de 1995.</p> <p>Permitir e facilitar o exercício da fiscalização pelo Contratante.</p> <p>Manter frota adequada, permanentemente, às exigências da demanda e idade recomendada pelo Contratante.</p> <p>Emitir, comercializar e controlar passes e vales-transportes.</p> <p>Adotar uniformes e identificação para todo o pessoal de operação.</p> <p>Executar os serviços mediante cumprimento de horários, frequência, frota, tarifa, itinerários, pontos de paradas e terminais de acordo com a regulamentação municipal.</p> <p>Apresentar, sempre que for exigido, seus veículos para inspeção técnica veicular, comprometendo-se a sanar as irregularidades apontadas antes de retornar o veículo para operação.</p> <p>Manter as características fixadas pelo Poder Concedente para os veículos da operação.</p> <p>Apresentar seus veículos para início de operação e mantê-los em adequado estado de conservação e limpeza.</p> <p>Manter programas contínuos de treinamento para seus empregados, assegurando a eficiência do desempenho profissional, com a abordagem de questões referentes às relações humanas, direção defensiva, conservação do equipamento, legislação e primeiros socorros.</p>

	<p>Adotar providências para o prosseguimento da viagem, no caso de interrupção, sem ônus para os usuários.</p> <p>Reservar assentos para uso preferencial de idosos, gestantes e deficientes físicos.</p> <p>Manter em seus veículos cartaz, pintura ou adesivo onde constem os números de telefones do Contratante e do Serviço de Atendimento ao Passageiro (SAP) para sugestões e reclamações.</p> <p>Disponibilizar, à fiscalização de transportes, o acesso aos dados referentes a quantidade de passageiros oriundos do Sistema de Bilhetagem Eletrônica e Plataforma Digital, garantindo, desta forma, que tanto o gerenciador quanto o poder público tenham informações precisas e fidedignas sobre os usuários transportados no dia a dia.</p> <p>Implantar Comunicação com os usuários através de Plataformas Digitais.</p> <p>Realizar as inspeções técnicas veiculares e vistorias sempre que solicitado.</p> <p>Adotar providências para a ampliação da oferta de transporte, caso necessário, de acordo com as determinações da Secretaria Municipal de Segurança e Trânsito.</p> <p>Fornecer ao Município os resultados contábeis, os dados estatísticos e quaisquer elementos que forem solicitados para os fins de controle e fiscalização, atendendo aos prazos e formas de apresentação solicitados pelos agentes de fiscalização do Município.</p> <p>Para a integralidade deste atendimento a Contratada deverá manter administração específica e escrituração de natureza contábil, fiscal, trabalhista e previdenciária formuladas em separado, abrangendo apenas os serviços relacionados ao contrato emergencial.</p> <p>Solicitar a anuência prévia do Poder Concedente antes da concessão de reajustes e benefícios em dissídios coletivos</p> <p>Contratante:</p> <p>O contrato estabelece como obrigações do contratante os seguintes aspectos:</p> <p>Acompanhar e fiscalizar a execução dos serviços;</p> <p>Proporcionar todas as facilidades para que a Contratada possa cumprir a obrigação de prestação dos serviços dentro das normas do contrato;</p> <p>Aplicar à Contratada as sanções cabíveis;</p> <p>Documentar as ocorrências havidas na execução deste contrato;</p> <p>Fiscalizar o cumprimento das obrigações contratuais pela Contratada;</p> <p>Prestar informações e esclarecimentos pertinentes ao objeto deste contrato que venham a ser solicitados pela Contratada</p> <p>O contrato coloca como responsabilidade do contratante a fiscalização sobre o contrato. Bem como de intervir na operação do serviço</p>
Forma de Remuneração da Contratada	Conforme expresso em contrato as receitas necessárias para a constituição do valor de REMUNERAÇÃO DA CONTRATADA advirão da cobrança da TARIFA USUÁRIO.
Reajuste Tarifário	N/A
Requalificação da Tarifa	N/A
Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	Não previsto no contrato.
Formas de Reequilíbrio	Não previsto no contrato.
Garantias	Não previsto no contrato.
Hipóteses de extinção	<p>Conforme previsão contratual, a inexecução total ou parcial do referido contrato enseja a sua extinção, conforme disposto nos artigos 137 a 139 da Lei nº 14.133/2021, nos seguintes casos</p> <p>Automaticamente no final do prazo estipulado na cláusula terceira ou com o início da operação por empresa vencedora do certame licitatório em andamento;</p> <p>Determinada por ato unilateral e escrito do Contratante nos casos previstos pela Lei 14.133/2021, notificando-se a Contratada;</p> <p>Amigável, por acordo entre as partes, reduzida a termo nos auto do expediente administrativo, desde que haja conveniência para o Contratante Judicial, nos termos da legislação vigente sobre a matéria.</p> <p>A extinção administrativa ou amigável deve ser precedida de autorização escrita e fundamentada da autoridade competente.</p>

	Os casos de extinção contratual devem ser formalmente motivados nos autos do processo, assegurado o contraditório e a ampla defesa. A Contratada reconhece todos os direitos da Contratante em caso de eventual extinção contratual.
Riscos da Contratada	Não previsto no contrato.
Riscos do Poder Concedente	Não previsto no contrato.
Transferência / Subcontratação	Não previsto no contrato.
Transferência de Controle	Não previsto no contrato.
Penalidades	O contrato estabelece como sanções administrativas à Contratada que descumprir parcial ou integralmente o contrato celebrado o seguinte: Advertência; Multa; Suspensão temporária de participação em licitação e impedimento de contratar com a Administração; Declaração de inidoneidade para licitar ou contratar com a Administração; e Caducidade da Concessão
Aditivos Contratuais	N/A

5.3 Sistema de Bilhetagem da RMPA

BILHETAGEM	
Autoridade metropolitana responsável	A ATM consiste em associação formada pelas empresas operadoras de transporte coletivo na RMPA, é responsável pela gestão do sistema de bilhetagem eletrônica (“TEU”), que se utiliza da tecnologia da TACOM. Já a ATP gerencia o Sistema Integrado Metropolitano (“SIM”), sistema da Trensurb com cartões inteligentes, e o Sistema de Transporte Integrado (“TRI”), utilizando a tecnologia PRODATA em seus validadores.
Instrumento contratual / convênio	segundo dados da ATP, em 2009, foi assinado um convênio entre a ATP, Trensurb e Prefeitura de Porto Alegre para Integração Técnico Operacional e Tarifário do STPO e Sistema de Trem Metropolitano. No entanto, não identificamos nenhum convênio envolvendo a delegação da gestão do TEU, SIM ou TRI.
Conta de Arrecadação/Centralização	Não há informações disponíveis.
Conta de Repasse	Não há informações disponíveis.
Conta de Complementação	Não há informações disponíveis.
Sistema de Rateio	Não há informações disponíveis.
Ordem de prioridades nos repasses	Não há informações disponíveis.
Periodicidade dos repasses	Não há informações disponíveis.
Cronograma de implantação de novos sistemas de arrecadação e repartição tarifária	Não há informações disponíveis.
Instituição financeira custodiante	Não há informações disponíveis.