

Estudo Nacional de Mobilidade Urbana



Relatório de Diagnóstico Volume 2

Região Metropolitana do Rio de Janeiro

Julho de 2025

Elaborado com a colaboração das equipes do BNDES, do Ministério das Cidades e de diversas instituições públicas e privadas do setor de mobilidade urbana

O “**Estudo Nacional de Mobilidade Urbana**: Desenvolvimento do Transporte Público de Média e Alta Capacidades nas principais Regiões Metropolitanas do país” (**ENMU**) é uma iniciativa conjunta do BNDES e do Ministério das Cidades, no âmbito do Acordo de Cooperação Técnica nº 01-2023 / D-121.2.0027.23, de 24/10/2023.



MINISTÉRIO DAS
CIDADES



Este trabalho foi realizado com recursos do Fundo de Estruturação de Projetos do BNDES (BNDES FEP), no âmbito da RFP nº 16/2023. A atuação do Consórcio de Consultores foi objeto do contrato de prestação de serviços OCS nº 151/2024, celebrado com o BNDES em 10/05/2024, sob a liderança dos seguintes profissionais:

Diagnóstico, Rede Estrutural Necessária e Banco de Projetos

Logit

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

Oficina Consultores

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

TYLin

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

Coordenação do PMO e desenvolvimento dos Insumos da Estratégia Nacional

Bain & Company

Rodrigo Más, Wagner Costa

Assessoria Jurídica

Machado Meyer

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

Sistema de Informações Geográficas (SIG)

Logit

Patrícia Tozzi, Débora Gonçalves

Geológica

Cássio Fernando Rossetto

Consultores

Orlando Strambi, Claudia Martinelli

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

Equipe Técnica

Diagnóstico, Rede Estrutural Necessária e Banco de Projetos

Logit

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

Oficina Consultores

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

TYLin

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

Assessoria Jurídica

Machado Meyer

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

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

Índice

1	Introdução	6
2	Apêndice I - Aspecto Institucional	7
2.1	Composição e caracterização da RMRJ	7
2.1.1	Municípios integrantes	7
2.1.2	Características	7
2.1.3	Criação da RMRJ	7
2.1.4	Planejamento e Gestão Metropolitana	8
2.1.5	Governança da RMRJ	9
2.1.6	Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários, Ferroviários, Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro (AGETRANSP)	16
2.1.7	Companhia de Transportes sobre Trilhos do Estado do Rio de Janeiro (“RIOTRILHOS”)	16
2.1.8	Companhia Estadual de Engenharia de Transportes e Logística	17
2.1.9	Departamento de Transportes Rodoviários do Estado do Rio de Janeiro (“DETRO”)	17
2.1.10	Companhia de Desenvolvimento Rodoviário e Terminais do Estado do Rio de Janeiro (“CODERTE”)	17
2.1.11	Secretaria do Estado de Transportes e Mobilidade Urbana (SETRAM)	18
2.1.12	Departamento Estadual de Trânsito (“DETRAN”)	18
2.1.13	Secretaria Estadual de Infraestrutura e Obras Públicas (“SEIOP”)	18
2.2	Normas, diretrizes e planos metropolitanos	19
2.2.1	Política Nacional de Mobilidade Urbana	19
2.2.2	Estatuto da Metrôpole	19
2.2.3	Plano Diretor de Transportes Urbano da RMRJ	20
2.2.4	PDUI da RMRJ	21
2.2.5	Plano de Mobilidade para Região Metropolitana do Rio de Janeiro - PRM 2034	23
2.3	Normas dos Municípios da Área de Estudo	25
2.3.1	Lei Orgânica dos Municípios	25
2.3.2	Governança Municipal	29
2.3.3	Plano Diretor	33
2.3.4	Plano de mobilidade	40
3	Apêndice II – Aspectos Jurídico e Regulatório	44
3.1	Aspectos do arcabouço normativo (Metropolitano, Estadual ou Municipal) na gestão da mobilidade urbana sob os seguintes pontos de vista	44
3.1.1	Urbanístico	44
3.1.2	Institucional	44

3.1.3	Ambiental	45
3.1.4	Operacional	46
3.1.5	Financeiro.....	47
3.2	Diagnóstico das operações existentes.....	51
3.2.1	Sistema de Transporte Público de Passageiros da RMRJ	51
	Principais operações de transporte no âmbito da RMRJ	53
3.2.2	53
3.2.3	Situação atual da prestação dos serviços	61
3.2.4	Sistema Bilhetagem.....	62
	Principais operações de transporte nos Municípios da Área de Estudo.....	65
3.2.5	65
3.2.6	Normas sobre transporte coletivo urbano nos Municípios da Área de Estudo.....	73
3.2.7	Sistema de bilhetagem dos Municípios da Área de Estudo.....	82
3.3	Anexos Jurídicos	87

1 Introdução

Este Caderno de Apêndices é o Volume 2 integrante do relatório D1 – Relatório de Diagnóstico da Região Metropolitana do Rio de Janeiro – RMRJ (Volume 1) 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 Volume I.

O Apêndice II apresenta o conjunto de informações e análises feitas para elaboração do diagnóstico jurídico e regulatório da RMRJ, constante n capítulo 3.7 do Volume I.

2 Apêndice I - Aspecto Institucional

A abordagem dos aspectos institucionais tem como objetivos analisar as estruturas governamentais e a gestão e a governança do TPC. Para isso, foram abordadas as relações interfederativas dos órgãos, além de informações relacionadas a mobilidade e transporte, focadas nos investimentos e custos, com detalhe na operação do transporte. A análise abrange tanto a esfera municipal, quanto a estadual e a metropolitana, identificando competências, lacunas e instrumentos de cooperação.

2.1 Composição e caracterização da RMRJ

2.1.1 Municípios integrantes

A Região Metropolitana do Rio de Janeiro (“RMRJ”) é composta por um total de 22 (vinte e dois) municípios, sendo eles: Rio de Janeiro, Belford Roxo, Cachoeiras de Macacu, Duque de Caxias, Guapimirim, Itaboraí, Itaguaí, Japeri, Magé, Maricá, Mesquita, Nilópolis, Niterói, Nova Iguaçu, Paracambi, Petrópolis, Queimados, Rio Bonito, São Gonçalo, São João de Meriti, Seropédica e Tanguá.

2.1.2 Características

A RMRJ conta com uma extensão de 7.535 km² e soma um total de 13.189.574 habitantes, conforme dados do Censo Demográfico de 2022, produzido Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (“IBGE”).

A RMRJ abriga cerca de 75% da população residente no Estado do Rio de Janeiro. Sozinha a população do município-núcleo da região metropolitana, Rio de Janeiro, correspondia, a 52,8% da população metropolitana, de acordo com o Censo Demográfico de 2022. 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 Rio de Janeiro, Niterói, Duque de Caxias, Nova Iguaçu, São Gonçalo, São João de Meriti e Belford Roxo (“Municípios da Área de Estudo”), concentram a maior parte da população metropolitana.

2.1.3 Criação da RMRJ

A RMRJ foi originalmente constituída por meio da LC nº 20/74, com fundamento no art. 164 da Constituição Federal da República de 1967¹. Inicialmente, a RMRJ era composta por 14 municípios: Rio de Janeiro, Niterói, Duque de Caxias, Itaboraí, Itaguaí, Magé, Maricá, Nilópolis, Nova Iguaçu, Paracambi, Petrópolis, São Gonçalo, São João do Meriti e Mangaratiba, nos termos do parágrafo único do art. 19 da referida LC nº 20/74. Aplicava-se à RMJR as disposições dos arts. 2º, 3º, 4º, 5º e 6º da Lei Complementar Federal nº 14, de 8 junho de 1973 (“LC nº 14/73”).

¹ Art. 164. A União, mediante lei complementar, poderá para a realização de serviços comuns, estabelecer regiões metropolitanas, constituídas por municípios que, independentemente de sua vinculação administrativa, façam parte da mesma comunidade sócio-econômica.

Nesse sentido, importante ressaltar que, no art. 5º, inciso IV da LC nº 14/73, entre outros serviços, o setor de “*transportes e sistema viário*” foi declarado como sendo de interesse metropolitano².

A partir da LC nº 184/18, a RMRJ passou a contar com o total dos 22 municípios citados acima, bem como passou a ter, além de sua composição, a sua organização, gestão, autoridade executiva, funções públicas e os serviços de interesse comum, definidos pela LC nº 184/18.

Conforme disposto na LC nº 184/18, a RMRJ pode ser ampliada, independente de Lei Complementar, caso os distritos pertencentes aos municípios que compõem a RMRJ se emancipem, passando a fazer parte de sua composição oficial e tendo assegurada sua representação no Conselho Deliberativo.

Nos termos do art. 3º da LC nº 184/18, são consideradas funções públicas de interesse comum (“FPICs”) aquelas que “*atendam a mais de um município, assim como aqueles que, embora restritos ao território de um deles, sejam, de algum modo, dependentes, concorrentes, confluentes ou integrados entre si*”. Notadamente, o inciso III do mencionado artigo indica que é uma das FPICs:

“a mobilidade urbana metropolitana: os serviços referentes à circulação no sistema viário e os transportes públicos de grande capacidade, independentemente do modal, bem como das vias e da infraestrutura de mobilidade urbana, de cargas e passageiros, que tenham caráter metropolitano e que atendam, prioritariamente, a pessoa com deficiência, privilegiando-se o transporte aquaviário;”

O §2º do art. 3º da LC nº 184/18 explicita que se entende por “*transporte público de caráter metropolitano*” “*aquele que promove o deslocamento de passageiros, no território da região metropolitana, não caracterizado como de âmbito unicamente municipal ou entre municípios que não compõem a Região Metropolitana*”.

2.1.4 Planejamento e Gestão Metropolitana

O art. 4º da LC nº 184/18 define que são instrumentos de Planejamento e Gestão Metropolitana, dentre outros:

- **Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Integrado (“PEDUI”)**, com o objetivo de definir um conjunto de elementos de referência para orientar o processo de tomada de decisões por parte do órgão deliberativo, do Poder Executivo Estadual e dos Poderes Executivos Municipais. Nesse sentido, o Plano Estratégico dos municípios que integram a RMRJ deverá estar articulado com o PEDUI. O §7º do art. 4º também define que o PEDUI deverá ser aprovado mediante lei estadual, que deverá ser revista, pelo menos, a cada 10 (dez) anos.

² Art. 5º - Reputam-se de interesse metropolitano os seguintes serviços comuns aos Municípios que integram a região: (...) IV - transportes e sistema viário.

- **Planos Multissetoriais Integrados Metropolitanos** com detalhamento das estratégias e programas de ação prioritários, garantindo uma visão integradora das atividades e serviços a serem executados, de acordo com as diretrizes e definições constantes do Plano Estratégico de Desenvolvimento Metropolitano.
- **Sistema de Informações Metropolitanas**, que se constitui por meio do processo de coleta, tratamento, armazenamento e recuperação de informações de natureza físico-territorial, demográfica, econômico-financeira, urbanística, social, cultural, ambiental de interesse metropolitano, bem como de produção de uma base cartográfica necessária à elaboração das diversas escalas de planejamento, com o objetivo de proceder, periodicamente, à análise de configuração e tendências das cidades da região, de seu processo de urbanização, crescimento demográfico, organização, mudanças funcionais e espaciais, visando ao planejamento e à execução do interesse metropolitano.
- **Fundo de Desenvolvimento da RMRJ** com a finalidade de dar suporte financeiro à RMRJ.

Nos termos do art. 5º, para a elaboração do PEDUI, deverão ser observados os seguintes requisitos: (i) promoção de audiências públicas e debates com a participação de representantes da sociedade civil e da população em geral; (ii) publicidade quanto aos documentos e informações produzidos; e (iii) o acompanhamento do Ministério Público.

Segundo o art. 6º da LC nº 184/18, a gestão metropolitana deverá observar as seguintes diretrizes:

- implantação de processo permanente e compartilhado de planejamento e de tomada de decisão quanto ao desenvolvimento urbano e às políticas setoriais afetas às funções públicas de interesse comum;
- estabelecimento de meios compartilhados de organização administrativa das funções públicas de interesse comum;
- estabelecimento de sistema integrado de alocação de recursos e de prestação de contas;
- execução compartilhada das funções públicas de interesse comum, mediante rateio de custos previamente pactuado no âmbito da estrutura de governança;
- participação de representantes da sociedade civil nos processos de planejamento e de tomada de decisão, no acompanhamento da prestação de serviços e na realização de obras afetas às funções públicas de interesse comum; e
- compatibilização dos planos plurianuais, leis de diretrizes orçamentárias e orçamentos anuais dos entes federados envolvidos na governança metropolitana.

Outrossim, são princípios a serem respeitados na RMRJ (art. 8º): (i) prevalência do interesse comum sobre o local; (ii) compartilhamento de responsabilidades para a promoção do desenvolvimento urbano integrado; (iii) observância das peculiaridades regionais e locais; (iv) gestão democrática das cidades; (v) efetividade e economicidade no uso dos recursos públicos; e (vi) busca do desenvolvimento sustentável.

2.1.5 Governança da RMRJ

A LC nº 184/18 institui e disciplina a estrutura de governança interfederativa da RMRJ, de modo a integrar a organização, o planejamento e a atuação de cada ente na RMRJ, a qual ficará a cargo das seguintes instâncias: (i) Conselho Deliberativo; (ii) Órgão Executivo; e (iii) Conselho Consultivo.

2.1.5.1 Conselho Deliberativo

O Conselho Deliberativo (“CDM”) foi criado a partir do art. 10º e seguintes da LC nº 184/18. Referido órgão é composto por representantes do Poder Executivo estadual, pelo Governador do Estado, que o presidirá, pelos Prefeitos dos municípios que integram a RMRJ e por três segmentos da sociedade civil, indicados pelo Conselho Consultivo, todos com direito a voto, com os pesos especificados a seguir:

- Estado do Rio de Janeiro: peso 25 (vinte e cinco);
- Município do Rio de Janeiro: peso 15 (quinze);
- Municípios acima de 1.000.001 (um milhão e um) habitantes, exceto o município do Rio de Janeiro: peso 08 (oito) para cada município;
- Municípios entre 500.001 (quinhentos mil e um) e 1.000.000 (um milhão) habitantes: peso 06 (seis) para cada município;
- Municípios entre 250.001 (duzentos e cinquenta mil e um) e 500.000 (quinhentos mil) habitantes: peso 04 (quatro) para cada município;
- Municípios entre 100.001 (cem mil e um) e 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes: peso 02 (dois) para cada município;
- Municípios com até 100.000 (cem mil) habitantes: peso 01 (um) para cada município; e
- Três representantes da sociedade civil, indicados pelo Conselho Consultivo: peso 01 (um) para cada representante.

De acordo com o art. 11 da LC nº 184/18, o CDM possui diversas competências, sendo aquelas gerais relevantes para o TPC-MAC:

- i elaborar, aprovar e fiscalizar a implantação do PEDUI e dos Planos Multissetoriais Integrados Metropolitanos, bem como determinar suas alterações;
- ii elaborar programas e projetos de interesse da RMRJ, em harmonia com as diretrizes do planejamento do desenvolvimento municipal, estadual e nacional, objetivando, sempre que possível, a unificação quanto aos serviços comuns, bem como velar pela inclusão dos mesmos nos Planos Plurianuais (PPAs), Leis de Diretrizes Orçamentárias (LDOs) e Leis Orçamentárias Anuais (LOAs), estaduais e dos municípios da RMRJ;
- iii determinar a realização de estudos necessários ao exercício de suas atribuições e disponibilizar os resultados para consulta pública em sítio eletrônico;
- iv regulamentar os serviços e matérias de sua competência;

- v em relação ao ordenamento territorial metropolitano: **(a)** delimitar zonas metropolitanas de interesse estratégico e fixar normas especiais de uso, parcelamento e ocupação do solo em tais áreas, observando os Planos Diretores e a legislação urbanística e ambiental dos municípios envolvidos; **(b)** deliberar previamente sobre a realização de atividades ou a instalação de empreendimentos de impacto metropolitano; **(c)** desenvolver outras atividades de planejamento e ordenamento do uso do solo com potencial de impacto metropolitano.
- vi em relação às intervenções necessárias ao enfrentamento dos efeitos adversos da mudança do clima que tenham impacto metropolitano, incluindo as medidas de mitigação e de adaptação: **(a)** implementar planos, programas, políticas, metas e ações restritivas, voluntárias ou incentivadoras, com a finalidade de prevenir efeitos adversos provenientes da mudança do clima; **(b)** propor medidas visando mitigar as emissões de gases de efeito estufa e promover estratégias de adaptação aos seus impactos; **(c)** adotar medidas para a adaptação a eventos climáticos extremos na RMRJ; **(d)** impor metas de emissão de gases a quaisquer serviços de transporte operados na RMRJ, bem como aos serviços e atividades previstas nos itens anteriores; e
- vii articular-se com a União, o Estado e os Municípios sobre quaisquer funções ou serviços que possam ter impacto na RMRJ.

Especificamente **em relação à mobilidade urbana metropolitana**, as competências do CDM são conferidas por meio do inciso X do art. 11, quais sejam:

- i colaborar com a área competente na elaboração, aprovação e fiscalização da implantação do **Plano Metropolitano de Mobilidade Urbana** e dos Planos Municipais de Mobilidade Urbana dos municípios metropolitanos, nos termos da Lei nº 12.587/12, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- ii aprovar editais de licitação de serviços de transporte público de caráter metropolitano e de operação ou concessão de gestão de vias de impacto metropolitano, conduzidas pelos municípios, a fim de verificar sua compatibilização com os instrumentos de planejamento e gestão da RMRJ;
- iii aprovar mudança de traçado de linhas de grande capacidade;
- iv aprovar planos e projetos de alteração de traçado ou de gestão das vias que impactem os corredores metropolitanos;
- v aprovar localização e alteração de terminais de cargas e de passageiros, e bem como de outras infraestruturas de mobilidade urbana, com potencial de impacto metropolitano;
- vi intervir nos serviços de que trata este inciso quando não observados os requisitos previstos nas alíneas anteriores e a intervenção for necessária à proteção do interesse público metropolitano;

- vii aprovar implantação ou mudança de traçado de linhas de grande capacidade inclusive as linhas de transporte rápido por ônibus (BRT), que interfiram ou atendam a RMRJ; e
- viii autorizar o IRM a promover ações visando a implementação de intervenções voltadas para a melhora da mobilidade urbana metropolitana.

Nos termos do §4º do art. 11, o CDM poderá decidir pela celebração de convênios ou outros instrumentos com pessoas jurídicas de direito público e com empresas públicas ou sociedades de economia mista, universidades e suas fundações, tendo como objeto a execução conjunta, ou por delegação, de atividades específicas e determinadas que sejam de competência da Região Metropolitana, os quais deverão ser remetidos ao TCE-RJ.

Outrossim, o CDM poderá instituir Comitês Técnicos Intersetoriais Metropolitanos, de caráter permanente ou transitório, compostos por representantes do Estado, dos Municípios integrantes da RMRJ e por técnicos e especialistas convidados, para tratar de assuntos de caráter temático específico, dentre as áreas de interesse metropolitano (art. 11, §5º).

As ações que demandarem concessão, permissão ou alienação de serviço público estadual deverão ser submetidas à apreciação do Governador do Estado, que ouvirá previamente a Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro (“ALERJ”), mediante envio de Mensagem Executiva, ficando tais ações sujeitas à fiscalização pelo TCE-RJ (art. 11, §6º).

2.1.5.2 Órgão Executivo

Nos termos do art. 13 da LC nº 184/18, o **IRM** - entidade integrante, para fins organizacionais, da Administração Pública Estadual indireta, submetida a regime autárquico especial e vinculada, para fins organizacionais, ao Governo do Estado - tem a função de executar as decisões tomadas pelo CDM, bem como de assegurar suporte necessário ao exercício de suas atribuições, em especial quanto ao detalhamento das diretrizes gerais, planos e normas metropolitanas, definidas pelo próprio CDM.

Além disso, no que tange à matéria de mobilidade urbana metropolitana, cabe ao IRM (art. 13, II):

- i acompanhar a prestação de serviços a fim de apurar a existência de interesse metropolitano (art. 13, II, “a”);
- ii examinar editais de licitação, atos de delegação e renovação e de reordenamento operacional e funcional dos serviços conduzidos pelos municípios a fim de verificar sua compatibilização com os instrumentos de planejamento e gestão da região metropolitana, submetendo-os à deliberação do Conselho Deliberativo da Região Metropolitana (art. 13, II, “b”);
- iii executar a intervenção nos serviços delegados, aprovada pelo Conselho Deliberativo da

Região Metropolitana, ouvida a ALERJ por projeto de lei (art. 13, II, “c”³); e

- iv executar a intervenção, aprovada pelo Conselho Deliberativo da Região Metropolitana (art. 13, II, “d” - alínea incluída pela Lei Complementar nº 212/2023).

O IRM, em razão da natureza de autarquia especial conferida pela LC nº 184/18, possui plena autonomia administrativa e financeira, respeitadas as atribuições do CDM (art. 13, § 3º), podendo delegar parcialmente suas competências (art. 13, § 4º).

O IRM será administrado por equipe composta de um presidente e cinco diretores, nomeados pelo Governador do Estado e aprovados pelo CDM, portadores de diploma de nível superior e notórios conhecimentos em, no mínimo, uma das áreas de atuação da RMRJ (art. 14).

Caberá ao Presidente à representação do Órgão Executivo, o comando hierárquico sobre o pessoal e o serviço, exercendo todas as competências administrativas correspondentes, bem como a presidência das sessões da Diretoria Executiva e ainda (art. 15):

- i o provimento dos cargos e funções em comissão da estrutura do Órgão Executivo, com exceção da própria Diretoria Executiva;
- ii a assinatura, em conjunto com outro diretor, dos contratos, convênios e outros instrumentos celebrados pelo Órgão Executivo, exceto aqueles de competência do Conselho Deliberativo;
- iii participar das reuniões do Conselho Deliberativo da Região Metropolitana, com direito a voz.

Além disso, o IRM contará com uma Procuradoria, incumbida da representação judicial e da consultoria do IRM e do CDM, a ser formada por Procuradores do Estado e Procuradores de carreira dos Municípios integrantes da RMRJ, a serem cedidos ao IRM pelo prazo de até três anos, renováveis, por igual período. O Procurador-Geral será nomeado pelo Presidente, entre os procuradores cedidos pelo governo estadual e pelas prefeituras.

O Decreto nº 46.893, de 23 de dezembro de 2019, o qual instituiu a criação do IRM, também dispõe do Regulamento do IRM (“RIRM”). Especificamente sobre o desenvolvimento metropolitano integrado, compete à Diretoria de Desenvolvimento Metropolitano Integrado, conceber, planejar, elaborar, coordenar e supervisionar os estudos, programas, planos, projetos, intervenções de caráter territorial, urbanístico e rural, objetivando o desenvolvimento da Região Metropolitana, principalmente no que se refere à infraestrutura, compreendido aqui insumos energéticos, comunicações, terminais, entrepostos, rodovias, ferrovias e dutovias (art. 23, do RIRM e art. 3º, XII da Lei Complementar nº 184, de 27 de dezembro 2018).

Não obstante, o art. 25 do RIRM, estabelece que é competência da Diretoria de Mobilidade Metropolitana Integrada conceber, planejar, elaborar, coordenar e supervisionar os estudos,

³ O art. 13, II, “c” foi objeto de ação de inconstitucionalidade nº 0025236-85.2019.8.19.0000 no Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro, que confirmou a sua constitucionalidade devido à presença da ALERJ no processo.

programas, planos, projetos, intervenções de caráter territorial, urbanístico e rural, voltados para a estruturação e o desenvolvimento da região, notadamente vinculados aos temas do inciso III, do art. 3º, da Lei Complementar nº 184, de 27 de dezembro de 2018.

2.1.5.3 Conselho Consultivo

O Conselho Consultivo da RMRJ (“CCM”) é o órgão que tem por objetivo de assegurar a participação da população no processo de planejamento e tomada de decisões, bem como no acompanhamento da execução de serviços e atividades relacionadas às funções públicas de interesse comum, nos termos do art. 18 da LC nº 184/18.

Sendo suas atribuições:

- i propor a adoção de normas, a realização de estudos ou a adoção de providências ao CDM;
- ii emitir pareceres prévios sobre as matérias a serem submetidas à deliberação do CDM, quando assim solicitado pelo CDM;
- iii manter permanente acompanhamento e avaliação sobre a execução dos estudos, projetos e programas de interesse metropolitano, apresentando ao CDM indicações ou sugestões para possíveis correções e ajustes nos procedimentos de implantação dos mesmos; e
- iv exercer o controle social dos serviços públicos de saneamento básico.

O CCM é composto por 47 (quarenta e sete) membros, nomeados pelo Presidente do Conselho Deliberativo, com mandato de 04 (quatro) anos, com a seguinte composição:

- i **09 (nove) representantes do Poder Executivo do Estado e dos Municípios**, sendo (a) 03 (três) representantes do Poder Executivo Estadual, indicado pelo Governador do Estado, (b) 01 (um) representante do conjunto de municípios metropolitanos com até 100.000 (cem mil) habitantes, indicado pelo CDM, (c) 01 (um) representante do conjunto de municípios metropolitanos entre 100.001 (cem mil e um) e 200.000 (duzentos mil) habitantes, indicado pelo CDM, (d) 01 (um) representante do conjunto de municípios metropolitanos entre 200.001 (duzentos mil e um) e 400.000 (quatrocentos mil) habitantes, indicado pelo CDM, (e) 01 (um) representante do conjunto de municípios metropolitanos entre 400.001 (quatrocentos mil e um) e 800.000 (oitocentos mil) habitantes, indicado pelo Conselho Deliberativo da Região Metropolitana, (f) 01 (um) representante do conjunto de municípios metropolitanos com população superior a 800.001 (oitocentos mil e um) habitantes, indicado pelo CDM, e (g) 01 (um) representante do Município do Rio de Janeiro, indicado por seu Prefeito;
- ii **09 (nove) representantes do Poder Legislativo do Estado e dos Municípios**, sendo (a) 04 (quatro) representantes do Poder Legislativo Estadual, indicados pelo Presidente da ALERJ, (b) 02 (dois) representantes do Poder Legislativo do Município do Rio de Janeiro,

indicados pelo Presidente da Câmara Municipal do Rio de Janeiro, e (c) 03 (três) representantes do Poder Legislativo dos demais Municípios Metropolitanos;

- iii **09 (nove) representantes do setor empresarial**, sendo (a) 03 (três) representantes do setor industrial, (b) 03 (três) representantes do setor comercial, (c) 02 (dois) representantes de empresas concessionárias de serviços públicos, e (d) 01 (um) representante das empresas estatais.
- iv **09 (nove) representantes de órgãos de classe, da academia e de organizações não governamentais**, sendo: (a) 03 (três) representantes de órgãos de classe, (b) 03 (três) representantes de instituições de ensino superior e/ou de pesquisa, (c) 03 (três) representantes de organizações não governamentais;
- v **09 (nove) representantes de segmentos sociais não representados acima**, sendo, pelo menos três deles, de representatividade da juventude;
- vi **01 (um) representante do Ministério Público Estadual**; e
- vii **01 (um) representante da Defensoria Pública do Estado do Rio de Janeiro**.

As indicações de membros do CCM que não estão expressamente definidas na LC nº 184/18 são, nos termos do § 2º do art 18, efetivadas de acordo com o Regimento Interno da RMRJ.

2.1.5.4 Câmara Metropolitana

Criada pelo Decreto nº 44.905/2014, tendo como membros o Governador do Estado do Rio de Janeiro e os prefeitos dos 22 municípios metropolitanos. Sua principal finalidade se resumia na coordenação das funções públicas metropolitanas de interesse comum ao Estado do Rio de Janeiro e aos municípios integrantes da Região Metropolitana, tais como: transporte, uso do solo, saneamento, saúde, educação, entre outros. Além disso, objetivava compatibilizar diversas propostas de ação que incidem no território metropolitano.

Embora o Decreto nº 44.905/2014 não tenha sido revogado, nos termos do art. 24 da LC 184/18, após a instalação do Instituto Rio Metrópole, todo o acervo técnico e patrimonial, bem como de todos os cargos em comissão e funções gratificadas do Grupo Executivo de Gestão Metropolitana e da Câmara Metropolitana de Integração Governamental da Secretaria de Estado de Governo foram transferidos para o Instituto Rio Metrópole.

2.1.5.5 Agência Metropolitana de Transportes Urbanos (“AMTU”)

Apesar de não existir na atual estrutura da SETRAM, a AMTU era um órgão de natureza consultiva vinculado à Secretaria de Estado de Transportes com objetivo principal de realização de estudos

na área de transportes, com vistas à integração e compatibilização com as políticas de desenvolvimento urbano e preservação do meio ambiente no âmbito da RMRJ. AAMTU foi instituída através de convênio, assinado em 26 de janeiro de 2007, entre o Governo do Estado do Rio de Janeiro, os municípios integrantes da Região Metropolitana, o município de Mangaratiba (integrante da Região da Costa Verde), o Departamento de Estradas de Rodagem do Rio de Janeiro (“DER-RJ”), o Departamento de Transportes Rodoviários do Estado do Rio de Janeiro (“DETRO-RJ”), a Companhia Estadual de Engenharia de Transporte e Logística (“CENTRAL”) e a Companhia de Transportes Sobre Trilhos do Estado do Rio de Janeiro (“RIOTRILHOS”).

2.1.6 Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários, Ferroviários, Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro (AGETRANSP)

Agência criada pela Lei Estadual nº 4.555, de 06 de junho de 2005, e regulamentada pelo Decreto 38.617, de 08 de dezembro de 2005⁴. Nos termos do artigo 2º da referida lei, a AGETRANSP tem por finalidade o exercício do poder regulatório, acompanhando, controlando e fiscalizando as concessões e permissões de serviços públicos concedidos nos quais o Estado figure, por disposição legal ou contratual, como Poder Concedente ou Permitente, nos termos das normas legais regulamentares e consensuais pertinentes.

2.1.7 Companhia de Transportes sobre Trilhos do Estado do Rio de Janeiro (“RIOTRILHOS”)

Anteriormente sob denominação de Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro (“METRÔRJ”), foi constituída na forma da Lei nº 1.736, de 14 de dezembro de 1968, e do Decreto-Lei nº 35, de 15 de março de 1975m como sociedade de economia mista.

Por meio do Decreto nº 27.898, de 9 de março de 2001 (complementado pelo Decreto nº 28.313 de 11 de maio de 2001), o Governador do Estado determinou a cisão da METRÔRJ em duas empresas: uma a ser liquidada (onde permanecem os ativos e a relação empregatícia dos funcionários) e outra que seria a responsável pelas atividades de planejamento, projetos e obras de expansão do metrô. Em 25 de maio de 2001, a METRÔRJ realizou Assembleia que efetivou a cisão, criando a RIOTRILHOS. A METRÔRJ foi, posteriormente, liquidada.

Vinculada à Secretaria de Transportes do Estado do Rio de Janeiro, a RIOTRILHOS possui competência para construir, implantar e operar o sistema metroviário do Rio de Janeiro. Atua como representante técnico do Poder Concedente neste âmbito.

⁴ A lei de criação a AGETRANSP (Lei Estadual nº 4.555/ 2005) foi inicialmente revogada pelas Leis Estaduais nº 8344/2019 e nº 9.841/22 que criavam a ARSERJ, com a fusão da AGENERSA e AGETRANSP. Entretanto, as leis revogadoras foram declaradas inconstitucionais pelo Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro (vide ADI nº 0018340-26.2019.8.19.0000 e ADI nº 0095801-69.2022.8.19.0000).

A operação do metrô, como aprofundado no item 3.2.2, é realizada pela Concessionária MetrôRio (Linhas 1 e 2) e pela Concessionária RioBarra (Linha 4), como resultado de certames promovidos pela METRÔRJ, realizados antes da sua cisão e liquidação.

2.1.8 Companhia Estadual de Engenharia de Transportes e Logística

A Companhia Estadual de Engenharia de Transportes e Logística (“CENTRAL”) é uma empresa pública, constituída sob a forma de sociedade anônima, vinculada à Secretaria de Estado de Transportes e Mobilidade Urbana, resultante da cisão parcial da Companhia Fluminense de Trens Urbanos - FLUMITRENS, constituída pelo Estado do Rio de Janeiro, na forma da Lei nº 2.143/1993, e regulamentada pelo Decreto Estadual nº 46.188/2017.

Seu objeto compreende a implantação de transporte pelo planejamento e gestão da rede ferroviária do Estado do Rio de Janeiro, cuja operação foi concedida à SUPERVIA, empresa privada vencedora da licitação para operação do sistema ferroviário de passageiros da RMRJ.

Atualmente, a CENTRAL tem em suas responsabilidades a operação do bondinho de Santa Tereza, a gestão do consórcio firmado com a empresa SUPERVIA (vide item 3.2.2) e a operação do Teleférico do Complexo do Alemão, em vias de ser reativado. Outrossim, a CENTRAL coordenou a elaboração do Plano Diretor de Transporte Urbano da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (“PDTU/RMRJ”), sobre o qual nos aprofundamos no item 2.2.3 deste Apêndice.

2.1.9 Departamento de Transportes Rodoviários do Estado do Rio de Janeiro (“DETRO”)

Autarquia criada pela Lei nº 1.221, de 06 de novembro de 1987, vinculada à Secretaria de Estado de Transportes, dotada de personalidade jurídica de direito público, patrimônio próprio, autonomia administrativa e financeira, rege-se pela sua Lei de criação e regimento interno.

Seu objetivo consiste na concessão, permissão, autorização, planejamento, coordenação, fiscalização, inspeção, vistoria e administração dos serviços intermunicipais de transportes de passageiros por ônibus e serviço complementar em seus diferentes regimes. Tem forte influência na mobilidade local, pois uma grande quantidade de linhas de ônibus que transitam nos sistemas viários municipais (ou estaduais/federais nos limites geográficos dos municípios) está sob sua responsabilidade.

2.1.10 Companhia de Desenvolvimento Rodoviário e Terminais do Estado do Rio de Janeiro (“CODERTE”)

Sociedade de Economia Mista, constituída pelo Decreto-Lei nº 87, de 02 de maio de 1975, vinculada à Secretaria do Estado de Transportes. Competente para projetar, construir, modernizar, administrar, operar e conceder terminais rodoviários, marítimos, fluviais, carga e garagem, abrigos

de ônibus e estacionamentos públicos, bem como fiscalizar os concedidos.

2.1.11 Secretaria do Estado de Transportes e Mobilidade Urbana (SETRAM)

Criada pelo art. 30 do Decreto-Lei Nº 1/1975, conforme nova redação dada pela Lei nº 689/1983 e tendo por Regimento Interno a Resolução SETRANS Nº 1.397/2019, é o órgão do Governo do Estado do Rio de Janeiro, com competência para definir a política de transportes do Estado, compatibilizando suas iniciativas com os programas de desenvolvimento do Governo, promover a implantação, ampliação, melhoria e integração da infra de transportes, realizar estudos, pesquisas e planejamento do sistema de transportes do Estado, incentivar o aprimoramento de mecanismos institucionais, entre outros.

A SETRAM também detém competência para explorar e administrar aeroportos, aeródromos e heliportos no Estado – mediante autorização do Ministério da Aeronáutica, apreciar e deliberar sobre assuntos relativos à política, planejamento, coordenação e integração dos sistemas de transportes do Estado do Rio de Janeiro, através do órgão auxiliar colegiado – o Conselho Estadual de Transportes.

Atua para controlar, supervisionar e avaliar o desempenho das entidades da administração indireta que lhe sejam vinculadas, 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, operar adequadamente os serviços de transportes e de terminais, neles incluídos o rodoviário de passageiros, o metroviário, o ferroviário e o hidroviário e, ainda, zelar pela qualidade, segurança e eficiência desses serviços quando concedidos, segundo qualquer modalidade de direito permitida, à iniciativa privada.

2.1.12 Departamento Estadual de Trânsito (“DETRAN”)

Autarquia vinculada à Secretaria de Segurança Pública, de personalidade jurídica de direito público interno, com autonomia administrativa, patrimônio e gestão financeira próprios, criada pelo Decreto-Lei 46/1975.

Possui competência para exercer, no âmbito do Estado, as atribuições que o Código Nacional de Trânsito, seu regulamento e legislação estadual supletiva, reservam aos órgãos estaduais integrantes do sistema nacional de trânsito.

2.1.13 Secretaria Estadual de Infraestrutura e Obras Públicas (“SEIOP”)

Órgão da administração direta, com competência para planejar, organizar, orientar, coordenar, supervisionar e avaliar as ações setoriais a cargo do Governo do Estado relativas ao desenvolvimento urbano, às edificações, habitação popular e urbanização e revitalização de áreas de interesse social.

2.2 Normas, diretrizes e planos metropolitanos

2.2.1 Política Nacional de Mobilidade Urbana

A Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, instituiu as diretrizes da 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 aprovelem seus planos de mobilidade urbana⁵.

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 urbano⁶, bem como para a garantia de sustentabilidade econômica do TPC de passageiros, preservando a continuidade, universalidade e a modicidade tarifária dos serviços.

São 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 urbanas⁷. Nesse sentido, é atribuição da União o fomento e implantação de projetos de transporte público coletivo de grande e média capacidade nas aglomerações urbanas e regiões metropolitanas, estimulando, ainda, ações coordenadas e integradas entre municípios e estados destinadas a políticas comuns de mobilidade urbana⁸.

2.2.2 Estatuto da Metr pole

⁵ Art. 24. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

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

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

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

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

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

I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

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

III - proporcionar melhoria nas condi es urbanas da popula o no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;

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

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

⁸ Art. 16. São atribui es da União:

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

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

Por meio da Lei Federal nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, modificada pela Medida Provisória nº 818, de 11 de janeiro de 2018, e pela Lei nº 13.683, de 19 de junho de 2018, foi instituído o Estatuto da Metrópole, que estabeleceu diretrizes para o planejamento, a gestão e a execução das funções públicas de interesse comum, as FPICs, em regiões metropolitanas e aglomerações 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 à governança interfederativa em região metropolitana ou em aglomeração urbana, será exigido que a unidade territorial urbana possua gestão plena. Para atingir a gestão plena descrita no art. 2º, inciso III, do Estatuto da Metrópole, são requisitos: (i) formalização e delimitação mediante lei complementar estadual; (ii) estrutura de governança interfederativa própria; e (iii) plano de desenvolvimento urbano aprovado mediante lei estadual.

2.2.3 Plano Diretor de Transportes Urbano da RMRJ

Por meio Decreto Estadual nº 44.433/2013, o Governo do Estado do Rio de Janeiro instituiu o PDTU. O Decreto Estadual nº 44.433/2013 para instituição do PDTU considerou (i) a necessidade de proporcionar ao Governo do Estado uma orientação técnica no desenvolvimento das políticas públicas setoriais, (ii) as orientações e as ações executivas relativas aos investimentos em infraestrutura viária e sistemas de transporte coletivo dos sistemas metroviário, trens de subúrbio, ligações hidroviárias e ônibus intermunicipais, (iii) os mecanismos de integração física, tarifária e operacional dos sistemas de transportes públicos metropolitanos, e (iv) os modelos operacionais e tarifários que possibilitem maximizar o uso das redes de transporte disponíveis.

O art. 2º do Decreto Estadual nº 44.433/2013 determinou a criação, mediante ato específico, de um Grupo de Trabalho Permanente no âmbito da SETRAM - composto por representantes do Estado, da academia e dos municípios da RMRJ e entidades representativas da sociedade civil, com a missão de manter, atualizar e desenvolver os projetos, programas definidos pelo PDTU. A Resolução nº 1139/2014 da SETRAM constituiu o grupo de trabalho permanente.

O §2º do art. 2º do Decreto Estadual nº 44.433/2013 estabeleceu que o Grupo de Trabalho do PDTU se reuniria a cada 03 (três) meses e enviaria ao Secretário da SETRAM uma ata resumindo as discussões e recomendações de cada reunião.

O PDTU de 2015 em síntese apontou um cenário de baixa governança metropolitana, de forma que as políticas de mobilidade urbana ocorriam de maneira desarticulada entre Estado do Rio de Janeiro e os municípios da RMRJ, contribuindo para a falta de integração física, operacional e tarifária entre os modais e, portanto, prejudicando a eficácia da oferta de transportes e aumentando os custos econômicos.

A Resolução nº 1283/2017 estabeleceu novo Regimento Interno do Grupo de Trabalho Permanente. Contudo, após a publicação da Resolução nº 1283/2017, não identificamos quaisquer publicações

das atas de deliberações do Grupo de Trabalho do PDTU na imprensa oficial.

2.2.4 PDUI da RMRJ

A Lei Estadual nº 5.192/2008 determinou que o Poder Executivo Estadual, por meio de suas instâncias competentes, elaborasse um Plano Diretor Decenal da Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro. O art. 3º, inciso VI, da Lei Estadual nº 5.192/2008, apontou que o Plano Diretor Decenal deveria abordar e considerar, com relevância, os seguintes aspectos relacionados aos transportes de passageiros e cargas: (a) rodoviário e viário local; (b) ferroviário; (c) metroviário; (d) aquaviário; (e) portuário; (f) aeroportuário; (g) integração intermodal e terminais de passageiros; e (h) plataformas logísticas e racionalização, distribuição de cargas e mercadorias.

Esse Plano Diretor Decenal, contudo, não chegou a ser elaborado, assim como não houve avanço na criação de arranjos institucionais de gestão metropolitana da RMRJ. Entretanto, posteriormente, o Decreto Estadual no 42.832/2011 instituiu um Comitê Executivo de Estratégias Metropolitanas para retomar os trabalhos e elaborar um plano para RMRJ. O Comitê Executivo deu origem à Câmara Metropolitana, criada pelo Decreto Estadual nº 44.905/2014, subordinada ao Grupo Executivo da Região Metropolitana.

O resultado da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) nº 1.842 no Supremo Tribunal Federal, ao trazer maior clareza para a prestação dos serviços de natureza metropolitana, reforçou o interesse pelo tema, de forma que, com a criação da Câmara Metropolitana, o projeto avançou.

O PDUI da RMRJ foi alcunhado de “*Modelar a Metrópole*” e teve sua versão final entregue em junho de 2018, coincidindo com a instituição da RMRJ em sua atual feição. O PDUI se baseou em seis eixos estruturantes da RMRJ: (i) expansão econômica; (ii) patrimônio natural e cultural; (iii) mobilidade; (iv) habitação e equipamentos sociais; (v) saneamento e meio ambiente; e (vi) reconfiguração espacial.

No que tange à mobilidade urbana o PDUI utilizou como referência o PDTU acima citado e chegou às seguintes conclusões:

- i. O tempo de deslocamento é excessivo, ainda mais para o transporte público;
- ii. Os municípios periféricos muito dependentes dos mais centrais (Rio de Janeiro e Niterói) e pouco conectados entre si, causando desigualdade intrarregional;
- iii. Em função da oferta de empregos e de melhores serviços públicos, as demandas de transporte são majoritariamente para o Centro do Rio de Janeiro, o que gera um ciclo vicioso;
- iv. Há privilégios para o transporte individual, que se torna mais rápido que o coletivo e, portanto, agrava congestionamentos;
- v. Foi identificada a necessidade de mais formas de financiamento para o sistema de transporte público, uma vez que há cobrança excessiva ao usuário;
- vi. Irracionalidade na distribuição territorial e de horários nas linhas de ônibus (e consequente sobrecarga);

- vii. Ausência de integração institucional: gestão interna, transparência e controle social, integração entre municipalidades e integração metropolitana; e
- viii. Necessárias soluções para o desenvolvimento de transportes mais sustentáveis em relação ao meio ambiente.

Conforme o art. 10, §3º, do Estatuto da Metrópole, os planos diretores dos municípios que integram a RMRJ deveriam ter sido revistos após a aprovação do PDUI na ALERJ, como forma de adequá-los ao PDUI.

Entretanto, o PDUI da RMRJ atualmente continua a possuir apenas status de estudo de referência, uma vez que não foi transformado em lei, não vinculando a RMRJ ou os seus municípios, nos termos do art. 10, §4º, do Estatuto da Metrópole. Nesse sentido, os municípios da RMRJ não estão obrigados, por lei, a compatibilizar os seus Planos Diretores às diretrizes do PDUI.

Essa falta de compatibilização quanto às diretrizes e ao planejamento das funções públicas de interesse comum em regiões metropolitanas, de forma consequente, gera desarmonia na gestão e na execução dessas funções públicas, dentre as quais a mobilidade urbana integrada.

Outrossim, o PDUI foi formulado com base na composição da RMRJ tal qual em 2013, sem o Município de Petrópolis, incluindo com a LC nº 184/2018. Embora não tenhamos identificado norma específica de atualização do PDUI com a entrada de novo município nas regiões metropolitanas, o Estatuto da Metrópole indica, em seu art. 12, o PDUI *“de região metropolitana ou de aglomeração urbana deverá considerar o conjunto de Municípios que compõem a unidade territorial urbana e abranger áreas urbanas e rurais”*. Igualmente, a LC nº 184/2018 indica, em seu art. 4º, §8º, que na formulação do PDUI, deverá *“ser observados programas, planos e projetos estaduais e, ainda, Planos Diretores, legislação urbanística e ambiental, do Estado e dos municípios, bem como a situação operacional específica dos municípios envolvidos”*.

Nesse sentido, entendemos que o PDUI, além de possuir apenas status de estudo de referência, está desatualizado e, portanto, em inconformidade com o Estatuto da Metrópole e com a LC nº 184/2018.

Além dessas questões formais e de desatualização, o próprio PDUI reconhece, em suas considerações finais, os desafios para sua implementação: (i) gestão municipal muito heterogênea em qualidade; (ii) carências básicas que não podem ser atendidas apenas pelos esquemas tradicionais de financiamento e dependência de recursos do governo federal; (iii) qualificação básica do quadro de servidores municipais é insuficiente para a utilização eficiente das novas ferramentas tecnológicas; (iv) falta de uma plataforma organizada para fazer convergir o potencial da RMRJ no direcionamento da solução ordenada dos problemas territoriais, fisco-tributários, socioeconômicos e de gestão operacional da região metropolitana; e a (v) falta de arcabouço jurídico que conduza um processo de entendimento metropolitano.

Apesar de a estrutura administrativa da RMRJ se manter ativa (e reformada da estrutura metropolitana existe à época da edição do PDUI), no sentido de realizar reuniões, não houve até o momento grandes medidas concretas de intervenção resultantes do PDUI. Uma série de fatores pode ter influenciado isso. Além das dificuldades identificadas pelo PDUI, como a falta de vontade política de realizar melhorias com continuidade incremental, podem ser indicadas as mudanças no comando do governo estadual e a crise financeira que sofreu o Estado do Rio Janeiro.

2.2.5 Plano de Mobilidade para Região Metropolitana do Rio de Janeiro - PRM 2034

O Plano de Mobilidade para Região Metropolitana do Rio de Janeiro (“PRM 2034”) para a RMRJ está sendo desenvolvido pelo IRM, tendo sido submetido à Consulta Pública em maio de 2024.

O objetivo do PRM 2034 é “*estabelecer diretrizes metropolitanas que promovam a integração física, tarifária e operacional entre os diferentes modos, tecnologias e sistemas de mobilidade metropolitana*”, de forma articulada com o PDUI para os próximos 10 anos.

Para elaboração do PRM 2034 foram levados em consideração:

(i) Transporte Não Motorizado

O PRM 2034 sugeriu a revisão da legislação, medidas de segurança, criação de caminhos pedonais e implementação sinalização, assim como a proposição de diretrizes para implantação de rede ciclável, infraestrutura de apoio e padronização da sinalização, entre outros elementos relevantes.

(ii) Transporte Coletivo de Passageiros

O PRM 2034 recomendou a reorganização e otimização dos sistemas de transporte público por meio da concepção de rede estrutural, avaliação de novas tecnologias, plano de operação e controle, medidas para melhorar a integração entre sistemas, políticas de incentivo à utilização de outras alternativas de transporte coletivo, dentre outras medidas importantes.

(iii) Transporte Individual

O PRM 2034 apresentou políticas de utilização da infraestrutura, estacionamentos, uso das vias das regiões centrais dos municípios, desestímulo ao uso do automóvel e redefinição da hierarquização viária.

(iv) Logística Urbana

O PRM 2034 estabeleceu diretrizes para coleta, distribuição e circulação de cargas urbanas, revisão da legislação, circulação de cargas perigosas e superdimensionadas e restrição de circulação em áreas específicas

(v) Segurança Viária

O PRM 2034 sugeriu medidas para redução de acidentes, ações e programas de conscientização da população e campanhas educativas, entre outras.

Compõe o PRM 2034 um conjunto de diretrizes para os Planos de Mobilidade de cada um dos municípios da RMRJ, assim como as propostas de revisões dos Planos de Mobilidade para os municípios que já os possuem. Também foram elaborados um Plano de Ação, um Plano de Investimentos, Estratégias de Implantação e um Programa de Gestão e Monitoramento das ações propostas.

Quanto ao aspecto jurídico o PRM 2034 identificou como um dos principais desafios de diversos municípios *“a interface entre a gestão municipal da mobilidade urbana e a gestão intermunicipal.”* Recomendou, portanto, a criação de “unidade institucional, compatível com as suas peculiaridades, voltada a entender continuamente as circunstâncias na RMRJ que interferem em sua economia.” E concluiu que *“por se tratar de uma ação de impacto metropolitano, entende-se como desejável o apoio do Estado (IRM ou SETRAM) para a capacitação das equipes municipais.”*

O PRM 2034 também concluiu que há, no âmbito da RMRJ, (i) desarticulação de órgão de planejamento, gestão e operação da mobilidade urbana; (ii) ausência de integração física, operacional, tarifária e institucional; e (iii) pouca capacidade de investimento pelo Estado.

O PRM 2034 deixou claro que, apesar apresentar diretrizes para os Planos de Mobilidade municipais, *“não fez os planos para os municípios e sim diretrizes para a sua elaboração ou revisão em adequação à metrópole; Elaborar planos de mobilidade municipais não é uma atribuição Estadual e, sim municipal”*.

Nos termos do art. 24, § 1º, inciso II, § 1º-A e § 4º, da Política Nacional de Mobilidade Urbana, os municípios com mais de 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes tinham até 12 de abril de 2024, e, os com até 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes têm até 12 de abril de 2025 para elaborar os Planos de Mobilidade Urbana municipais.

Na RMRJ apenas os municípios de Rio de Janeiro, Niterói, Petrópolis, Maricá e Mesquita possuem Planos de Mobilidade Urbana municipais. Os Municípios que não tenham aprovado o Plano de Mobilidade Urbana apenas poderão solicitar e receber recursos federais destinados à mobilidade urbana caso sejam utilizados para a elaboração do próprio plano.

Com exceção do Município de São Gonçalo, não identificamos medidas concretas de elaboração de Plano de Mobilidade Urbana municipais. Ademais, não identificamos qualquer medida de adequação dos Plano de Mobilidade Urbana municipais existentes.

2.3 Normas dos Municípios da Área de Estudo

2.3.1 Lei Orgânica dos Municípios

2.3.1.1 Lei Orgânica do Município do Rio de Janeiro

A Lei Orgânica do Município do Rio de Janeiro (“Lei Orgânica Rio”), instituída em 05 de abril de 1990, estabelece que os meios de transporte e os sistemas viários subordinam-se à preservação da vida humana, à segurança e ao conforto das pessoas, à defesa do meio ambiente e do patrimônio arquitetônico e paisagístico e às diretrizes do uso do solo (art. 392). Além disso, prevê que o transporte é um direito fundamental da pessoa e serviço de interesse público e essencial, sendo seu planejamento de responsabilidade do Poder Concedente, com gerenciamento e operação realizados através de prestação direta ou sob regime de concessão ou permissão, assegurado padrão digno de qualidade (art. 393).

A Lei Orgânica Rio dedica uma subseção, composta por nove artigos, para fixar regras sobre os transportes de caráter coletivo. De início, vale mencionar a autorização expressa, prevista no art. 394, § 1º, para a delegação, a particulares, dos serviços de transporte coletivo do Município, por meio de concessão, permissão ou autorização, sempre precedidas de licitação.

Adicionalmente, o art. 398 condiciona a entrada em circulação de novas unidades de transporte coletivo ao atendimento de determinadas exigências, quais sejam a presença de (i) facilidade para subida e descida e para a circulação dos usuários, especialmente gestantes e idosos, no interior do veículo; (ii) livre acesso e circulação das pessoas portadoras de deficiência físico-motora; e (iii) sistema eficiente de segurança e controle da velocidade.

Outro dispositivo importante é o art. 395, responsável por determinar que o transporte subordinado à competência municipal será planejado e operado de acordo com o plano diretor e integrado com os sistemas de transporte federal e estadual em operação no Município.

2.3.1.2 Lei Orgânica do Município de Niterói

A Lei Orgânica do Município de Niterói (“Lei Orgânica Niterói”) estabelece que compete ao município planejar, organizar e prestar diretamente, ou sob regime de concessão ou permissão, o serviço de transporte coletivo local, o qual possui caráter essencial, na forma do artigo 240 da Constituição Estadual (art. 274).

O art. 12, inciso XVII, estabelece que é competência privativa do município prover tudo quanto diga respeito ao interesse local, inclusive, “conceder, permitir ou autorizar os serviços de transportes coletivos e de táxis, fixando as respectivas tarifas”.

O art. 123, inciso IV, da Lei Orgânica Niterói estabelece que pertence ao município “vinte e cinco por cento do produto da arrecadação do imposto sobre operações relativas à circulação de

mercadorias e sobre prestação de serviços de transportes interestadual e intermunicipal”.

Outrossim, nos termos dos arts. 275 e 276 da Lei Orgânica Niterói, se prevê que os “*sistemas viários de transportes subordinar-se-ão à preservação da vida humana, à segurança e conforto dos cidadãos, à defesa da ecologia e do patrimônio arquitetônico e paisagístico, bem como às diretrizes do uso do solo*” e que o “*transporte coletivo de passageiros é um serviço público, sendo de responsabilidade do Município seu planejamento, operação, concessão, permissão e fiscalização*”

A Lei Orgânica Niterói dedica um capítulo, composto por vinte e oito artigos, para fixar regras sobre os transportes de caráter coletivo.

O art. 283 estabelece que as concessões ou permissões para exploração dos serviços de transportes coletivos atenderão às seguintes normas: (i) serão precedidas de concorrência pública; (ii) para a concessão e permissão, serão estabelecidas normas específicas pelo Poder concedente; (iii) as concessões e permissões poderão ser prorrogadas, a critério do Poder concedente; (iv) as concessões e permissões poderão ser suspensas, a qualquer tempo, desde que não sejam satisfatórios os respectivos serviços prestados.

Adicionalmente, o art. 291, §3º estabelece que compete ao município o planejamento e a administração do trânsito, mas que o município pode delegar ao Estado do Rio de Janeiro, por meio de convênio, as atribuições previstas, cuja execução deverá respeitar a política de trânsito municipal e do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Integrado.

O art. 288 também aponta que “*o transporte, sob responsabilidade do Município, localizado no meio urbano, deve ser planejado e operado de acordo com o respectivo Plano Diretor*”.

2.3.1.3 Lei Orgânica do Município de Duque de Caxias

A Lei Orgânica do Município de Duque de Caxias (“Lei Orgânica D. Caxias”) estabelece que compete ao município organizar e preservar, sob a forma de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluindo o de transporte coletivo, que tem caráter social, assim como prover sobre o transporte coletivo, a forma de operação desse serviço, o itinerário, os pontos de parada e as tarifas (art. 8º, VI e XXII, “a”).

O art. 67, adicionalmente aponta que o município “*deverá organizar, administrar e explorar diretamente ou através de concessão ou permissão, o transporte público municipal.*”

O art. 132, inciso V, da Lei Orgânica D. Caxias estabelece que pertence ao município “*vinte e cinco por cento (25%) do produto da arrecadação do imposto do Estado sobre operações relativas à circulação de mercadorias e sobre prestação de serviços de transportes interestadual, intermunicipal e de comunicação*”.

2.3.1.4 Lei Orgânica do Município de Nova Iguaçu

A Lei Orgânica do Município de Nova Iguaçu ("Lei Orgânica N. Iguaçu") estabelece que compete ao município dentre outras matérias relacionadas ao transporte: (i) planejar, organizar, controlar e fiscalizar o serviço de transporte coletivo de passageiros, que tem caráter essencial, prestando-o diretamente ou sob regime de concessão ou permissão; (ii) regulamentar a utilização dos logradouros públicos, planejando e implantando faixas seletivas para o trânsito de veículos de transporte coletivo de passageiros, ambulâncias e táxis; e (iii) legislar sobre o sistema de transporte municipal (art. 276).

A Lei Orgânica N. Iguaçu dedica uma seção, composta por vinte e um artigos, para fixar regras sobre os transportes de caráter coletivo.

A Lei Orgânica N. Iguaçu aponta que *"os sistemas e os meios de transporte subordinar-se-ão à preservação da vida humana, à segurança e conforto dos cidadãos, à defesa da ecologia e do patrimônio arquitetônico e paisagístico e às diretrizes do uso do solo"* (art. 271).

Outrossim, os arts. 274 e 275 apontam que *"o transporte coletivo de passageiros é o serviço essencial, sendo de responsabilidade do município, o planejamento e a operação ou concessão dos ônibus municipais e outras formas vinculadas ao município"* e que *"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"* de transporte coletivo de passageiros.

São também relevantes os arts. 277 e 280 ao estabelecerem que *"o município manterá órgão especializado incumbido de planejar, com aprovação do Prefeito, a execução do serviço urbano de transporte coletivo de passageiros, bem assim controlá-lo, fiscalizá-lo e rever as tarifas respectivas"* e *"o sistema municipal de transporte coletivo será efetivado de fora articulada com os sistemas de transportes federal e estadual em operação no município."*

Dessa forma, o município pode delegar ao Estado, através de convênio, as atribuições previstas, cuja execução deverá respeitar as políticas de trânsito municipais e o Plano Diretor (art. 290).

2.3.1.5 Lei Orgânica do Município de São Gonçalo

A Lei Orgânica do Município de São Gonçalo ("Lei Orgânica São Gonçalo") estabelece que compete ao município organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial (art. 11, V).

O art. 125 da Lei Orgânica São Gonçalo também estabelece que o planejamento municipal dos meios de transportes visará primordialmente: (i) a integração das áreas urbanas e rurais; (ii) a circulação de veículos e pedestres; (iii) utilização, em condições de segurança, das vias e logradouros públicos; e (iv) a estruturação adequada dos transportes não-poluentes.

A Lei Orgânica São Gonçalo dedica uma seção, composta por oito artigos, para fixar regras sobre os transportes de caráter coletivo.

O art. 138 define que compete ao Poder Executivo, atendendo aos critérios do Plano Diretor, planejar e definir as tarifas, os itinerários, o controle de vetores poluentes de natureza sonora ou atmosférica e as normas mínimas de segurança para o tráfego viário. Já o art. 140 estabelece que as concessões ou permissões para exploração dos serviços de transportes coletivos atenderão às seguintes normas: (i) serão precedidas de licitação; (ii) a concessão e a permissão terão normas específicas estabelecidas em lei, pelo Poder Público Municipal; (iii) as concessões e permissões poderão ser prorrogadas, a critério do Poder Concedente; e (iv) as concessões e permissões poderão ser suspensas, a qualquer tempo, desde que não sejam satisfatórios os respectivos serviços prestados.

A Lei Orgânica São Gonçalo define, ainda, que *“as concessões ou permissões para exploração dos serviços de transportes coletivos só poderão ser autorizadas pela Câmara Municipal”* (art. 140, § único).

2.3.1.6 Lei Orgânica do Município de São João de Meriti

A Lei Orgânica do Município de São João de Meriti (“Lei Orgânica S.J. de Meriti”) estabelece que compete ao município privativamente Organizar e preservar os serviços públicos de interesse local, incluindo o de transporte coletivo, que tem caráter essencial (art. 17, V).

O art. 74, inciso III, da Lei Orgânica S.J. de Meriti estabelece que pertence ao município *“A sua parcela dos vinte e cinco por cento do produto de arrecadação do imposto do estado sobre operações relativas à circulação de mercadorias e sobre prestações de serviços de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicações, ICMS”*.

Além de tratar sobre publicidade em transporte coletivo (art. 84, § 5º) e da regulação da emissão do vale-transporte (art. 84, §§ 8º e 9º), a Lei Orgânica S.J. de Meriti se limita a apontar que *“lei complementar disporá sobre a organização, o funcionamento, o regime de concessão e de permissão do sistema viário e dos meios de transportes do município”* (art. 85).

2.3.1.7 Lei Orgânica do Município de Belford Roxo

A Lei Orgânica do Município de Belford Roxo (“Lei Orgânica Belford Roxo”) estabelece que compete ao município privativamente organizar e prestar, diretamente ou sob o regime de concessão ou permissão, os serviços públicos locais, incluindo o de transporte coletivo, que tem caráter essencial (art. 17, X).

O art. 143, inciso IV, da Lei Orgânica Belford Roxo estabelece que pertence ao município *“vinte e cinco por cento do produto da arrecadação do imposto do Estado sobre operações relativas à circulação de mercadorias e sobre prestação de serviços de transporte interestadual e intermunicipal de comunicação”*.

A Lei Orgânica Belford Roxo também dispõe que *“toda e qualquer obra a ser realizada pela União ou pelo Estado vinculada à atividade de transporte, no âmbito do Município, estará condicionada às diretrizes e critérios do Plano Diretor e à aprovação prévia do Poder Executivo Municipal”* (art. 261).

A Lei Orgânica Belford Roxo dedica uma seção, composta por vinte e seis artigos, para fixar regras sobre os transportes de caráter coletivo. Nos termos do art. 273, *“incumbe ao Poder Público, na forma da Lei, diretamente ou sob o regime de permissão, sempre através de licitação pública, a prestação de serviços públicos”* de transporte urbano coletivo. Nesse sentido, a Lei Orgânica Belford Roxo estabelece que compete ao município dentre outras matérias relacionadas ao transporte: (i) planejar, organizar, controlar e fiscalizar o serviço de transporte coletivo de passageiros, que tem caráter essencial, prestando-o diretamente ou sob regime de permissão; (ii) regulamentar a utilização dos logradouros públicos, planejando e implantando faixas seletivas para o trânsito de veículos de transporte coletivo de passageiros, ambulância e taxi; e (iii) legislar sobre o sistema de transporte municipal (art. 274).

Outros pontos relevantes para a mobilidade urbana intermunicipal são as previsões de que o sistema municipal de transporte coletivo será efetivado de forma articulada com os sistemas de transporte federal e estadual em operação do município (art. 277) e, para tanto, o município poderá delegar ao Estado, por meio de convênio, as atribuições, cuja execução deverá respeitar as políticas de trânsitos municipais e o Plano Diretor (art. 288).

Adicionalmente, a Lei Orgânica Belford Roxo dispõe que *“o Município manterá órgão especializado incumbido de planejar com aprovação do Prefeito, a execução do serviço urbano de transporte coletivo de passageiros, bem como controlá-lo, fiscalizá-lo e rever as tarifas específicas”* (art. 281).

2.3.2 Governança Municipal

2.3.2.1 Rio de Janeiro

i. Secretaria Municipal de Transportes (“SMTR”)

Criada pela Lei nº 881, de 11 de julho de 1986, a Secretaria Municipal de Transportes é o órgão da Prefeitura do Rio de Janeiro encarregado de aprimorar a qualidade dos transportes públicos de passageiros, com o objetivo de proporcionar maior segurança e conforto à população. A SMTR regulamenta diversos tipos de transporte, incluindo ônibus convencionais e especiais, táxis, vans do Sistema de Transporte Público Local (STPL) e do Transporte Especial Complementar (TEC), Serviço de Transporte de Passageiro Complementar Comunitário (STPC), também conhecido como “cabritinho”, transporte escolar e fretamento de passageiros.

ii. Conselho Municipal de Transportes (“CMTR”)

Criado pelo Decreto nº 37.301, de 25 de junho de 2013, o CMTR compõe a estrutura da SMTR, sendo responsável, nos termos de seu art. 2º, por: (i) elaborar diretrizes para política municipal de transportes e mobilidade urbana; (ii) analisar, propor e dar publicidade às medidas de concretização

das políticas públicas sobre transportes e mobilidade urbana na Cidade do Rio de Janeiro; (iii) acompanhar e fiscalizar a implementação das políticas, programas, projetos e ações do Poder Público na área de transportes e mobilidade urbana; (iv) realizar audiências públicas ou outras formas de comunicação, para prestar contas de suas atividades ou tratar de assuntos da área de transportes e mobilidade urbana; dentre outras competências institucionais destacadas no Decreto nº 37.301.

O CMTR é composto por vinte e cinco membros, sendo doze representantes da sociedade civil e doze representantes do Poder Público, todos nomeados pelo Secretário Municipal de Transportes (alteração trazida pelo art. 3º do Decreto 46.377, de 15 de agosto de 2019, cabendo a Presidência ao Secretário Municipal de Transportes. Referido órgão terá, nos termos do art. 4º, mandatos de dois anos, permitida apenas uma recondução por igual período.

iii. Companhia Municipal de Transportes Coletivos (“CMTC Rio”)

A CMTC Rio, ou MOBI-Rio – seu nome fantasia –, é empresa pública de capital fechado integrante da Administração Indireta do Município do Rio de Janeiro e vinculada à SMTR, cuja criação foi autorizada pelo art. 5º da Lei Municipal nº 881, de 11 de junho de 1986 e regulamentada pelo Decreto Rio nº49.940, de 07 de dezembro de 2021.

Nos termos de seu estatuto social, a CMTC Rio tem por objeto social a prestação dos serviços de (i) operação de serviços de transportes públicos coletivos, incluindo o sistema BRT (Bus Rapid Transit), dos corredores Transoeste, Transolímpica, Transcarioca, Transbrasil e outros, na Cidade do Rio de Janeiro⁹; (ii) atuação integrada e complementar com os diversos modos de transportes públicos federais, estaduais e municipais; (iii) gerenciamento, planejamento, operação e manutenção da frota de veículos e da infraestrutura acessória do sistema BRT, necessários à efetiva prestação do serviço à população; (iv) operação e manutenção de estações e terminais utilizados no Sistema BRT; (v) prestação dos serviços, autorização, coordenação, execução, controle e fiscalização relacionadas à instalação, manutenção e utilização dos equipamentos do sistema de transporte coletivo, incluindo o do sistema BRT; (vi) prestação de consultoria em assuntos técnicos de sua especialidade; e (vii) realização de outras atividades e serviços que venham a ser delegados por ato do Chefe do Poder Executivo.

2.3.2.2 Niterói

i. Subsecretaria Municipal de Transporte (“SST”)

A Subsecretaria Municipal de Transporte é responsável pela fiscalização dos transportes públicos no Município de Niterói, com o objetivo de garantir a segurança e o conforto de todos os passageiros que fazem uso dos serviços.

⁹ Conforme delegação formalizada no âmbito do Decreto Rio nº 50.201, de 16 de fevereiro de 2022.

A SST também analisa diversos documentos e procedimentos relacionados ao transporte, visando manter o acompanhamento das diretrizes normativas e procedimentais provenientes dos Órgãos dos Governos Municipal e Estadual.

ii. Subsecretaria de Mobilidade Urbana

A Subsecretaria de Mobilidade Urbana é responsável pelo planejamento e gestão da mobilidade urbana do município de Niterói. Além de gerenciar os contratos de concessão do sistema de ônibus municipal, também planeja outros modais de transporte público. Para todos os modais de transporte, a subsecretaria busca tecnologias modernas que promovam maior acesso os deslocamentos da população, garantindo sustentabilidade social, econômica e ambiental.

iii. Niterói Transporte e Trânsito S/A – NITTRANS

Originalmente criada pela Lei nº 2.283, de 28 de dezembro de 2005, posteriormente alterada pela Lei nº 3.852, de 12 de dezembro de 2023, a NITTRANS é a entidade executiva de trânsito do Município de Niterói que tem por finalidade planejar, organizar, coordenar, regulamentar e fiscalizar o tráfego, o trânsito e o sistema viário municipal, observado o planejamento urbano municipal e a competência da Administração Direta nos serviços concedidos e no controle da prestação de serviços públicos relativos a transporte coletivo e individual de passageiros, conforme preceitua o art. 2º.

2.3.2.3 Duque de Caxias

i. Secretaria Municipal de Transportes e Serviços Públicos (“SMTSP”)

O órgão é responsável pela manutenção do sistema de Iluminação pública do município. Fiscalização do transporte de passageiros (táxi, ônibus, fretamento e do transporte escolar). Remoção de veículos em vias públicas e fiscalização do estacionamento rotativo. A SMTSP fiscaliza também as feiras livres do município.

Responsável pela administração da Subsecretária de frota, abastecimento e garagem. Fiscalização de publicidade, além de ser responsável pela fiscalização do serviço cemiterial e funerário e mobiliário urbano.

2.3.2.4 São João de Meriti

i. Secretaria Municipal de Segurança Pública e Mobilidade Urbana

A Secretaria Municipal de Segurança Pública e Mobilidade Urbana tem as seguintes atribuições institucionais: (i) colaborar com a fiscalização da Prefeitura na aplicação da legislação relativa ao exercício do poder de polícia administrativa, promovendo a ordem, proteção ao patrimônio público e aos recursos naturais; (ii) implementar as políticas públicas na área de segurança urbana e prevenção da violência; (iii) proteger os bens, os serviços e as instalações públicas municipais; (iv) participar da segurança pública do Município, quando solicitada ou em cumprimento da legislação

federal e estadual em vigor; (v) zelar pela segurança e defesa do Chefe do Executivo e demais autoridades municipais; (vi) administrar e manter a Guarda Civil Municipal; (vii) fiscalizar e fazer cumprir as determinações contidas no Código de Atividades Econômicas e de Posturas do Município; e (viii) outras atribuições correlatas.

2.3.2.5 Belford Roxo

i. Secretaria Municipal de Transporte

Nos termos do art. 2º da Lei Complementar nº 293, de 04 de maio de 2023, que dispõe acerca da organização e estrutura administrativa da Prefeitura de Belford Roxo, a Secretaria Municipal de Transporte integrará a administração pública municipal direta, desempenhando papel ligado às ações governamentais e políticas públicas relacionadas ao transporte público em Belford Roxo.

2.3.2.6 São Gonçalo

ii. Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Transporte

Segundo informações disponibilizadas no sítio eletrônico da Prefeitura de São Gonçalo, existe uma secretaria específica para tratar dos assuntos relacionados ao meio ambiente e aos transportes. No entanto, não existem outras informações disponíveis.

2.3.2.7 Nova Iguaçu

i. Secretaria Municipal de Transporte, Trânsito e Mobilidade Urbana

A SEMTMU tem por finalidade básica a gestão das políticas municipais de transporte, trânsito e mobilidade urbana. São atribuições da SEMTMU: (i) o planejamento, organização, articulação, coordenação e execução das políticas públicas municipais de transporte, trânsito e mobilidade urbana; (ii) o exercício das atribuições e competências previstas para o órgão executivo de transporte, trânsito e mobilidade urbana do Município, no CTB; (iii) a organização, coordenação e execução das concessões, permissões e autorizações do transporte público municipal de passageiros e outras, conforme legislação vigente; (iv) o estudo tarifário dos transportes públicos; (v) a fiscalização e avaliação dos padrões de qualidade e de segurança do setor de transporte público; (vi) a gestão do sistema de sinalização e dos dispositivos e equipamentos de controle viário; (vii) a coordenação, execução e controle dos convênios com órgãos federais e estaduais, relativos ao setor de transporte, trânsito e mobilidade urbana; (viii) a coordenação, controle e execução da fiscalização do trânsito urbano e rodoviário, autuação e aplicação de medidas administrativas cabíveis, por infrações previstas no CTB; (ix) a coordenação da Junta Administrativa de Recursos de Infrações – JARI e da Comissão de Análise de Defesa Prévia – CADEP, de acordo com o contido, respectivamente, nos Decretos Municipais, nº 6.029 de 21/08/1998 e nº 6.943 de 25/08/2004; (x) o desenvolvimento de programas locais e participação em programas nacionais e estaduais da educação e segurança de trânsito; (xi) a regulamentação, controle e fiscalização da implantação e operação do estacionamento rotativo nas vias públicas municipais; (xii) a administração dos fundos

e recursos específicos da SEMTMU; (xiii) outras competências correlatas que forem atribuídas à SEMTMU mediante decreto.

2.3.3 Plano Diretor

Em 10 de julho de 2001, foi aprovada a Lei Federal nº 10.257/2001 (“Estatuto da Cidade”), para regulamentar os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, a fim de estabelecer diretrizes gerais da política urbana nacional. O Estatuto da Cidade prevê a obrigatoriedade de elaboração de plano diretor para os Municípios (i) com mais de vinte mil habitantes; (ii) integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas; (iii) onde o Poder Concedente municipal pretenda utilizar os instrumentos previstos no § 4º do art. 182 da Constituição Federal; (iv) integrantes de áreas de especial interesse turístico; (v) inseridas na área de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental de âmbito regional ou nacional; e/ou (vi) incluídas no cadastro nacional de Municípios com áreas suscetíveis à ocorrência de deslizamentos de grande impacto, inundações bruscas ou processos geológicos ou hidrológicos correlatos. O Estatuto da Cidade também estabelece as bases gerais para elaboração ou revisão dos planos diretores que, segundo este instrumento, devem ser revistos a cada dez anos.

2.3.3.1 Plano Diretor do Rio de Janeiro

Em atendimento ao Estatuto da Cidade, o Poder Executivo Municipal do Rio de Janeiro encaminhou à Câmara o Projeto de Lei Complementar nº 25/2001, adaptando o plano diretor vigente à época às novas disposições do Estatuto da Cidade. Este Projeto de Lei inicial sofreu sucessivas revisões, culminando com a promulgação da Lei Complementar nº 111, de 1º de fevereiro de 2011, que instituiu o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Sustentável do Município do Rio de Janeiro (“Plano Diretor RJ”). Recentemente, em 17 de janeiro de 2024, o Plano Diretor RJ passou por uma revisão, instituída pela Lei Complementar nº 270/2024.¹⁰

O Plano Diretor RJ, já considerando sua revisão, é o instrumento básico da política urbana e parte integrante do processo contínuo de planejamento, que contém diretrizes de uso e ocupação do solo, zoneamento, índices urbanísticos e áreas de especial interesse. A política urbana do Município, instituída pelo Plano Diretor, tem por objetivo promover o pleno desenvolvimento das funções sociais do Rio de Janeiro e da propriedade urbana mediante uma série de diretrizes, entre as quais se destacam assegurar o direito ao transporte e à mobilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, por meio da identificação e da eliminação de todos os obstáculos e barreiras ao seu acesso, reduzir o déficit habitacional do Município, promovendo o cumprimento da função social da cidade e da propriedade urbana, ampliando o acesso à moradia digna e segura e à terra urbana, em áreas dotadas de

¹⁰ A partir de busca ativa de informações, foi possível identificar que, em 12 de dezembro de 2023, foi aprovado na Câmara do Município do Rio de Janeiro, o Projeto de Lei Complementar 44-A/2021, que trata da atualização do Plano Diretor. Até o momento da elaboração deste Relatório, contudo, a atualização não foi efetivamente publicada nos portais de consulta legislativa indicados pelo Município do Rio de Janeiro.

infraestrutura, transporte público, equipamentos públicos de educação, saúde, lazer e mercado de trabalho.

Além dessas, merece destaque especial a seguinte diretriz da política urbana: *a articulação das centralidades em redes e níveis hierárquicos, com estímulo à implantação de atividades econômicas diversificadas, intensificação do uso residencial e implantação de equipamentos urbanos e comunitários, principalmente ao longo dos corredores de transporte coletivo*. Essa diretriz é importante ao Projeto na medida que representa a intenção do Poder Público de aproveitar e expandir o potencial econômico de áreas ligadas aos corredores de transporte público. Dessa forma, ainda que o Plano Diretor não apresente previsões mais concretas nesse sentido, essa diretriz pode embasar estruturas viabilizadoras de maior aproveitamento dos arredores da linha férrea do VLT, como, por exemplo, arranjos de incorporação e desenvolvimento imobiliário na região.

Além da política urbana, vale destacar que o Plano Diretor RJ prevê uma política de mobilidade e transportes (“Política de Transportes”), que conta com uma série de objetivos e diretrizes e ações estruturantes:

- promover o desenvolvimento da rede de transportes estrutural, complementar e suplementar de forma estruturada e integrada, qualificando o serviço, garantindo a modicidade tarifária e a redução do tempo de deslocamento no transporte coletivo;
- garantir deslocamentos de pedestres, ciclistas e demais modos ativos com foco na promoção de percursos seguros e adequadamente distribuídos e conectados aos demais modos de transporte;
- garantir e potencializar os recursos necessários para o financiamento do Sistema Municipal de Mobilidade Urbana, de acordo com o Plano Diretor;
- garantir o transporte e a mobilidade das pessoas com deficiência, por meio da eliminação de todos os obstáculos e barreiras ao seu acesso em todas as estações e terminais dos serviços de transporte coletivo terrestre, aquaviário e aéreo conforme Estatuto da Pessoa com Deficiência;
- garantir a mobilidade urbana nos territórios de favela, por meio da integração com o transporte complementar, da construção de planos inclinados, elevadores públicos e da construção de rampas, escadas e demais intervenções que viabilizem o acesso e a caminhabilidade;
- realizar a transição energética nos sistemas de mobilidade e transporte, através da substituição progressiva dos combustíveis fósseis por fontes renováveis de energia;
- promover a integração entre os diversos modais públicos municipais e destes com os modais de transporte metropolitanos de concessão do Estado e da União;
- ampliar e requalificar a rede estrutural de transportes, em conformidade com os eixos estruturantes definidos no Plano Diretor, garantindo a acessibilidade e inclusão de pessoas idosas, com deficiência, com transtorno mental e mobilidade reduzida;
- promover integração físico-tarifária-operacional e de informação entre os diversos modos municipais e destes com os diversos modos de transporte metropolitanos de concessão do Estado, garantindo a acessibilidade e inclusão de pessoas idosas, com deficiência, com

- transtorno mental e mobilidade reduzida;
- melhorar as condições de caminhabilidade, provendo calçadas adequadas e inclusivas e ampliação da rede cicloviária e da infraestrutura de apoio, priorizando a integração com as estações da rede estrutural de transportes, garantindo a acessibilidade e inclusão de pessoas idosas, com deficiência, com transtorno mental e mobilidade reduzida;
 - instituir novo modelo de gestão das receitas tarifárias das concessões municipais de transporte e implantação de novos instrumentos para obtenção de recursos não tarifários que municiem o Fundo Municipal de Mobilidade Sustentável, priorizando investimentos em acessibilidade e inclusão de pessoas idosas, com deficiência, com transtorno mental e mobilidade reduzida;
 - prever de ações estruturantes para adequação da malha viária atendendo ao plano de expansão cicloviária e à legislação em vigor;
 - ampliar o sistema de transporte de alta capacidade, prioritariamente sobre trilhos;
 - expandir a rede de transporte público com utilização de fontes renováveis de energia; e
 - implantar infraestrutura para veículos particulares com utilização de fontes renováveis de energia.

Nota-se que o Plano Diretor RJ, no âmbito da mobilidade urbana, caracteriza-se por conter objetivos que devem ser concretizados pela Administração Pública, no sentido de priorizar o transporte público racionalizado, sustentável e inclusivo. Dessa maneira, o Projeto, além de estar alinhado com os objetivos e diretrizes do Plano Diretor, contribui para a concretização da Política de Transporte do Município do Rio de Janeiro.

2.3.3.2 Plano Diretor de Niterói

A Lei Municipal nº 3.385/2019 aprovou a Política de Desenvolvimento Urbano do Município de Niterói e instituiu o respectivo Plano Diretor de Niterói ("Plano Diretor Niterói").

O art. 3º do Plano Diretor Niterói orienta os processos de desenvolvimento urbano e de proteção ambiental do Município, os quais devem considerar o disposto nos planos e Leis nacionais e estaduais relacionados às políticas de desenvolvimento urbano e mobilidade urbana. Nesse sentido, é objetivo e diretriz do Plano Diretor Niterói "*promover a mobilidade urbana sustentável por meio da integração de transporte e uso do solo, priorizando o transporte público coletivo de média e alta capacidade*" (art. 36, III).

O Plano Diretor Niterói dedica um capítulo à política e sistema de mobilidade urbana e o define como "*conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, serviços, equipamentos, infraestruturas e instalações operacionais necessários à ampla mobilidade de pessoas e deslocamento de cargas pelo território municipal, visando garantir a qualidade dos serviços, a segurança e a proteção à saúde de todos os usuários, principalmente aqueles em condição de vulnerabilidade social, além de contribuir para a mitigação das mudanças do clima*" (art. 214).

Dentre os objetivos listados pelo Plano Diretor Niterói são identificados:

- priorizar o transporte público coletivo, os modos não motorizados e os modos compartilhados, em relação aos modos individuais motorizados, por meio da criação de faixas exclusivas e ciclovias e ampliação de passeios;
- diminuir o desequilíbrio existente na apropriação do espaço utilizado para a mobilidade urbana, garantindo a distribuição equilibrada e democrática dos espaços públicos de circulação que favoreça os modos coletivos que atendem a maioria da população, sobretudo os estratos populacionais mais vulneráveis;
- integrar a mobilidade urbana com a política de desenvolvimento urbano e com políticas setoriais em nível municipal e metropolitano;
- promover os modos não motorizados como meio de transporte urbano, em especial o uso de bicicletas, criando uma rede estrutural cicloviária;
- promover a integração entre os sistemas de transporte público coletivo e os não motorizados e entre estes e o transporte coletivo privado rotineiro de passageiros;
- promover o uso mais eficiente dos meios de transporte com o incentivo das tecnologias de menor impacto ambiental;
- elevar o patamar tecnológico e melhorar os desempenhos técnicos e operacionais do sistema de transporte público coletivo;
- promover o maior aproveitamento em áreas com boa oferta de transporte público coletivo por meio da sua articulação com a regulação do uso e ocupação do solo;
- promover ampla participação de setores da sociedade civil em todas as fases do planejamento e gestão da mobilidade urbana, garantindo a participação social e democrática de forma a promover uma cidade mais inclusiva, especialmente dos usuários do transporte coletivo;
- incentivar a utilização de veículos motorizados movidos à base de energia elétrica ou a hidrogênio, visando reduzir as emissões de gases de efeito estufa e a poluição sonora, os gastos com combustíveis com a utilização de veículos movidos com fontes de energias renováveis ou combustíveis menos poluentes;
- promover o transporte de passageiros e cargas por meio do sistema hidroviário; e
- promover a integração entre os diversos órgãos e concessionárias públicas, quanto à execução e planejamento de obras, evitando danos aos espaços públicos que possam prejudicar a acessibilidade.

Nota-se que o Plano Diretor Niterói prioriza, no âmbito da mobilidade urbana, o transporte público sustentável. No entanto, o dispositivo também prevê ações de coordenação com outras políticas setoriais em nível municipal e, inclusive, metropolitano, incluindo o objetivo de integração metropolitana da mobilidade urbana, em conformidade com o Projeto.

2.3.3.3 Plano Diretor de Duque de Caxias

A Lei Complementar Municipal nº 1/2006, conforme alterada pela Lei Complementar Municipal nº 5/2019, aprovou a Política de Desenvolvimento Urbano do Município de Duque de Caxias, instituiu o seu Plano Diretor ("Plano Diretor D. Caxias").

Como objetos estratégicos do Plano Diretor D. Caxias se encontram a promoção da destinação de

verbas orçamentárias para elevar as condições gerais de mobilidade e a melhora e ampliação das “condições gerais de tráfego e transportes, consolidando uma rede eficiente de acessos e mobilidades estratégicas para os deslocamentos nos seus diversos modos, com ênfase na recuperação e modernização da rede viária” (art. 6º, III e IV).

O Plano Diretor D. Caxias dedica um capítulo à política de transportes e da mobilidade, estabelecendo que “constituem o Sistema Municipal de Mobilidade as redes de tráfego e os sistemas de transportes aero-rodoviário-ferro-ciclo-hidroviários e de circulação de pedestres” (art. 26).

Dentre as diretrizes listadas pelo Plano Diretor D. Caxias são identificadas:

- articular a política de transportes e mobilidade dos diversos entes e níveis de governo ao ordenamento territorial e às estratégias do Plano Diretor;
- promover gestões junto ao Governo do Estado para a revisão, no que couber, do Plano Diretor de Transportes Urbanos da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, de forma a contemplar os interesses municipais, os objetivos e diretrizes desta Lei;
- promover melhorias e garantir a segurança do transporte público, da circulação de veículos, de trens e de pedestres, da segurança do trânsito e da segurança social em logradouros públicos;
- considerar a prioridade do transporte coletivo sobre o individual;
- elaborar o Plano Diretor de Transportes e Mobilidade de Duque de Caxias, considerando: (a) a promoção da diversidade e da integração física e tarifária em modais de transportes rodoviários, metroferroviários, aquaviários e cicloviário; (b) a regulamentação do transporte coletivo alternativo, com o objetivo de ampliar a mobilidade entre as diversas regiões do município e os terminais intermodais de transporte de maior capacidade; e (c) a implementação dos corredores de transporte de massa, inclusive terminais intermodais e a melhoria das condições operacionais de tráfego e de estacionamentos; e
- Criar as bases de articulação entre os vários níveis de governo e com a iniciativa privada para a implementação de um sistema de transporte hidroviário na Baía de Guanabara.

O art. 95 do Plano Diretor D. Caxias também cria o Conselho Municipal de Desenvolvimento da Cidade de Duque de Caxias – CONCIDADE, com a atribuição de apreciar, acompanhar e deliberar sobre a implementação da Política Municipal de Desenvolvimento Urbano, em especial os planos e programas relativos à mobilidade urbana.

2.3.3.4 Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Sustentável do Município de Nova Iguaçu

A Lei Municipal nº 4.092/2011 aprovou o Plano Diretor Participativo e o Sistema de Gestão Integrada e Participativa da Cidade de Nova Iguaçu (“Plano Diretor N. Iguaçu”).

Embora tenha ocorrido, no ano de 2023, audiências e consultas públicas referentes à atualização do Plano Diretor N. Iguaçu, não houve até o momento revisão desse em atendimento ao art. 40, §3º do Estatuto da Cidade.

Segundo o Plano Diretor N. Iguaçu, “*entende-se por políticas de desenvolvimento urbano e de gestão territorial todas as políticas públicas municipais direcionadas, seja por meio de ações diretas, ou por restrições e estímulos às ações do setor privado, ao meio físico, em particular as relacionadas com [...] trânsito, transporte e mobilidade*” (art. 3º, § único).

O art. 19 do Plano Diretor N. Iguaçu estabelece que Política Municipal para a Mobilidade terá como objetivos gerais: (i) priorizar o transporte coletivo, integrando os sistemas municipal e metropolitano, tornando-o mais racional e barato; (ii) melhorar e ampliar as ligações viárias entre as regiões da cidade e a região metropolitana; (iii) Garantir o transporte público coletivo em todos os horários, inclusive no noturno, com a frequência não inferior a 1 (uma) hora necessária variável para cada horário; e (iv) garantir condições adequadas de circulação de pedestres, ciclistas e a acessibilidade de pessoas com dificuldades de locomoção.

O art. 39 do Plano Diretor N. Iguaçu também cria o Conselho Municipal de Política Urbana e Gestão Territorial – COMPURB, com a atribuição de assessorar, monitorar, fiscalizar e propor diretrizes sobre as políticas públicas de trânsito, transporte e mobilidade.

Conforme o Plano Diretor N. Iguaçu são, dentre outras, diretrizes da Política de Mobilidade Urbana:

- Coordenação da gestão da política de mobilidade urbana com as políticas ambientais, de desenvolvimento e controle urbano, habitacional e outras políticas de gestão do território;
- integração metropolitana dos diversos sistemas de mobilidade urbana, priorizando o transporte coletivo e o transporte não motorizado;
- prioridade ao transporte coletivo na utilização do sistema viário;
- incentivo às viagens não motorizadas;
- compatibilização entre a hierarquização viária e as formas de uso e ocupação do solo urbano;
- Uso de tecnologias limpas nos veículos destinados às diversas modalidades de transporte público.

Outrossim, para o alcance dos objetivos da Política Municipal de Mobilidade, a gestão dos serviços de transporte coletivo, nos termos do art. 120 do Plano Diretor N. Iguaçu deve obedecer a integração do sistema municipal de transporte coletivo com o os sistemas de transporte rodoviário e ferroviário da RMRJ e a implementação de ações visando a ampliação da participação do transporte ferroviário nas ligações metropolitanas e de racionalização do serviço de ônibus intermunicipais, segundo as diretrizes regionais contidas no PDTU-RMRJ.

2.3.3.5 Plano Diretor de São Gonçalo

A Lei Complementar Municipal nº 01/2009 aprovou a Plano Diretor do Município de São Gonçalo (“Plano Diretor S. Gonçalo”). Não houve até o momento revisão do Plano Diretor S. Gonçalo conforme preceitua o art. 40, §3º do Estatuto da Cidade.

O Plano Diretor S. Gonçalo estabelece que o sistema de transporte coletivo terá prioridade nas

ações governamentais voltadas para infraestrutura e serviços de apoio e que, no “*processo de planejamento e de gestão municipal serão estabelecidos e adotados mecanismos estáveis de articulação entre o Município de São Gonçalo, os Governos do Estado do Rio de Janeiro e da União e os demais Municípios com interesses comuns, notadamente aqueles concernentes ao transporte coletivo*” e sistema viário (art. 10º, X e XIV).

Nos termos do art. 46 do Plano Diretor S. Gonçalo constituem, dentre outras, diretrizes gerais para execução da política de transportes urbanos:

- priorizar a circulação das pessoas em relação aos veículos, restituindo e ampliando os espaços destinados aos pedestres e ciclistas em vias exclusivas, calçadas, praças e travessias, proporcionando-lhes condições seguras de deslocamento e humanizando a cidade;
- estabelecer, sempre que possível, a operação do transporte público em tráfego exclusivo, por intermédio de vias ou faixas, priorizando o uso da infraestrutura viária e a circulação do transporte público em relação aos demais veículos motorizados, de forma a reduzir os tempos de viagem e as tarifas;
- estruturar o Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros, adotando a integração operacional e tarifária, de forma a proporcionar aos seus usuários condições adequadas de conforto e segurança e reduzir os tempos de viagem e as tarifas;
- adotar técnicas eficientes para melhoria do sistema de transporte público e de circulação, considerando a utilização de veículos com melhor desempenho operacional e os sistemas eletrônicos.

2.3.3.6 Plano Diretor de São João de Meriti

A Lei Complementar Municipal nº 205/2021 aprovou a Plano Diretor do Município de São João de Meriti (“Plano Diretor S. J. de Meriti”). O art. 2º, inciso II, do Plano Diretor S. J. de Meriti o estabelece como “*instrumento básico da política de urbana local para requalificação e reordenamento físico territorial, bem como para redução de pobreza e desigualdade social*”, devendo promover, especialmente o direito à mobilidade. O Plano Diretor S. J. de Meriti entende que mobilidade urbana é “*o conjunto de ações destinadas ao deslocamento de pessoas e de bens, com base nos interesses e nas necessidades de acesso ao espaço urbano, mediante a utilização dos vários meios de transporte.*”

Nos termos do art. 13, a política de mobilidade urbana e acessibilidade possui dentre seus objetivos “*contribuir com integração metropolitana*”. Ainda, dentre as diretrizes do Plano Diretor S. J. de Meriti se encontra a “*articulação entre modais de transportes existentes, de forma a assegurar a mobilidade interurbana e metropolitana*”, a “*priorização dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado*” e a “*integração com a política metropolitana de mobilidade e com as respectivas políticas setoriais, assegurando melhores condições de mobilidade, acessibilidade e conectividade em todo espaço urbano e seu aprimoramento no âmbito metropolitano*” (art. 14).

Ainda, o Plano Diretor S. J. de Meriti apresenta metas de caráter ambiental e sociais associadas à

mobilidade urbana (art. 20 e 21), assim como sobre transporte viário e sobre trilhos (art. 25 e 26).

2.3.3.7 Plano Diretor de Belford Roxo

A Lei Complementar Municipal nº 084/2007 aprovou o Plano Diretor do Município de Belford Roxo ("Plano Diretor Belford Roxo"). O Plano Diretor Belford Roxo foi revisto pela Lei Complementar nº 280/2022 e alterado pela Lei Complementar nº 290/2023.

Segundo o art. 85 do Plano Diretor Belford Roxo, o "*objetivo da Mobilidade é estabelecer uma Estrutura Viária, e um Sistema de Transportes moderno, eficiente e compatível com os índices e modalidades de Uso e Ocupação do Solo criando condições para o ordenamento territorial da Cidade e o seu desenvolvimento sustentável de forma participativa e socialmente justa*".

Dentre as diretrizes apontadas para o setor se encontra "*reestruturar a circulação no município de corredores municipais, intermunicipais, de transportes coletivos, cargas, revitalizando áreas lindeiras de corredores rodoviários e metroferroviário*" (art. 89), tendo por medidas "garantir melhor mobilidade interna no município, em função do trânsito atual, possibilitando seu desenvolvimento equilibrado" e "*promover, organizar e fortalecer os mecanismos de gestão local e regional dos serviços públicos de transporte*" (art. 90).

Ainda, segundo o Plano Diretor Belford Roxo, o Plano Integrado de Mobilidade do Município de Belford Roxo possui dentre os seus princípios a "*integração rodoviária intermunicipal e metropolitana, com a ampliação da oferta e otimização do sistema de transporte público coletivo*"

2.3.4 Plano de mobilidade

2.3.4.1 Plano de Mobilidade Urbana Sustentável do Município do Rio de Janeiro

Além do Plano Diretor, o Município do Rio de Janeiro conta com o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável ("PMUS-Rio"), instituído pelo Decreto nº 45.781/2019. O PMUS-Rio tem por finalidade orientar as ações no âmbito municipal, relativas aos modos, serviços e infraestruturas que garantam os deslocamentos de pessoas e cargas, com vistas a atender as necessidades atuais e futuras de mobilidade da sociedade, e interagir com as demais políticas urbanas.

O PMUS-Rio, por sua vez, instaura o Sistema Municipal de Mobilidade Urbana, o qual é definido como o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.

Assim como o Plano Diretor, o PMUS-Rio possui regras de caráter diretivo, estabelecendo objetivos e diretrizes. Especificamente em relação ao transporte de passageiros, tem-se que o Município deve promover esforços, junto às demais esferas da administração pública, para efetivação de uma política de integração tarifária para todos os modos da Rede Básica de Transportes ("RBT").

A RBT é a rede de transporte público e coletivo de passageiros, formada pela (i) Rede Estrutural de Transportes¹¹ (“RET”), que se desenvolve preferencialmente em via segregada do tráfego geral, com estações e terminais de embarque definidos e exclusivos, com veículos de maior capacidade, regularidade dos serviços, com cobrança de tarifa pré-embarque e subordinados a procedimento licitatório; e (ii) Rede Complementar de Transportes¹² (“RCT”), rede com pontos de embarque definidos, operada com veículos de menor capacidade, com serviços subordinados a procedimento licitatório ou a licenciamento compulsório. Esse funcionamento deverá ocorrer de forma coordenada em um grande e único sistema, planejado sob a ótica do direito social.

O art. 15 do PMUS-Rio prevê que, para a efetividade e a eficácia do transporte de passageiros, o Poder Executivo municipal deve:

- (i) garantir a acessibilidade universal e a segurança viária na utilização da RBT;
- (ii) ampliar a cobertura da RBT;
- (iii) promover a racionalização do sistema de transporte público por ônibus e demais sistemas da RCT;
- (iv) ampliar a rede de corredores com faixas de circulação prioritária para o transporte público coletivo;
- (v) implantar e requalificar os terminais urbanos;
- (vi) promover a integração física plena entre os diferentes modos da RBT;
- (vii) regulamentar os modos de transporte público e coletivo remunerados de passageiros e os modos componentes da Rede Suplementar de Transporte¹³, definida como uma rede de apoio aos deslocamentos de passageiros, realizada sob a ótica da contratação privada ou da concessão, permissão ou autorização por sua natureza de serviço de transporte de utilidade pública, sem a obrigatoriedade de prestação de serviço continuado à sociedade;
- (viii) melhorar a qualidade, o desempenho e o nível de serviço da RBT, bem como de seus pontos de parada, estações e terminais;
- (ix) promover adequação tecnológica com vistas a reduzir o impacto na emissão de ruídos, poluentes e partículas; e
- (x) regulamentar as áreas destinadas a execução de curto e médio prazo para os diversos modos nas principais centralidades do município.

O PMUS-Rio estabelece, também, que o financiamento de mobilidade poderá ocorrer por meio de recursos oriundos de receitas públicas, em fluxo contínuo. Para isso, o Fundo Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável (“FMUS”), instituído pela Lei n° 6.320/2018, poderá apoiar o financiamento da mobilidade urbana sustentável em seus múltiplos aspectos.

Para acompanhar e apoiar o desenvolvimento das diretrizes e propostas do PMUS-Rio, foi instituído o Comitê Técnico Permanente para Desenvolvimento Integrado do PMUS-Rio, coordenado pela

¹¹ Compõem esta rede os seguintes modos de transporte: metrô, trem, barcas, BRT e VLT, assim como outros modos, decorrentes de inovações tecnológicas que correspondam a suas características funcionais.

¹² Compõem esta rede os seguintes modos de transporte: ônibus, micro-ônibus, vans, camionetas, teleféricos e bondes de baixa capacidade, entre outros modos.

¹³ Compõem esta rede os seguintes modos de transporte: táxis, mototáxis, fretamentos de serviços escolares, condominiais e turísticos, sistema de bicicletas compartilhadas, shuttles entre outros modos.

Secretaria Municipal de Transportes (“SMTR”) e composto pelos órgãos municipais responsáveis pelas políticas de trânsito, urbana, ambiental e de conservação, pela Casa Civil e pelo Gabinete do Prefeito. O PMUS-Rio não prevê expressamente todas as atribuições do referido comitê.

2.3.4.2 Plano de Mobilidade Urbana Sustentável do Município de Niterói

Em atendimento ao Plano Diretor Niterói, a Secretaria de Urbanismo e Mobilidade (SMU) de Niterói em 2019 elaborou e colocou em consulta pública o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Niterói (PMUS-Niterói) para o decênio 2020-2030. O PMUS-Niterói reúne *“intervenções para os cenários projetados nos anos 2020, 2025 e 2030, mencionando os benefícios e custos advindos para cada conjunto de soluções propostas”*.

O PMUS-Niterói se baseou nas diretrizes do Plano Diretor Niterói e elaborou *“um detalhamento estratégico das intervenções propostas que consistiu na definição das diretrizes para a melhoria da oferta de transportes. A elaboração dessas diretrizes foi resultado de uma extensa avaliação por parte da equipe da prefeitura e da consultora, definidas para cada um dos componentes do sistema de mobilidade urbana sustentável de Niterói, quais sejam: (i) Eixos de Estruturação da Mobilidade Urbana; (ii) Política Tarifária; (iii) Reordenamento das Linhas Municipais do Sistema Ônibus; (iii) Transporte ativo: a pé e bicicletas; (iv) O VLT de Niterói”*.

O Município de Niterói, contudo, não instituiu o PMUS-Niterói como lei ou decreto municipal. Dessa forma, em decisão de maio de 2023, o TCE-RJ determinou que o PMUS-Niterói fosse votado e aprovado por lei municipal. A decisão, contudo, até o momento não foi cumprida. Portanto, fato é que, além de o PMUS-Niterói não ser vinculante e possuir apenas status referencial, o Município de Niterói está em desacordo com o Plano Diretor Niterói ¹⁴.

2.3.4.3 Plano de Mobilidade Urbana Sustentável do Município de Duque de Caxias

Apesar de o Plano Diretor D. Caxias prever um Plano Diretor de Transportes e Mobilidade de Duque de Caxias, não identificamos qualquer documento elaborado nesse sentido, tampouco norma municipal, lei ou decreto.

2.3.4.4 Plano de Mobilidade Urbana Sustentável do Município de Nova Iguaçu

Apesar de o Plano Diretor N. Iguaçu prever diretrizes para política municipal de mobilidade urbana, não identificamos qualquer documento elaborado nesse sentido, tampouco norma municipal, lei ou decreto.

Há, contudo, notícias recentes veiculadas no sítio eletrônico da prefeitura que um Plano de Mobilidade Urbana Sustentável está em estudo pela Infra Engenharia, empresa vencedora da licitação para o projeto¹⁵.

¹⁴ <https://folhadoleste.com.br/plano-de-mobilidade-municipal-de-niteroi-na-mira-do-tce/>

¹⁵ <https://www.novaiguacu.rj.gov.br/semmtmu/2024/06/14/prefeitura-lanca-plano-de-mobilidade-urbana-sustentavel-para-melhorar-transito-de-nova-iguacu-2/>

2.3.4.5 Plano de Mobilidade Humana Sustentável do Município de São Gonçalo

O município de São Gonçalo elaborou um Plano de Mobilidade Humana Sustentável (“PMHS-SG”), cujos estudos foram concluídos em outubro de 2023. O Relatório Final do PMHS-SG incorpora uma minuta de projeto de lei.

O PMHS-GB prevê a qualificação do sistema de mobilidade integrada com todos os modos de transportes, devendo o Poder Público Municipal observar as hierarquias de preferências de modais conforme é determinado pelas diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. O PMHS-GB possui regras de caráter diretivo, estabelecendo objetivos e diretrizes.

Entretanto, o PMHS-SG continua apenas como estudo referencial, uma vez que não houve, até o momento, a sua convolação em lei.

2.3.4.6 Plano de Mobilidade Urbana Sustentável do Município de São João de Meriti

Apesar de o Plano Diretor S. J. Meriti prever diretrizes para política municipal de mobilidade urbana, não identificamos qualquer documento elaborado nesse sentido, tampouco norma municipal, lei ou decreto.

2.3.4.7 Plano de Mobilidade Urbana Sustentável do Município de Belford Roxo

Apesar de o Plano Diretor Belford Roxo prever diretrizes para política municipal de mobilidade urbana, não identificamos qualquer documento elaborado nesse sentido, tampouco norma municipal, lei ou decreto.

Há, contudo, notícias veiculadas no sítio eletrônico da prefeitura que já haveria um Plano de Mobilidade Urbana da Belford Roxo com ações em fase de estudo técnico¹⁶.

¹⁶ <https://prefeituradebelfordroxo.rj.gov.br/acoes-previstas/>

3 Apêndice II – Aspectos Jurídico e Regulatório

No decorrer do trabalho realizado pela assessoria jurídica, foi adotado um modelo de análise continuada, que permeia os demais produtos de forma transversal, que terá por objetivo identificar restrições e propor soluções para remover barreiras e viabilizar a implementação da Estratégia Nacional de Mobilidade Urbana em âmbito federal, estadual e municipal.

Será produzido um quadro sintético para cada Região Metropolitana, que permitirá a análise comparativa entre as diversas RMs que contará com a sistematização de informações acerca do diagnóstico jurídico, delegação coordenada dos serviços, política tarifária, modelos de remuneração e bilhetagem da RM e dos municípios da Área de Estudo no contexto da mobilidade urbana.

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

3.1.1 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.

Contudo, a LC n° 184/2018 se limita a estabelecer que o PEDUI e os Planos Multissetoriais Integrados Metropolitano deverão ser observados programas, planos e projetos estaduais e, ainda, Planos Diretores, legislação urbanística e ambiental, do Estado e dos municípios, bem como a situação operacional específica dos municípios envolvidos (art. 4º, § 8º).

Nesse sentido, os Planos Diretores dos Municípios da Área de Estudo dispõem de dispositivos que tangenciam a mobilidade urbana quando tratada sob o aspecto urbanístico da cidade que devem ter conferida a devida atenção.

3.1.2 Institucional

A governança da mobilidade urbana na RMRJ envolve a atuação de diferentes órgãos, como o Conselho Deliberativo, o IRM e a AGETRANSP. O Conselho Deliberativo tem responsabilidades como a aprovação de editais e autorização de intervenções em infraestrutura de caráter

metropolitano e de operação ou concessão de gestão de vias de impacto metropolitano, e o IRM é responsável pela execução dessas decisões. No entanto, a integração e articulação entre esses órgãos apresentam desafios que impactam a eficiência da implementação de políticas de mobilidade urbana na região. A colaboração e a participação social são proporcionadas pelo Conselho Consultivo e por Comitês Técnicos Intersetoriais, mas, segundo o diagnóstico, ainda não são suficientes para assegurar ampla fiscalização e acompanhamento das ações de governança.

Para o fortalecimento da governança metropolitana, a criação de uma estrutura mais integrada e coordenada entre as instâncias estadual e municipal poderia contribuir para um sistema de mobilidade urbana mais coeso. Esse arranjo integrado facilitaria o compartilhamento de dados e de responsabilidades, além de promover um alinhamento das atividades entre os atores institucionais, potencializando a execução das políticas públicas de mobilidade na RMRJ.

3.1.3 Ambiental

A LC nº 184/18, no âmbito ambiental, define que, como acima mencionado, para o PEDUI e os Planos Multissetoriais Integrados Metropolitano deverão ser observados programas, planos e projetos estaduais e, ainda, Planos Diretores, legislação urbanística e ambiental.

Para além da LC nº 184/18, há uma série de outras normas estaduais ambientais que merecem destaque, quais sejam:

- (i) Leis nº 2318/1994, nº 2195/1993 e nº 2189/1993, que, respectivamente, criaram a Reserva Ecológica de Ilha Grande, a Área de Proteção Ambiental - APA - da Ilha do Cambembe, e da Tijuca;
- (ii) Lei nº 1130/1987, que estabelece normas para concessão de anuência prévia, pela autoridade metropolitana à aprovação, pelos municípios da RMRJ, dos projetos de parcelamento do solo para fins urbanos;
- (iii) Decreto-Lei nº 134/1975, que dispõe sobre a prevenção e o controle da poluição do meio ambiente no Estado do Rio de Janeiro e cria a Comissão Estadual de Controle Ambiental – CECA, que é o órgão competente para exercer o poder de polícia inerente ao controle da poluição e à proteção ambiental e autorizar a operação de instalações ou atividades potencialmente poluidoras;
- (iv) Decreto nº 1.633/1977, que instituiu o Sistema de Licenciamento de Atividades Poluidoras no Estado do Rio de Janeiro; e
- (v) Lei nº 5690/2010, conforme alterada, que institui a Política Estadual sobre mudança

global do clima e desenvolvimento sustentável e estabelece princípios, objetivos, diretrizes e instrumentos aplicáveis para prevenir e mitigar os efeitos e adaptar o Estado às mudanças climáticas.

Apesar de a maioria das leis não fazer qualquer referência às atividades de mobilidade urbana e/ou às FIPCs, de toda forma, na atual conjuntura jurídico-institucional, eventuais projetos de mobilidade urbana devem observar a legislação ambiental local aplicável à intervenção, com base nas diferentes competências dos entes federativos na matéria, seja estadual, municipal ou distrital.

Ainda, 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 empreendimentos desde que causem ou possam causar impacto ambiental de âmbito local, em observância à tipologia definida pelo respectivo Conselho Estadual de Meio Ambiente¹⁷.

Nesse sentido, o Conselho Estadual do Meio Ambiente do Rio de Janeiro (“CONEMA-RJ”) editou a Resolução CONEMA Nº 92/2021, que dispõe sobre as atividades que causam ou possam causar impacto ambiental local, conforme previsto no art. 9º, inciso XIV, alínea a, da LC nº 140/2011, e sobre a competência supletiva do controle ambiental.

3.1.4 Operacional

Como já mencionado, compete ao CDM exercer regulação normativa relativa ao sistema de mobilidade urbana da RMRJ, regulamentar os serviços e matérias de sua competência, como:

- a. colaborar com a área competente na elaboração, aprovação e fiscalização da implantação do Plano Metropolitano de Mobilidade Urbana e dos Planos Municipais de Mobilidade Urbana dos municípios metropolitanos, nos termos da Lei nº 12.587/12, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- b. aprovar editais de licitação de serviços de transporte público de caráter metropolitano e de operação ou concessão de gestão de vias de impacto metropolitano, conduzidas pelos municípios, a fim de verificar sua compatibilização com os instrumentos de planejamento e gestão da Região Metropolitana;
- c. aprovar mudança de traçado de linhas de grande capacidade;
- d. aprovar planos e projetos de alteração de traçado ou de gestão das vias que impactem os corredores metropolitanos;

¹⁷ 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;

- e. aprovar localização e alteração de terminais de cargas e de passageiros, e bem como de outras infraestruturas de mobilidade urbana, com potencial de impacto metropolitano;
- f. intervir nos serviços de que trata este inciso quando não observados os requisitos previstos nas alíneas anteriores e a intervenção for necessária à proteção do interesse público metropolitano;
- g. aprovar implantação ou mudança de traçado de linhas de grande capacidade inclusive as linhas de transporte rápido por ônibus (BRT), que interfiram ou atendam a Região Metropolitana; e
- h. Autorizar o Instituto Rio Metrópole - IRM a promover ações visando a implementação de intervenções voltadas para a melhora da mobilidade urbana metropolitana.

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

3.1.5 Financeiro

3.1.5.1 Fundo de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Rio de Janeiro

O art. 20 da LC nº 184/18 criou Fundo de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (“FDRMRJ”) como um fundo orçamentário especial, vinculado ao CDM, com a finalidade de dar suporte financeiro às despesas de custeio e de investimento da RMRJ, incluídas as despesas do IRM.

Constituem receitas do FDRMRJ: (i) recursos do Estado e dos municípios a eles destinados por disposição legal ou contratual, mesmo que decorrentes de transferências da União, proporcionais à arrecadação de cada Município; (ii) transferências da União a ele destinadas; (iii) empréstimos nacionais e internacionais, recursos provenientes de cooperação internacional ou de acordos intergovernamentais; (iv) produto de operações de crédito e rendas provenientes da aplicação de seus recursos; (v) recursos decorrentes do rateio de custos referentes a obras e serviços de interesse comum; (vi) doações de pessoas físicas ou jurídicas, públicas ou privadas, nacionais, estrangeiras ou multinacionais e outros recursos eventuais; e (vii) recursos decorrentes de transferências financeiras de outros fundos, cujo objeto seja correlato ou compatível com as ações, programas e projetos previstos nesta LC nº 184/18.

Nos termos no parágrafo púnico do art. 21 da LC nº 184/18, as aplicações dos recursos do FDRMRJ deverão ser destinadas a programas, projetos e ações que contemplem as disposições contidas no artigo 3º, quais sejam “*os serviços referentes à circulação no sistema viário e os transportes públicos de grande capacidade, independentemente do modal, bem como das vias e da infraestrutura de*

mobilidade urbana, de cargas e passageiros, que tenham caráter metropolitano e que atendam, prioritariamente, a pessoa com deficiência, privilegiando-se o transporte aquaviário”, para:

- i** o pagamento pela outorga de serviços de titularidade da Região Metropolitana;
- ii** o pagamento de multas decorrentes do descumprimento de contratos celebrados pela Região Metropolitana;
- iii** outras receitas previstas em contrato ou norma de regulação dos serviços de responsabilidade da Região Metropolitana;
- iv** produto decorrente da arrecadação de taxa, instituída pelo Estado ou pelos municípios integrantes da Região Metropolitana, em razão do exercício do poder de polícia ou pela utilização de serviços públicos metropolitanos.

No entanto, no âmbito da ADI n° 0025236-85.2019.8.19.0000 foi identificado no parágrafo único do artigo 21 da LC n° 184/18 vício de inconstitucionalidade, *“pois houve substancial modificação quando do processo legislativo”*. Segundo o Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro, *“em termos, os quatro incisos seguinte ao parágrafo único que eram alocações de recursos ao FDRMRJ passaram a ser, por emenda parlamentar, aplicações de recursos do FDRMRJ”*.

Nos termos do Decreto Municipal n° 46.893/19, cabe à Assessoria Executiva do Presidente do IRM administrar recursos financeiros, por meio do FDRMRJ, suportando as despesas de custeio e de investimento dos programas, projetos e ações que contemplem funções e serviços metropolitanos, conforme artigo 3° da LC n° 184/2018, e à Diretoria do IRM aprovar operações financeiras do Instituto e do FDRMRJ.

Apesar de não termos informações quanto à vinculação a projetos específicos, o FDRMRJ aparece com dotações orçamentárias que indicam capacidade de utilizar recursos em projetos e estudos. Por exemplo, em 2024, por meio do Decreto Estadual n° 48.970/2024, foi aberto crédito suplementar no valor de R\$ 131,5 milhões para custear a elaboração dos estudos do “Governar Metrôpole”, para elaboração de outros estudos, planos e projetos do Plano Metropolitano de Mobilidade Urbana, bem como execução de obras e serviços de infraestrutura no setor de mobilidade urbana.

3.1.5.2 Município do Rio de Janeiro - Fundo Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável

O Fundo Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável (“FMUS”) foi instituído pela Lei Municipal n° 6.320/18, e regulamentado por meio do Decreto Municipal n° 46.402/19.

Segundo o art. 1° da Lei Municipal n° 6.320/18, o FMUS tem por objetivo criar condições financeiras e gerenciar os recursos destinados ao desenvolvimento das ações de controle, fiscalização e

policiamento do trânsito e tráfego, nas vias, estradas e logradouros do Município, dando suporte financeiro às políticas públicas municipais de melhoria da mobilidade urbana, a fim de proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço de forma segura, socialmente inclusiva e sustentável, priorizando a implementação de sistemas de transportes coletivos, dos meios não motorizados, da integração entre diversas modalidades de transportes, bem como implementação do conceito de acessibilidade universal para garantir a mobilidade de idosos, pessoas com deficiências ou restrição de mobilidade.

A lei de criação do FMUS, Lei Municipal nº 6.320/2018, além de prever uma lista expressa de receitas que o compõem, é flexível ao prever em seu art. 2º, inciso XV, que “outras receitas” podem constituir-lo, desde que vinculadas por legislação específica, conforme previsto em seu decreto regulamentador.

Os recursos do FMUS devem, necessariamente, ser aplicados nas seguintes finalidades:

- a. desenvolvimento de projetos vinculados ao desenvolvimento de medidas destinadas à melhoria do trânsito e do transporte no âmbito do Município do Rio de Janeiro;
- b. execução de programas e projetos destinados a garantir melhor eficiência do transporte coletivo de passageiros e maior fluidez do trânsito, garantindo maior mobilidade urbana;
- c. desenvolvimento e execução de projetos e obras destinados a garantir a mobilidade e acessibilidade de idosos, pessoas com deficiência ou restrição de mobilidade;
- d. desenvolvimento e execução de projetos e obras destinadas à mobilidade com vista à implantação do Sistema de Transporte Aquaviário no Complexo Lagunar da Baixada de Jacarepaguá;
- e. desenvolvimento e execução de projetos e obras destinadas à mobilidade dos pedestres e do transporte não motorizado;
- f. investimentos na criação da malha cicloviária no Município do Rio de Janeiro, mediante prévia consulta ao órgão gestor das ciclovias - Secretaria Municipal de Conservação e Meio Ambiente, recuperação de vias públicas e custeio de parte do valor das tarifas do transporte coletivo urbano, conforme previsão do contrato de concessão respectivo;
- g. realização de publicidade institucional, campanhas educativas, pesquisas, realização e participação em palestras, cursos, seminários e eventos relacionados à acessibilidade, mobilidade, prevenção ao assédio sexual nos transportes públicos, transportes e trânsito, formação e qualificação de profissionais, formação de agentes multiplicadores;
- h. aquisição de bens móveis e imóveis relacionados à acessibilidade, mobilidade e transporte, mediante o competente procedimento licitatório;
- i. custeio de despesas com trânsito que visem à otimização do sistema viário do Município;
- j. cooperação com organismos vinculados ao Estado e à União no que compete a fiscalização de trânsito e do transporte no Município;
- k. seleção de valores humanos que se dediquem à engenharia de tráfego e promover

- o seu aperfeiçoamento;
- l. financiamento da participação de servidores em cursos, palestras, seminários e encontros cujo tema seja relacionado ao trânsito, engenharia de tráfego, transporte e demais temas relacionados à mobilidade urbana;
 - m. promoção de palestras, seminários e encontros sobre temas relacionados ao trânsito e ao transporte;
 - n. custeio de projetos relacionados ao trânsito, ao sistema viário e ao transporte público;
 - o. aquisição e implantação de infraestrutura para operação de trânsito e de transporte;
 - p. aquisição e implantação de equipamento de auxílio ao controle e fiscalização do trânsito e do transporte;
 - q. propagandas educativas e preventivas relativas à educação de trânsito;
 - r. desenvolvimento e execução de projetos e obras destinadas à extensão da Linha 4 do Metrô; e
 - s. instalação de bicicletários nas estações de acesso ao BRT.

O FMUS conta com o Conselho do Fundo de Mobilidade Urbana Sustentável (“Conselho FMUS”), um colegiado de caráter consultivo e deliberativo, composto por diversos órgãos da Administração Pública municipal. A SMTR, além de ser responsável pela gestão do FMUS, presta suporte administrativo ao Conselho FMUS.

Nesse cenário, o Conselho FMUS tem importantes atribuições, tais como (i) coordenar as ações e projetos que tenham por finalidade específica as políticas de mobilidade urbana; (ii) elaborar o Orçamento e o Plano de Aplicação dos Recursos do FMUS, a ser submetido à apreciação do Poder Executivo municipal; (iii) e analisar e aprovar a aplicação de verbas e as prestações de contas do FMUS.

Atualmente o FMUS é operante, realizando, por exemplo, aperfeiçoamentos no sistema de transporte municipal, como intervenções no sistema de BRT e, segundo as recorrentes publicações no Diário Oficial do Município do Rio de Janeiro, aparenta dispor de recursos para realização de suas atividades, possuindo recorrente entrada de receitas.

3.1.5.3 Município de Niterói

Não foram localizadas ou disponibilizadas informações a respeito da existência de fundos municipais relacionados à mobilidade urbana.

3.1.5.4 Município de Duque de Caxias

Não foram localizadas ou disponibilizadas informações a respeito da existência de fundos municipais relacionados à mobilidade urbana.

3.1.5.5 Município de Nova Iguaçu

Não foram localizadas ou disponibilizadas informações a respeito da existência de fundos municipais relacionados à mobilidade urbana.

3.1.5.6 Município de São Gonçalo

Não foram localizadas ou disponibilizadas informações a respeito da existência de fundos municipais relacionados à mobilidade urbana.

3.1.5.7 Município de São João de Meriti

Apesar de haver menção ao Fundo Municipal de Habitabilidade e Desenvolvimento Urbano, não foram localizadas ou disponibilizadas informações acerca do mesmo ou de qualquer outro fundo relacionado à modalidade urbana.

3.1.5.8 Município de Belford Roxo

Não foram localizadas ou disponibilizadas informações a respeito da existência de fundos municipais relacionados à mobilidade urbana.

3.2 Diagnóstico das operações existentes

3.2.1 Sistema de Transporte Público de Passageiros da RMRJ

O sistema de transporte coletivo da RMRJ é composto pelo sistema aquaviário, metroviário, ferroviário e o sistema de ônibus intermunicipal. Ainda, destaca-se que o sistema de Veículo Leve sobre Trilhos (“VLT”) é restrito ao município do Rio de Janeiro.

A RMRJ apresenta um grave problema no âmbito de mobilidade e logística urbana, o qual é representado sobretudo pela superposição de competências entre órgãos e entidades responsáveis pelo planejamento, gestão e pela própria operação do sistema de transporte coletivo.

Dessa forma e considerando o todo analisado, percebe-se que tal problema requer uma integração física, tarifária e operacional entre os modais de transporte que constituem o sistema de transporte coletivo. É justamente essa eficiência operacional que tem seu desenvolvimento impossibilitado face o modelo institucional pouco habituado à coesão de trabalhos desenvolvidos pelos órgãos planejadores e gerenciadores do sistema de transporte coletivo.

A integração e articulação entre os órgãos da RMRJ apresentam desafios que impactam a eficiência da implementação de políticas de mobilidade urbana na região, resultantes, como indicou o PRM 2034, principalmente por causa (i) da pouca interface entre a gestão municipal da mobilidade urbana e a gestão intermunicipal; (ii) da falta de articulação com os órgãos federais e estaduais sobre o

processo de concessão e operação de vias que cruzam o município ou estão situadas na sua área de influência direta ou imediata; (iii) o plano de planejamento visando à integração física, operacional e tarifária das linhas de transporte coletivo metropolitano.

Apesar dos diagnósticos, por exemplo, do PRM 2034, indicarem desafios de integração e articulação entre os órgãos da RMRJ, vale mencionar que a RMRJ já assumiu ao menos um projeto que demandou grande coordenação e que foi concluído satisfatoriamente: a concessão metropolitana dos serviços públicos de abastecimento de água e esgotamento sanitário no Estado do Rio de Janeiro.

O CDM decidiu delegar as atividades de organização, gerenciamento e concessão dos serviços públicos de saneamento básico ao Estado do Rio de Janeiro, por meio da Resolução CD nº 8/2020. Em seguida, a RMRJ, por meio do presidente do CDM, celebrou um convênio de cooperação e um contrato de gerenciamento com o Estado do Rio de Janeiro, para estabelecer as respectivas obrigações entre os convenientes. O Estado do Rio de Janeiro se dividiu em quatro blocos, segregando municípios da própria RMRJ. Os demais municípios, que não compunham a RMRJ, mas que se dividiram entre os 4 blocos, integraram a prestação regionalizada também por meio da assinatura de convênios de cooperação e contratos de gerenciamento, dependendo apenas da conveniência e oportunidade de seus prefeitos para a adesão ao projeto.

Em 2021, ocorreram os leilões de concessão da prestação regionalizada dos serviços públicos de fornecimento de água e esgotamento sanitário e dos serviços complementares da RMRJ e dos demais municípios fluminenses que aderiram aos blocos regionais. Os leilões arrecadaram mais de R\$ 25 bilhões em valor de outorga.

Por outro lado, deve-se levar em conta que o desenvolvimento desse projeto de desestatização decorreu do Novo Marco Legal do Saneamento, que estabeleceu mecanismos e incentivos negativos para que os Estados promovessem a regionalização e integração para a desestatização dos serviços públicos de abastecimento de água e esgotamento sanitário.

Nesse sentido, a RMRJ dispõe de todos os órgãos necessários ao seu hígido funcionamento, mas, faz-se necessária a criação desses incentivos para a superação dos desafios no setor de mobilidade urbana.

Para o fortalecimento da governança metropolitana, a atuação mais integrada e coordenada entre as instâncias estadual e municipal poderia contribuir para um sistema de mobilidade urbana mais coeso. Esse arranjo integrado facilitaria o compartilhamento de dados e de responsabilidades, além de promover um alinhamento das atividades entre os atores institucionais, potencializando a execução das políticas públicas de mobilidade na RMRJ.

Essa, inclusive, é uma das proposições do PRM 2034 para a superação dos desafios no setor de mobilidade urbana na RMRJ, que menciona, por exemplo: (i) maior articulação entre os órgãos federais (ANTT) e estaduais (SETRAM, DER, AGETRANSP) sobre o processo de concessão e operação de vias; (ii) acompanhamento das contrapartidas definidas no processo de concessão e

nos contratos, além de troca de informações sobre eventos nas mesmas que possam impactar a vida da população local; (iii) participação ativa da RMRJ no planejamento da integração física, operacional e tarifária das linhas de transporte coletivo metropolitano; e (iv) reuniões recorrentes entre os municípios, no âmbito da estrutura da RMRJ.

Como será apontado nos itens 3.2.2. e 3.2.5, abaixo, no que diz respeito à formalização dos serviços de transporte coletivo na RMRJ, destaca-se a variação significativa no que diz respeito à formalização dos contratos de transporte coletivo.

Enquanto sob os contratos do MetrôRio (Linhas 1 e 2), do RioBarra (Linha 4) e da SuperVia, os transportes têm operado regularmente sob o regime de concessão, com contratos regulares e em andamento, no caso dos transportes de ônibus intermunicipais, a precariedade dos contratos é evidentemente um ponto de fragilidade, que tem sido reconhecida como um empecilho para que o usuário usufrua de um serviço de qualidade.

Por sua vez, no caso dos transportes aquaviários da RMRJ (Consórcio Rio Barcas), apesar de o contrato de prestação de serviço especial ter sido celebrado no começo do ano de 2025, tal certame corre risco de anulação em razão de processo no TCE-RJ que segue pendente de julgamento.

Em âmbito municipal, os Município do Rio de Janeiro e Niterói possuem contratos e regulação detalhados para o serviço de transporte, incluindo ajustes contratuais para preservar o equilíbrio econômico-financeiro. Já os municípios de Nova Iguaçu e São Gonçalo aparentam possuir contratos de concessão do transporte coletivo, entretanto, como a íntegra do documento não foi encontrada/disponibilizada, não foi possível atestar sua regularidade.

Já nos demais municípios — Duque de Caxias, São João de Meriti e Belford Roxo — não foram identificados contratos disponíveis que regulamentem os serviços de transporte coletivo, de maneira que a forma de como vêm sendo prestados os serviços não pôde ser verificada.

3.2.2 Principais operações de transporte no âmbito da RMRJ

3.2.2.1 Pneu

3.2.2.1.1 Transporte coletivo intermunicipal por ônibus

Atualmente, o transporte coletivo intermunicipal por ônibus, no Estado do Rio de Janeiro, é prestado, majoritariamente, em regime de permissões precárias por empresas privadas, conforme consta na Portaria DETRO/PRES nº 1.860, de 29 de janeiro de 2025, publicada no Diário Oficial do Estado, no dia 31 do mesmo mês.

Por meio da portaria, o Presidente do Departamento Estadual de Trânsito do Rio de Janeiro (“DETRO-RJ”) prestou as justificativas pela conveniência da outorga de concessão dos serviços de transporte intermunicipal.

Em princípio, a portaria considera que o transporte intermunicipal, em razão da sua precariedade, tem enfrentado desafios significativos de eficiência, e carece de atualizações e “melhorias urgentes”. Nesse sentido, entende a portaria que os serviços precisam ser licitados para regularização e legalização dos serviços, para compatibilizá-los com o disposto no art. 175 da Constituição Federal, e o art. 242 da Constituição Estadual do Rio de Janeiro, em que determinam que serviços públicos devem ser concedidos ou permitidos com prévia licitação.

Em sequência, seguiu-se às justificativas da conveniência de outorga, em que foi explicitado que, em razão da precariedade das permissões concedidas, quem têm sido prorrogadas sucessivamente para garantir sua continuidade, o Superior Tribunal de Justiça determinou que o Governo do Estado regularize os serviços e, assim, que seja realizada a devida licitação das linhas de ônibus. Nesse sentido, afirma o Presidente do DETRO-RJ que os estudos para elaboração das delegações já foram contratados e estão em andamento.

Em linhas gerais, a licitação que será fruto dos estudos deverá selecionar entidades privadas para assumir a operação e manutenção de 12 lotes de serviços, além da implantação e operação dos sistemas tecnológicos necessários para a execução. Por fim, a portaria estabelece que as concessões deverão ter prazo de vigência 15 anos.

3.2.2.2 Trilhos

3.2.2.2.1 MetrôRio

A exploração dos serviços públicos de transporte metroviário de passageiros é feita atualmente pelo MetrôRio através de contrato de concessão celebrado em 27 de janeiro de 1998. O referido instrumento foi celebrado entre o Estado do Rio de Janeiro (“Poder Concedente”), a Opoptrans Concessão Metroviária S.A. (“Concessionária”), Sorocaba Empreendimentos e Participações S.A. e Cometrans S.A., bem como Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro - Metrô (“Intervenientes Anuentes”). A atual autoridade reguladora da concessão é a AGETRANSP.

Apesar de ser um serviço sob tutela do Estado, a rede metroviária atende apenas o município do Rio de Janeiro. O objeto do contrato é a exploração exclusiva dos serviços públicos de transporte metroviário de passageiros. Os serviços públicos compreendem a utilização da Linha 1 e da Linha 2 da rede metroviária. Ademais, incluem-se no objeto dos serviços outros trechos decorrentes de expansões que venham a ser feitas no período da concessão, em continuidade às Linhas 1 e 2, que caracterizem o prolongamento das referidas linhas.

O prazo contratual da concessão é de 20 (vinte) anos a contar da assinatura, prorrogável por igual período, por uma só vez, mediante requerimento da Concessionária. Este requerimento deverá ser acompanhado de um plano de investimentos para o novo período contratual. Observados os requisitos contratuais, e considerando a hipótese de prorrogação, o Poder Concedente poderá decidir sobre todos os termos do novo período da concessão.

O direito à prorrogação do contrato está condicionado ao: (i) aceite dos planos de investimentos a serem exigidos pelo Poder Concedente; (ii) histórico de prestação dos serviços com qualidade e segurança; e (iii) cumprimento rigoroso de todos os termos do contrato até a data do requerimento de prorrogação.

Especificamente sobre a contraprestação pela execução dos serviços, a Concessionária é remunerada a partir da cobrança de tarifas dos usuários e receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados. Também é permitido à concessionária a implantação de tarifas de integração com outros modais de transporte, desde que previamente aprovadas pela AGETRANSP.

Importa ressaltar que caso o equilíbrio econômico-financeiro do contrato venha a ser alterado, o valor das tarifas será reajustado ou revisado, conforme aplicável. As tarifas são reajustadas anualmente pelo Estado, com base na variação do IGP-M, ocorrida no ano anterior. Na ocorrência de fato econômico que altere o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, a Concessionária deverá encaminhar à AGETRANSP a solicitação de revisão ou reajuste das tarifas, com a efetiva comprovação da insuficiência do preço das tarifas, mediante estudos técnicos e planilhas de custos.

Além disso, destaca-se a possibilidade de o Poder Concedente intervir, a qualquer tempo, na concessão, quando a Concessionária promover ação ou omissão que ameace a regularidade ou qualidade da prestação dos serviços, ou o cumprimento das normas legais regulamentares e contratuais.

Não obstante, o contrato prevê as hipóteses de extinção da concessão, como nos casos de: (i) advento do termo contratual; (ii) encampação dos serviços, pela caducidade, pela rescisão, pela anulação decorrente de vício ou irregularidades constatadas no procedimento ou no ato de sua outorga; e (iii) falência ou extinção da concessionária.

Em 31 de março de 1998, foi celebrado o 1º Termo Aditivo, o qual alterou o período de transição da concessão, entre outros assuntos. Em 26 de fevereiro de 2003, foi celebrado o 2º Termo Aditivo, o qual tratou da aprovação dos projetos, execução e custeio da expansão da Linha 1. O 3º e 4º Termo Aditivo, celebrados em 26 de agosto de 2003 e 23 de dezembro de 2003, respectivamente, tratam da prorrogação do prazo da outorga suplementar.

3.2.2.2.2 SuperVia

Em 17 de setembro de 1998, o Estado do Rio de Janeiro (“Poder Concedente”), a Riotrens Concessionária de Transporte Ferroviária S.A. (“Concessionária”), a Bolsa 2000 S.A., a Companhia Fluminense de Trens Urbanos – Flumitrens (“Intervenientes Anuentes”), e a atual Autoridade Reguladora, AGETRANSP, celebraram o contrato de concessão para exploração de serviços públicos de transporte ferroviário de passageiros.

A exploração da concessão é precedida de obra pública. Os serviços compreendem a utilização de diversas linhas, estações, construções e benfeitorias, nos termos do contrato. A Concessionária tem

exclusividade na exploração, sendo ela necessária em face das peculiaridades operacionais do sistema ferroviário, para a prestação dos serviços na Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro.

A vigência do contrato de concessão é de 25 (vinte e cinco) anos, a contar da data de assinatura do instrumento. O prazo da concessão poderá ser prorrogado por igual período, por uma só vez, mediante requerimento da Concessionária à AGETRANSP. Ele deve ser acompanhado dos comprovantes atualizados de regularidade e adimplemento das obrigações fiscais, previdenciárias e de quaisquer outros encargos previstos nas normas legais e regulamentares então vigentes.

A Concessionária é remunerada através da cobrança de tarifas dos usuários, observados os critérios do contrato. Sendo certo que as tarifas são reajustadas anualmente, com base na variação do IGP-M, ocorrida no período de 12 (doze) meses imediatamente anteriores. O cálculo do reajuste dos valores tarifários deve ser elaborado pela Concessionária, previamente submetido à AGETRANSP para verificação de sua exatidão. Não obstante, a Concessionária pode, através de empresa subsidiária da qual seja controladora, explorar serviços complementares ou adicionais, nas áreas integrantes da concessão, inclusive nos espaços aéreos das linhas, estações, construções e terrenos utilizados para obtenção das receitas, desde que não prejudique a prestação dos serviços, devendo ser mantida nessa hipótese, escrituração contábil em separado, pela subsidiária.

A revisão ordinária da tarifa de ocorre a cada 5 (cinco) anos, com base nos custos de serviços, incluída a remuneração do capital, nos termos dos artigos 9º e 10º da Lei Estadual 2.869/1997. Com isto em mente, a Concessionária deverá apresentar a Autoridade Reguladora, requerimento formal a que se refere a revisão ordinária das tarifas, acompanhado de relatório técnico que demonstre inequivocamente, os fundamentos do pedido de revisão.

Já a revisão extraordinária ocorre em contrapartida aos riscos de exploração da concessão pela Concessionária nos casos de: (i) imposição do Estado, de modificação unilateral do contrato, que importe na variação dos custos ou de receitas; (ii) sempre que forem criados, alterados ou extintos tributos ou encargos legais, ou novas disposições legais que acarretem impacto nos custos da Concessionária e condições financeiras dos serviços; ampliação na prestação dos serviços em áreas não afetadas à concessão; (iii) força maior, caso fortuito, fato do príncipe, fato da administração, que resultem em variações de custos da Concessionária; e (iv) alteração legislativa de caráter específico que produza impacto direto sobre as receitas da Concessionária, tais como as que concedam isenção, redução, desconto ou qualquer outro privilégio tributário ou tarifário.

É prerrogativa do Poder Concedente intervir na concessão, a qualquer tempo, quando houver ação ou omissão da Concessionária que ameace a regularidade ou qualidade da prestação dos serviços, ou o cumprimento das normas legais, regulamentares e contratuais, sem prejuízo das penalidades cabíveis e das responsabilidades incidentes.

Por fim, a concessão será extinta nos casos de: (i) advento do termo contratual; encampação dos serviços; caducidade; rescisão; (ii) anulação decorrente de vício ou irregularidade constatadas no

procedimento ou no ato de sua outorga; e (iii) falência ou extinção da concessionária.

Em 30 de outubro de 1998, foi celebrado o 1º Termo Aditivo, definindo as condições sob as quais a Riotrens deve assumir o compromisso de garantir a empregados que vierem a ser transferidos da Flumitrens parte dos benefícios acumulados no PLANO-REFER.

O 2º Termo Aditivo, celebrado em 27 de setembro de 2000, excluiu o §2 da Cláusula 1ª.

O 3º Termo Aditivo, assinado em 30 de julho de 2001, reflete a substituição dos anexos C I, C IVA e C IVB do contrato, pelos anexos C IAa, C IVAa e C IVBA.

O 4º Termo Aditivo, assinado em 22 de novembro de 2002, reflete a substituição dos anexos C-Ia, C-IV-Aa, C-IV-Ba do contrato.

O 5º Termo Aditivo, assinado em 24 de setembro de 2004, reflete substituição do anexo I pelo Anexo I-5 – investimentos de responsabilidade do Poder Concedente.

O 6º Termo Aditivo, assinado em 28 de dezembro de 2007, reflete a alteração da Cláusula 24ª – O Pagamento à Concessionária do Passivo Cível e Trabalhista.

O 7º Termo Aditivo, assinado em 29 de novembro de 2010, as partes acordaram pelo reequilíbrio econômico-financeiro do contrato através de compensação financeira indireta, com investimentos no sistema.

O 8º Termo Aditivo, assinado em 29 de novembro 2010, reflete a alteração da Cláusula 1ª do contrato, a qual prevê a relação de linhas, estações, construções ou benfeitorias da concessão.

O 9º Termo Aditivo, assinado em 25 de agosto de 2014, define a revisão parcial do plano de investimentos do Anexo I do 8º Termo Aditivo, visando ao atendimento de novas prioridades na prestação do serviço público de transporte ferroviário de passageiros no Estado do Rio de Janeiro.

O 10º Termo Aditivo, assinado em 21 de dezembro de 2017, as partes definiram realização de investimentos diretamente pela Concessionária, ou indiretamente, seja através de empresa subsidiária da qual seja controladora, ou seja por terceiro contratado pela Concessionária, voltados para a exploração contínua até o final da vigência do contrato de concessão, em 31 de outubro de 2048, mesmo em caso de eventual extinção antecipada deste, de fontes de Receitas Alternativas, Complementares, Acessórias ou de Projetos Associados, inclusive decorrentes da exploração de .centro de compras, serviços e lazer na configuração administrativa autônoma de shopping center e/ou empreendimento imobiliário nos bens reversíveis e demais áreas integrantes da concessão, como espaços aéreos das linhas férreas, estações, construções, calçadas, muros e terrenos, no exercício do direito da concessionária assegurado pela Cláusula Oitava do contrato de concessão.

O 11º Termo Aditivo, assinado em 20 de fevereiro de 2021, reflete a alteração da incidência do reajuste do valor máximo da Tarifa Padrão Unitária referente ao ano de 2020 com aplicação no ano

de 2021, conforme disciplinada da Cláusula 2ª – Postergação e Alteração no Reajuste Tarifário de 2020/2021.

Por fim, o 12º Termo Aditivo, assinado em 05 de agosto de 2022, as partes acordam pela pactuação das regras para o aporte de recursos pelo Estado à Concessionária, a título de ressarcimento emergencial das perdas geradas pela pandemia da COVID-19, entre outros assuntos.

3.2.2.2.3 RioBarra

Em 21 de dezembro de 1998, o Estado do Rio de Janeiro (“Poder Concedente”), a Concessionária RioBarra S.A. (“Concessionária”), Construtora Queiroz Galvão S.A., Constran S.A. Construções e Comércio, Trans Sistemas de Transportes S.A., e ainda, a Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro – Metrô (“Intervenientes Anuentes”), e a atual Autoridade Reguladora, AGETRANSP, celebraram o contrato de concessão para exploração dos serviços públicos de transporte metroviário da Linha 4.

O contrato prevê a exploração, precedida de obra pública, em caráter exclusivo dos serviços públicos de transporte metroviário de passageiros da Linha 4, entre a Estação Morro de São João e Estação Jardim Oceânico. Outros trechos correspondentes a expansões de prolongamento da Linha 4, feitas durante o período da concessão, também correspondem ao objeto da concessão. O contrato de concessão tem prazo de vigência equivalente a 25 (vinte e cinco) anos, a contar da data de assinatura do instrumento. A prorrogação é permitida por igual período, por uma só vez, a critério do Poder Concedente após requerimento de prorrogação pela Concessionária.

Além da exploração dos serviços, a Concessionária é responsável pela execução das obras de implementação de toda a estrutura da Linha 4, bem como pela aquisição de todos os bens necessários à operação total da Linha 4. Entretanto, o contrato prevê obrigação do Poder Concedente aportar valor para aquisição do material rodante e, também, parcelas pontuais, desde que atendidas as condições dispostas no contrato.

Como contraprestação pelos serviços executados pela Concessionária, o contrato prevê a cobrança de tarifas dos usuários, bem como a compensação financeira em virtude da alteração do equilíbrio econômico-financeiro do contrato que, não possa, por algum motivo acordado entre as partes, ser repassado para as tarifas.

As tarifas são ajustadas anualmente com base na variação do IGP-M, ocorrida no período de 12 (doze) meses imediatamente anteriores. Cabe à Concessionária elaborar o cálculo de reajuste dos valores das tarifas, devendo ser previamente submetido à Autoridade Reguladora para sua verificação.

Em observância aos artigos 9º e 10º, da Lei Estadual nº 2.869/1997, definiu-se que a revisão ordinária das tarifas será realizada a cada 5 (cinco) anos, considerando os custos dos serviços, incluindo-se a remuneração do capital. Dessa forma, a Concessionária deverá apresentar a Autoridade Reguladora, requerimento formal a que se refere a revisão ordinária das tarifas,

acompanhado de relatório técnico que demonstre inequivocamente, os fundamentos do pedido de revisão.

Por outro lado, a Concessionária terá direito à eventual revisão extraordinária do contrato no caso de: (i) imposição do Poder Concedente, de modificação unilateral do contrato que importe na variação dos custos ou de receitas;(ii) criação, modificação ou extinção de tributos ou encargos legais; de ampliação na prestação do serviços em áreas não afetas à concessão; (iii) evento de força maior, caso fortuito e fato do príncipe que resultarem na variação dos custos da concessionária; e (iv) alteração legislativa de caráter específico que produza impacto direto sobre as receitas da concessionária, tais como as que concedam isenção, redução, desconto ou qualquer outro privilégio tributário ou tarifário.

Por fim, a concessão se extinguirá nos casos de: (i) advento do termo contratual; (ii) encampação dos serviços; (iii) caducidade; (iv) rescisão; (v) anulação decorrente de vício ou irregularidade constatadas no procedimento ou no ato de sua outorga; e (vi) falência ou extinção da concessionária.

Em 25 de fevereiro de 2010, foi celebrado o 1º Termo Aditivo, em vista da necessidade de readequação do traçado da Linha 4, a partir da integração com a Linha 1. Em 31 de agosto de 2012, foi celebrado o 2º Termo Aditivo a fim de refletir um novo cronograma de obras. O 3º Termo Aditivo, celebrado em 01 de outubro de 2012, reflete a readequação das obras, em vista da necessidade de atender as necessidades das Olimpíadas de 2016, sediadas no Rio de Janeiro. Além disso, também alterou o prazo de vigência do contrato para até 30 de junho de 2036. Em 29 de dezembro de 2015, as partes assinaram o 4º Termo Aditivo, uma vez que a nova realidade orçamentária do Estado do Rio de Janeiro impactou quantitativa e qualitativamente a execução das obras civis previstas no contrato.

3.2.2.3 Aquaviários

Em 10 de janeiro de 2025, o Governo do Estado, por meio da SETRAM, firmou com o Consórcio Rio Barcas (formado pelas empresas BK Consultoria e Serviços, Internacional Marítima, Sudeste Navegação e Innovia Soluções Inteligentes) o contrato de prestação de serviço especial que garanta o apoio técnico necessário ao serviço público de transporte aquaviário de passageiros no Estado do Rio de Janeiro (“SPTA”).

O contrato possui o prazo de 5 (cinco) anos, contados a partir da publicação do seu extrato no Diário Oficial do Estado, sendo prorrogável sucessivamente, até o máximo de 10 (dez) anos.

O cronograma de execução do contrato é composto de duas (2) macro etapas, cujos prazos de duração somados totalizam 60 (sessenta meses), da seguinte forma: (i) a primeira etapa, denominada Etapa de Transição, com duração máxima de três (3) meses, terá início concomitante

ao da vigência do contrato e término na data correspondente ao último dia de operação do SPTA sob a responsabilidade da CCR Barcas; (ii) segunda etapa, denominada Etapa de Operação, com duração máxima de 60 meses, terá início no dia subsequente ao termo final da operação do SPTA sob a responsabilidade da CCR Barcas, quando a contratada assumirá plenamente a prestação do SPTA, devendo demonstrar plena capacidade na gestão, operação, manutenção e demais obrigações do contrato.

O objeto do contrato compreende a operação do transporte aquaviário, bem como a administração, o gerenciamento, o controle, a contratação, o pagamento de atividades relativas a: (i) recursos humanos; (ii) tripulação; (iii) manutenção preventiva e corretiva das embarcações, estações e estaleiro; (iv) abastecimento das estações, das embarcações e estaleiro; (v) gestão do Centro de Controle Operacional Aquaviário – CCOA; (vi) sistema integrado de videomonitoramento em tempo real; (vii) sistema de rastreamento em tempo real das embarcações através de GPS; (viii) sistema de informação às autoridades portuárias; (ix) sistemas de segurança e seus usuários em tempo real; (x) atividades existentes nos terminais aquaviários, incluindo a administração das lojas e espaços públicos; e (xi) demais itens necessários para a adequada operação do SPTA.

O valor global estimado da contratação, para o período de 5 (cinco) anos, é R\$ 1.949.389.000,00.

Até recentemente, o sistema de transporte aquaviário era de responsabilidade da CCR Barcas S.A. (“Concessionária”), sendo que o contrato de concessão que regia a prestação dos serviços públicos de transporte aquaviário de passageiros, cargas e veículos no Estado do Rio de Janeiro foi celebrado em 12 de fevereiro de 1998.

O prazo inicial de vigência do contrato de concessão era 11 de fevereiro de 2023, entretanto, a Concessionária assinou um “*Termo de Acordo para Encerramento de Contrato de Concessão do Serviço Público de Transporte Aquaviário de Passageiros, Reconhecimento de Obrigação de Indenização e Transição Operacional*” em 03 de fevereiro de 2023, em razão da Ação Civil Pública nº 000838-96.2004.8.19.0001 proposta pelo Ministério Público perante a 4ª Vara da Fazenda Pública da Comarca do Rio de Janeiro, que reconheceu a nulidade do contrato.

Nesses termos, a Concessionária se comprometeu a: “(i) dar cumprimento à decisão proferida nos autos da Ação Civil Pública nº 000838-96.2004.8.19.0001 (ACP), proposta pelo Ministério Público perante a 4ª Vara da Fazenda Pública da Comarca do Rio de Janeiro, reconhecendo-se a nulidade do Contrato de Concessão; (ii) assegurar à população a continuidade da prestação do serviço público de transporte aquaviário pela Concessionária após o encerramento do prazo inicial de vigência do contrato de concessão (11 de fevereiro de 2023), bem como conferir ao Estado um prazo de até 24 (vinte e quatro) meses para concluir os estudos e realizar licitação objetivando uma nova concessão para exploração de serviços públicos de transporte aquaviário de passageiros, tudo em estrita observância ao quanto determinado no acórdão de fls 2753/2747 da ACP e quanto ao expressamente autorizado pelo §2º do artigo 42 da Lei 8987/1995; (iii) estabelecer que o prazo de até 24 (vinte e quatro) meses conferido ao Estado será constituído de um primeiro período de até 12 (doze) meses ininterruptos contados de 11 de fevereiro de 2023 e de um eventual prazo complementar adicional, certo e não superior a 12 (doze) meses, contados de 11 de fevereiro de 2024,

observadas as condições precedentes estabelecidas no Termo de Acordo; (iv) definir valor e prazo para pagamento à Concessionária dos custos operacionais incorridos na prestação do serviço público, apurados e verificados pelo ente regulador, baseados nos custos reais da operação, excluída toda e qualquer margem de lucro contratualmente prevista; e (v) estabelecer as condições para a reversão pela Concessionária ao Estado de todos os ativos privados vinculados à concessão no estado em que se encontram.”

O presente contrato é resultado, portanto, da licitação mencionada no Termo de Acordo, que foi realizada em novembro de 2024 foi realizada e vencida pela BK Consultoria e Serviços Ltda, com um lance de R\$ 1.949.389.000,00.

O Tribunal de Contas do Estado do Rio de Janeiro (TCE-RJ) orientou, no âmbito do Processo TCE-RJ nº 112.354-2/24, que a SETRAM não assinasse o contrato com o Consórcio Rio Barras em razão de (i) a ausência de detalhamento e estimativa no edital a respeito da Receita Não Operacional Variável e dos percentuais de compartilhamento de tal receita entre contratada e Estado; e (ii) as incongruências e impropriedades identificadas pela CAD-MOBILIDADE quanto ao cálculo do BDI apresentado pela SETRAM, com potencial de configurar antieconomicidade de, ao menos, R\$ 389.715.099,57.

Em 18 de dezembro de 2024 o TCE-RJ decidiu pela revogação da tutela provisória anteriormente deferida na decisão plenária de 27/11/2024, exclusivamente em razão do risco de dano reverso (ou inverso), consubstanciado no perigo de descontinuidade do serviço público de transporte aquaviário. Isso permitiu a assinatura do contrato em 10 de janeiro de 2025.

3.2.3 Situação atual da prestação dos serviços

MetroRio e RioBarra – A rede de transporte metroviário da RMRJ possui três linhas em operação (Linhas 1, 2 e 4). O Estado originalmente operava apenas as Linhas 1 e 2 e, posteriormente, passou a operar a Linha 4 (em regime de prestação de serviços). Com obras paralisadas desde 2015 na Linha 4, a MetrôRio e a RioBarra, em 2023, assinaram protocolo de intenções para que a concessionária Metrô Rio arcasse com os custos necessários para a conclusão do terminal Gávea, recebendo como compensação uma extensão de mais 10 anos no contrato de concessão em vigor. Já a RioBarra, responsável por construir a Linha 4 até a Barra da Tijuca, executará a obra na Gávea. Em setembro de 2024, o TCE-RJ aprovou o Termo de Ajustamento de Conduta referente à Linha 4, que autorizou a retomada das obras na Linha 4 e acordou que o MetrôRio arcará com os custos para terminar as obras até o limite de R\$ 600 milhões, em troca da unificação e da prorrogação da concessão por dez anos, se estendendo até 2048. Apesar de ser um serviço sob a tutela do Estado, a rede metroviária atende somente o município do Rio de Janeiro.

Supervia – A rede de transporte ferroviário da RMRJ é composta por sete ramais em operação, os quais estão sob a responsabilidade da SuperVia, também por meio de um contrato de concessão celebrado com o Estado do Rio de Janeiro. Em junho de 2021, a SuperVia ajuizou um pedido de

recuperação judicial no TJRJ com base na Lei de Recuperação Extrajudicial e de Falências (LRF), com objetivo de preservar a prestação de serviço aos passageiros de trens da RMRJ e iniciar um novo ciclo de negociação junto aos credores e ao Poder Concedente. Como apontado acima, a SuperVia não conseguiu recuperar a demanda perdida desde a pandemia, mesmo com o aporte de recursos pelo Estado à Concessionária, a título de ressarcimento emergencial das perdas geradas pela pandemia da COVID-19 e manutenção dos serviços, resultante do 12º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão. No acordo de recuperação judicial, homologado perante a 6ª Vara Empresarial da Capital do TJRJ, em dezembro de 2024, a concessionária terá de 6 a 9 meses para que os serviços de trens urbanos na capital e RMRJ sejam transferidos para responsabilidade de nova operadora.

Consórcio Rio Barcas – Quanto ao transporte aquaviário metropolitano, o contrato se encontra na fase de transição entre a CCR Barcas, antiga concessionária, para o Consórcio Rio Barcas, novo contratado. Entretanto, há risco de o certame ser anulado em razão de processo pendente de julgamento definitivo no TCE-RJ; o contrato foi assinado apenas por causa da revogação da tutela provisória.

3.2.4 Sistema Bilhetagem

A Lei Estadual nº 4.291, de 2004 (“Lei Estadual nº 4291”) estabeleceu a criação do sistema de bilhetagem eletrônica no Estado do Rio de Janeiro, o qual abrange os serviços públicos de transporte coletivo de passageiros, de competência do Estado do Rio de Janeiro, ficando obrigada sua implantação a todas as empresas operadoras de tais transportes (art. 1º). Dentre as suas finalidades, garante o Sistema de Bilhetagem Eletrônica a possibilidade de integração tarifária entre os modais rodoviário, metroviário, ferroviário e hidroviário.

Vale notar, ainda, que a Lei Estadual nº 5.628, de 2009 (“Lei Estadual nº 5628”), instituiu o Bilhete Único nos serviços de transporte coletivo intermunicipal de passageiros na região metropolitana do Estado do Rio de Janeiro. Segundo esse normativo, o Bilhete Único pode ser utilizado pelos usuários de linhas intermunicipais e intramunicipais na RMRJ, quando o passageiro for transportado entre dois ou mais municípios, envolvendo os serviços de transporte coletivo de passageiros delegados pelo Estado do Rio de Janeiro, e também os transportes por ônibus convencionais de empresas concessionárias ou permissionárias de linhas municipais (art. 3º).

Ademais, a Lei Estadual nº 5628 criou, na estrutura da Secretaria de Estado de Transportes, o Fundo Estadual de Transportes (“FET”), com atribuições de captação e aplicação de recursos, cujo objetivo é o de prover recursos e custear a aquisição do Bilhete Único, acompanhando a transferência de seus recursos para pagamento do subsídio do Bilhete Único e de suas gratuidades (art. 12). Os recursos financeiros do FET são constituídos de: (i) dotações previstas na legislação orçamentária do Estado do Rio de Janeiro; (ii) doações, auxílios, contribuições, subvenções,

transferências e legados de pessoas físicas e jurídicas e de organizações nacionais e internacionais, governamentais e não governamentais; (iii) receitas provenientes de convênios, acordos e contratos realizados entre o Estado do Rio de Janeiro e organizações governamentais e não governamentais que tenham destinação específica; e (iv) rendimento de aplicações financeiras dos recursos alocados ao FET (art. 14).

No âmbito da Lei Estadual nº 5628/2009, o art. 18, estipula que o FET será gerido através de uma Unidade Orçamentária específica no Orçamento, que divulgará semestralmente, através da Secretaria de Estado de Transportes, o quantitativo de bilhetes únicos expedidos com os seus respectivos valores, bem como os dados referentes ao controle da bilhetagem eletrônica de cada concessionária de transporte, devendo submeter os dados à apreciação da Assembleia Legislativa.

A Lei Estadual nº 5628/2009 também indica que a Secretaria de Estado de Transportes ou outro órgão da administração direta ou indireta do Poder Concedente poderá gerir a Câmara de Compensação Tarifária, ou realizar o devido processo licitatório para a contratação de entidade, podendo ela ser pública, privada ou sociedade privada com propósito específico – SPE, para implementar e/ou administrar a Câmara de Compensação Tarifária com sistema eletrônico, devidamente auditável, para partição entre as concessionárias ou permissionárias dos valores dos serviços prestados e subsidiados, garantindo o acesso eletrônico em linha e em tempo real, a todas as informações relativas ao uso do Bilhete Único ao Poder Concedente. Atualmente está em estudo a licitação da contratação de gestor da Câmara de Compensação Tarifária¹⁸.

Em termos operacionais, a implementação e o gerenciamento do sistema de bilhetagem no estado foram delegados, em âmbito metropolitano, para a empresa RioPar, responsável pela operacionalização do sistema de bilhetagem, por meio do cartão RioCard, o qual inclui a modalidade de transportes abrangidos pelo Bilhete Único (transporte intermunicipal), bem como modalidades de bilhetes municipais próprios, a exemplo do Município do Rio de Janeiro e de Niterói.

Conforme o Decreto Estadual nº 27.454, de 2000 (“Decreto Estadual nº 27454”), foi instituído o sistema de pagamentos RioCard, pelo qual, de forma unificada e por meio de cartões inteligentes de múltiplo uso, foi incumbida a obrigação de processamento do pagamento de tarifas nos modais metroviário, hidroviário, ferroviário e rodoviário dos transportes públicos de passageiros no Estado do Rio de Janeiro (art. 1º). Segundo esse mesmo decreto, art. 3º, foi delegada à Secretaria de Estado de Transportes a coordenação das atividades de promoção, implantação, desenvolvimento e operação do sistema de pagamentos RioCard. Nesse sentido, apesar de representar uma função de atribuição de competências e papéis, o Decreto Estadual nº 27454 não indica os mecanismos

¹⁸ <https://oglobo.globo.com/rio/noticia/2025/02/10/bilhetagem-eletronica-no-metro-trens-e-linhas-de-onibus-intermunicipais-entenda-as-diferencas-do-modelo-proposto-pelo-estado-e-o-adotado-no-rio-pelo-jae.shtml>

pelos quais se dão a arrecadação e a repartição das tarifas públicas de transporte veiculadas por meio desse sistema de pagamentos.

No Município do Rio de Janeiro, o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS-Rio) estabelece objetivos para a municipalidade, incluindo a integração entre diferentes modos de transporte público urbano e a promoção de uma rede contínua para mobilidade a pé e por bicicleta. Além disso, normas como a Lei Municipal nº 5.211/2010 e a Lei municipal nº 3.167/2000 tratam da bilhetagem no âmbito municipal, enquanto o Decreto nº 51.895/2022 criou a Câmara de Compensação Tarifária (CCT) para remuneração dos operadores de modos de transporte sob gestão municipal. A CCT é responsável pela gestão financeira das receitas e despesas das tarifas públicas e de remuneração dos serviços de transporte público coletivo de passageiros do Município.

Outrossim, no âmbito do Município do Rio de Janeiro, atualmente vigora a Resolução SMTR Nº 3725/2024, que dispõe sobre as tarifas de integração do Sistema Metroviário com os modos de transporte regulados pelo Município do Rio de Janeiro, Ônibus do Serviço Público de Transporte de Passageiros por Ônibus- SPPO/RJ e do Sistema Bus Rapid Transit - BRT, além do Serviço de Transporte Público Urbano Local – STPL.

Nos termos da resolução, ficou estabelecida em R\$ 8,25 (oito reais e vinte e cinco centavos) as tarifas das integrações do Serviço Metroviário com as linhas expressas na superfície do SPPO/RJ, e as linhas do STPL, assim como ficou estabelecida em R\$ 9,05 (nove reais e cinco centavos) a tarifa de integração do Serviço Metroviário com as linhas do BRT. Nos termos do art. 3º, as integrações serão conferidas mediante a utilização do Bilhete Único Municipal e deverão observar as regras de integração correspondentes ao tempo máximo de transbordo de até três horas, assim entendido o intervalo de tempo entre a passagem pelo validador do primeiro modo de transporte e o validador do segundo.

O Município do Rio de Janeiro, por meio da Secretaria Municipal de Transportes, firmou, em 19 de dezembro de 2022, contrato de concessão de serviços para a prestação dos serviços de bilhetagem eletrônica em todos os sistemas de transporte público coletivo de titularidade municipal. O Consórcio Bilhete Digital, vencedor do certame, conforme o extrato de instrumento contratual, publicado no Diário Oficial do Município do Rio de Janeiro¹⁹, garantiu o direito de explorar os serviços por 12 anos, renováveis por prazo igual, com um valor de contrato de R\$ 1.345.377.145,92.

O Sistema de Bilhetagem Eletrônica do município, denominado JAÉ, pretende substituir os demais validadores dos meios de transportes, e assumir como validador exclusivo dos transportes municipais. Apesar de já terem se passado dois anos da assinatura do contrato, a exclusividade do JAÉ ainda não é uma realidade, ao passo em que, conforme divulgado pela Prefeitura do Rio de

¹⁹ Disponível em: https://transportes.prefeitura.rio/wp-content/uploads/sites/31/2023/01/EXTRATO-DE-INSTRUMENTO-CONTRATUAL-rio_de_janeiro_2022-12-22_pag_101-1.pdf

Janeiro, ainda não foi realizada integração do sistema com o Bilhete Único Intermunicipal, além da empresa responsável pelo sistema estar passando por alterações societárias que impactaram os prazos previstos.

Assim, o Prefeito do Rio de Janeiro, e a secretaria de Transportes, anunciaram a prorrogação do prazo de início da operação exclusiva do JAÉ, anteriormente prevista para o dia 1 de fevereiro de 2025, para o dia 01 de julho do mesmo ano. Apesar da prorrogação, a prefeitura orienta os cidadãos a fazer a migração ao novo sistema de bilhetagem eletrônica²⁰, que já tem operação em curso nos sistemas BRT, VLT, SPPO e vans.

No Município de Niterói, o Bilhete Único Niterói foi instituído pela Lei Municipal nº 2.851, de 2011, e a Lei Municipal nº 2851 criou o Fundo Municipal de Transportes, responsável por prover recursos para custear o pagamento de gratuidades e benefícios previstos em Lei perante as concessionárias ou permissionárias da prestação de serviços de transporte coletivo nas linhas de ônibus municipais. Em Duque de Caxias, a Lei Municipal nº 1.903, de 2005, autorizou a implantação do sistema de bilhetagem nos serviços públicos de transporte coletivo de passageiros por ônibus, ficando a cargo das permissionárias o custeio, implantação e gerenciamento do Sistema de Bilhetagem Eletrônica.

No Município de Nova Iguaçu, a Lei Municipal nº 4.341, de 2013, instituiu o sistema de bilhetagem eletrônica para alunos da rede pública municipal de educação, enquanto a Lei nº 4.438 de 19 de novembro de 2014, estabelece a gratuidade no transporte público para portadores de deficiência e doentes crônicos, através do Sistema de Bilhetagem Eletrônica.

Para os Municípios de São Gonçalo, São João de Meriti e Belford Roxo, não foram localizadas informações sobre a operacionalização de sistema de bilhetagem municipal.

3.2.5 Principais operações de transporte nos Municípios da Área de Estudo

3.2.5.1 Rio de Janeiro:

3.2.5.1.1 BRT-RJ

Em 16 de fevereiro 2022, a Prefeitura do Rio de Janeiro publicou o Decreto Rio nº 50.199, declarando a caducidade do contrato de concessão do sistema *Bus Rapid Transport* (“BRT Rio”), transferindo a operação do serviço ao poder público. Assim, o Prefeito da Cidade do Rio de Janeiro,

²⁰ Disponível em: <https://prefeitura.rio/noticias/prefeitura-do-rio-prorroga-o-prazo-para-inicio-da-operacao-exclusiva-do-jae/>

à época, por meio do Decreto Rio nº 50.201, de 16 de janeiro de 2022, delegou o serviço para Companhia Municipal de Transportes Coletivos (“Mobi-Rio”)^{21,22,23}.

A saber, como destacado no início do presente documento, a Mobi-Rio é uma empresa pública de capital fechado integrante da Administração Indireta do Município do Rio de Janeiro e vinculada à SMTR, cuja criação foi autorizada pelo art. 5º da Lei Municipal nº 881, de 11 de junho de 1986 e regulamentada pelo Decreto Rio nº 49.940, de 07 de dezembro de 2021.

Nos termos de seu estatuto social, a Mobi-Rio tem por objeto social a prestação dos serviços de (i) operação de serviços de transportes públicos coletivos, incluindo o sistema BRT (Bus Rapid Transit), dos corredores Transoeste, Transolímpica, Transcarioca, Transbrasil e outros, na Cidade do Rio de Janeiro²⁴; (ii) atuação integrada e complementar com os diversos modos de transportes públicos federais, estaduais e municipais; (iii) gerenciamento, planejamento, operação e manutenção da frota de veículos e da infraestrutura acessória do sistema BRT, necessários à efetiva prestação do serviço à população; (iv) operação e manutenção de estações e terminais utilizados no Sistema BRT; (v) prestação dos serviços, autorização, coordenação, execução, controle e fiscalização relacionadas à instalação, manutenção e utilização dos equipamentos do sistema de transporte coletivo, incluindo o do sistema BRT; (vi) prestação de consultoria em assuntos técnicos de sua especialidade; e (vii) realização de outras atividades e serviços que venham a ser delegados por ato do Chefe do Poder Executivo.

3.2.5.1.2 Serviço Público de Transporte de Passageiros por Ônibus - SPPO-RJ

O Serviço Público de Transporte de Passageiros por Ônibus no Município do Rio de Janeiro, operado pelos 4 consórcios vencedores da Concorrência nº 010/2010, foi delegado em 2010 pelo Município do Rio de Janeiro, por intermédio da Secretaria Municipal de Transportes.

Cada um dos Consórcios assumiu a operação de uma rede de transportes regional (“RTR”), com prazo de vigência do contrato de 20 anos, podendo ser prorrogados por prazo igual uma única vez. Além da operação do SPPO-RJ, as concessionárias deveriam realizar a operação dos BRT – Bus Rapid Transit que viessem a ser instituídos nas RTR.

²¹ <https://diariodotransporte.com.br/2022/02/17/paes-decreta-caducidade-parcial-dos-contratos-do-brt-rio-requisita-frota-e-smtr-assume-bilhetagem-gestao-e-operacao-do-sistema/>

²² https://viatrolebus.com.br/2022/02/prefeitura-do-rio-assume-operacao-do-brt/#google_vignette

²³ <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2021/12/08/paes-cria-a-mobi-rio-empresa-publica-para-operar-o-transporte-coletivo-na-cidade.ghtml>

²⁴ Conforme delegação formalizada no âmbito do Decreto Rio nº 50.201, de 16 de fevereiro de 2022.

Ocorre que, como relatado no item anterior, o Sistema BRT foi instituído, e os concessionários realizaram a operação até 2021, quando foi declarada a caducidade do contrato, com exceção do SPPO-RJ, que segue em operação pelos consórcios.

3.2.5.1.3 VLT - RJ

Em 14 de junho de 2013, o Município do Rio de Janeiro ("Poder Concedente"), a Concessionária do VLT Carioca S.A. ("Concessionária"), a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro – CDURP ("Interveniente Anuente"), assinaram o contrato de parceria público-privada, na modalidade de concessão patrocinada, para implantação, operação e manutenção de sistema de transporte coletivo de passageiros, por meio de veículos leves sobre trilhos – VLT na região portuária e central do Rio de Janeiro. Inclui-se no objeto do contrato, a realização das obras e fornecimentos da rede prioritária, visando à implantação, operação e manutenção de sistema VLT.

O prazo da concessão patrocinada é de 25 (vinte e cinco) anos. Esse prazo pode ser prorrogado, a critério do Poder Concedente, desde que: (i) inexistam investimentos em atraso para realização pela Concessionária; (ii) a prestação dos serviços esteja sendo feita de maneira adequada; (iii) inexistam infrações consideradas graves ou gravíssimas nos últimos 3 (três) anos do prazo contratual; e (iv) a Concessionária se comprometa a realizar novos investimentos na Concessão, conforme determinados pelo Poder Concedente com base em estudo técnico, jurídico e econômico-financeiro.

Para a prestação dos serviços, o Poder Concedente é responsável para promover a integração do VLT da região portuária e central do Rio de Janeiro com outros modais de transporte de passageiros, de forma a otimizar a prestação dos serviços. Com isso, cabe ao Poder Concedente interagir com os demais órgãos municipais e estaduais responsáveis pelo planejamento e organização dos serviços por meio dos outros modais de transporte de passageiros.

A Concessionária é remunerada através da receita tarifária, receitas alternativas e financeiras, contraprestação pecuniária – Parcela A, com objetivo de complementar a receita tarifária. Isto é, sendo a receita tarifária insuficiente para a Concessionária, o Poder Concedente deverá proceder com a sua complementação através da contraprestação pecuniária – Parcela A. No caso de frustração de demanda dos serviços de transporte de passageiros por VLT, o Poder Concedente deverá proceder com a contraprestação pecuniária – Parcela B. Para tanto, a arrecadação do sistema VLT deverá ser menor que a receita tarifária da Concessionária, nos termos da cláusula sexta do contrato.

O mecanismo do risco de demanda somente começará a atuar depois de iniciada a Operação Comercial da Etapa 2 do VLT, e vigorará pelo prazo de 10 (dez) anos. As variações de demanda, a menor ou a maior, até 10% (dez por cento) da demanda projetada para o período, inclusive, constituirão risco exclusivo da Concessionária. As variações de demanda, a menor ou a maior, entre 10% (dez por cento) e 20% (vinte por cento) da demanda projetada para o período, inclusive, serão compartilhadas entre as partes, à razão de 50% (cinquenta por cento) para a Concessionária e 50% (cinquenta por cento) para o Poder Concedente. As variações de demanda, verificadas além da faixa de 20% (vinte por cento, a menor a maior, durante 2 (dois) trimestres consecutivos, serão objeto de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato. A previsão do mecanismo da mitigação do risco de não realização da demanda projetada não se aplica em favor da parte que deixar de realizar as obrigações e os investimentos de sua responsabilidade, dando causa a não realização da demanda projetada.

O contrato prevê hipótese de compartilhamento de ganhos econômicos decorrentes da redução do risco de crédito dos financiamentos utilizados pela Concessionária, da superação de premissas de demanda quando definidas em contrato, ou de alterações no projeto inicial que beneficiem a vencedora, tais ganhos serão compartilhados na proporção de 50% (cinquenta por cento) com o Poder Concedente. Não obstante, a parcela dos ganhos destinados à Concessionária ou ao Poder Concedente poderá ser utilizada no correspondente aumento ou redução da contraprestação pecuniária a ser paga à Concessionária.

Em garantia ao cumprimento das obrigações contratuais, o Poder Concedente, por meio da CDURP, outorgará à Concessionária garantia pública, mediante constituição de um Fundo de Investimento Imobiliário de propriedade da CDURP. Tal garantia poderá ser acionada pela Concessionária ou pelo seu(s) Financiador(es) caso o pagamento da contraprestação pecuniária e/ou aporte público não seja realizado, total ou parcialmente, no prazo de 45 (quarenta e cinco) dias contados da data de vencimento.

Ao longo de todo o contrato, o patrimônio líquido mínimo do FII deverá ser de R\$ 40.000.000,00 (quarenta milhões de reais). Até que o patrimônio líquido do FII ou rendimentos do FII alcance o valor mínimo previsto, o Poder Concedente se obriga a depositar o valor complementar suficiente. Ainda, a CDURP e Poder Concedente se comprometem adotar as medidas necessárias para atingir o valor mínimo, inclusive obter, se necessário, autorização legislativa para vincular e ceder fiduciariamente receitas patrimoniais.

A CDURP cederá fiduciariamente em favor da Concessionária as quotas emitidas pelo FII no valor de R\$ 40.000.000,00 (quarenta milhões de reais). A CDURP não poderá alienar ou onerar as demais cotas de sua propriedade do FII até o pagamento integral das obrigações pecuniárias assumidas pelo Poder Concedente. Por outro lado, a Concessionária é responsável pela obtenção de

financiamentos necessários ao normal desenvolvimento dos serviços abrangidos pela concessão patrocinada. No mais, a Concessionária poderá oferecer em garantia dos financiamentos ou como contragarantia de operações de crédito ou de mercado de capitais, os direitos emergentes da Concessão.

O contrato poderá ser alterado, pelo Poder Concedente, nos casos de modificação unilateral para: (i) modificar quaisquer cláusulas do contrato, excetuadas as relativas ao equilíbrio econômico-financeiro e as que tratam do seu objeto; (ii) adequação do Contrato à nova realidade, alterada por fatos supervenientes ao contrato; (iii) adequação dos projetos e das especificações para melhor adequação técnica aos seus objetivos; e para restabelecer o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, por mútuo consentimento entre as partes. Todas as alterações, unilaterais ou não, somente ocorrerão após a conclusão do devido procedimento administrativo. Caso haja alteração nos encargos da Concessionária e/ou Poder Concedente em virtude de qualquer alteração do contrato, as partes deverão, conforme aplicável, reestabelecer equilíbrio econômico-financeiro original.

Os seguintes eventos que comprovadamente impliquem acréscimo ou redução de ônus ou encargos assumidos pela Concessionária e/ou pelo Poder Concedente ensejarão a revisão equilíbrio econômico-financeiro do contrato: (i) eventos extraordinários, imprevisíveis ou previsíveis, mas de consequências incalculáveis; (ii) eventos decorrentes de caso fortuito, força maior, fato do príncipe, ato de terceiro ou ato da Administração; (iii) modificação unilateral do objeto do contrato, imposta pelo Poder Concedente; (iv) alterações na legislação aplicável posteriores à data de apresentação da Proposta Econômica; (v) descumprimento ou atraso no cumprimento de qualquer das obrigações e garantias assumidas pelo Poder Concedente ou pela Concessionária, nos termos do contrato; (vi) interposição de ação ou medida judicial ou administrativa que impossibilite ou torne onerosa a prestação dos serviços desde que a responsabilidade comprovadamente não seja da Concessionária. No caso de não manutenção do VLT como modal aceito no Bilhete Único Carioca e Bilhete Único Metropolitano, o Poder Concedente reembolsará a Concessionária a perda de demanda, correspondente a diferença entre a quantidade de passageiros definida no Anexo 6 do Edital e a quantidade de passageiros efetivamente transportada, ensejará o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Em 13 de maio de 2016, foi assinado o 1º Termo Aditivo para delegar o contrato à Secretaria Especial de Concessões e Parcerias Público-Privadas (“SECPAR”), substituir o Anexo 11 do Edital pelo Anexo 11A, o qual regula e condiciona o aporte público. Adicionalmente, estabelece o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, em vista da alteração do escopo do contrato. O 2º Termo Aditivo, assinado em 09 de agosto de 2017, delega o contrato a Subsecretaria de Projetos Estratégicos, bem como alteração de pagamento da contraprestação pecuniária – Parcela A. O 3º Termo Aditivo, celebrado em 05 de fevereiro de 2020, substitui o Anexo 11A pelo Anexo 11B. O 4º Termo Aditivo, celebrado em 29 de junho de 2021, altera o encarregado técnico das obras

associadas. Além disso, estabelece o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato objeto de procedimento administrativo posterior, a fim de verificar as responsabilidades e respectivos impactos no equilíbrio do contrato. O 5º Termo Aditivo, assinado em 29 de março de 2022, prevê a inclusão da implantação do Terminal Intermodal Gentileza (“TIG”) e extensão do sistema do VLT Carioca no escopo do contrato. Além disso, referido instrumento dispõe acerca do aporte de recursos para pagamento da implantação da extensão VLT e do TIG, bem como da definição das responsabilidades pela implantação da extensão VLT e do TIG. O 6º Termo Aditivo, define a implementação do reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato. Por fim, o 7º Termo Aditivo, assinado em 11 de janeiro de 2023, define nova redação das Cláusulas 1.3 e 20ª do contrato, de forma a refletir os exatos termos convencionados para a definição da Nova Garantia Pública do contrato.

3.2.5.1.4 Barcas Zona Oeste

O Consórcio Lagunar Marítimo (Construverde Construções e Serviços, ECP Environ Consultoria e Projetos e Esfeco Administração Limitada) é o responsável por operar as Barcas da Zona Oeste do Município do Rio de Janeiro, como resultado de ter se sagrado vencedor, em julho de 2024, da Concorrência CO SMCG Nº 05/2023, para implantação, operação e manutenção de sistema de transporte aquaviário de passageiros no Complexo Lagunar da Barra da Tijuca, Jacarepaguá e Recreio dos Bandeirantes

O Concessionário explorará o sistema a ser implantado por 25 anos e deverá construir e operar 29 terminais planejados, 5 terminais obrigatórios de grande porte, conectando as regiões do Metrô Jardim Oceânico, Linha Amarela, Rio das Pedras, Muzema e Gardênia, podendo, além disso, sugerir a construção de novos pontos de embarques e desembarques de passageiros em toda a área de influência do projeto, que compreende toda a extensão do complexo lagunar.

Está previsto um investimento total de R\$ 100 milhões ao longo de 25 anos de concessão. A tarifa proposta para os passageiros será equivalente à tarifa dos ônibus municipais, estipulada em R\$ 4,30 por passagem.

O projeto, segundo os prazos contratuais, se encontra em fase de implantação operacional.

3.2.5.2 Niterói

Em 04 de julho de 2012, o Município de Niterói – Poder Concedente, o Consórcio Transoceânico – Concessionária, e a Secretaria de Serviços Públicos, Trânsito e Transportes (“SPTT”), celebraram o Contrato de Concessão nº 10 para a prestação do serviço público de transporte coletivo de e passageiros por ônibus, no que se refere à rede de transportes da área operacional 02.

O prazo da concessão é de 20 (vinte) anos contados da data de assinatura do instrumento, podendo ser prorrogado por igual período por uma só vez, atendidos os requisitos contratuais. Entre tais requisitos destacam-se o cumprimento regular das normas contratuais de prestação dos serviços, a aceitação pela Concessionária da outorga de prorrogação e a realização de estudos de viabilidade técnica e econômica.

A Concessionária é paga através da tarifa cobradas diretamente dos usuários, sendo que a tarifa tem como objetivo o custeio dos serviços e todas demais atividades necessárias ao adequado funcionamento do transporte coletivo de passageiros por ônibus. As tarifas são ajustadas anualmente com base no percentual de variação do IPCA. A revisão ocorre a cada 2 (dois) anos para refletir o equilíbrio econômico previsto no início da concessão, ou em períodos menores desde que o rompimento do equilíbrio ultrapasse 5% (cinco por cento). Cabe a Concessionaria solicitar a revisão do equilíbrio-econômico, submetendo laudo pericial que demonstre o alegado desequilíbrio.

A execução da revisão do contrato pode ser implementada por diferentes mecanismos, a critério do Poder Concedente, por: (i) indenização; (ii) alteração do prazo da concessão; (iii) revisão geral dos valores das tarifas; (iv) redução dos encargos da Concessionária sem diminuição da qualidade dos serviços; (v) revisão do valor da outorga; e (vi) combinação dos mecanismos anteriores. Alternativamente à revisão do contrato, as partes podem, em comum acordo, optar pela extinção do contrato.

3.2.5.3 Duque de Caxias

Não foram encontrados e/ou disponibilizados contratos que regulam a prestação de serviços públicos de transporte coletivo de passageiros. Contudo, a Semove – Federação das Empresas de Mobilidade do Estado do Rio de Janeiro, e o Sindicato de Empresas de Transporte Rodoviários de Duque de Caxias e Magé (“Setrandusc”) contam com empresas associadas para a prestação de serviços de mobilidade. Não é possível atestar a regularidade das empresas associadas e dos serviços prestados por elas²⁵²⁶.

3.2.5.4 Nova Iguaçu

A Lei Municipal nº 3723/2005 dispõe que a delegação a terceiros dos serviços públicos de transporte coletivo de competência do Município será efetuada por meio de concessão ou permissão, precedida de Licitação na modalidade de concorrência, ou, excepcionalmente, por meio de autorização (art. 3º).

²⁵ <https://semove.org.br/>

²⁶ <http://setransduc.com.br/>

A lei estabelece que o prazo da concessão será de oito a doze anos, conforme definido no edital, podendo ser prorrogado, uma única vez, por igual período (art. 5º). Nos termos do art. 23, as isenções ou reduções tarifárias, além daquelas previstas em lei, obedecerão ao que dispõe a legislação municipal, devendo a Prefeitura dispor de fontes específicas de recursos para garantir o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos.

Embora um contrato de concessão do transporte coletivo tenha sido publicado em 8 de março de 2016, a falta de acesso ao documento completo impossibilita a verificação da regularidade do serviço²⁷. Conforme notícias veiculadas na imprensa, ao todo os 454 ônibus de 83 linhas de Nova Iguaçu seriam operados pelos consórcios Reserva de Tinguá (Área I) e Reserva do Vulcão (Área II), que venceram a concorrência e são os novos concessionários do transporte na cidade.

Ainda segundo as notícias, a *“Reserva de Tinguá (Área I) ficou com a Vera Cruz, Linave, São José e Mirante. A Reserva do Vulcão (Área II), com a Vera Cruz, Expresso Nossa Senhora da Glória, Brazinha e Nilopolitana. As linhas licitadas não são fixas. Elas podem ser reduzidas ou ampliadas, se houver necessidade”*²⁸.

3.2.5.5 São Gonçalo

A Lei Municipal nº 425/2012 autorizou o Poder Executivo a proceder a licitação para a concessão de serviços públicos de transporte coletivo de passageiros por ônibus do município de São Gonçalo a empresas privadas, por 25 (vinte e cinco) anos, prorrogável automaticamente por igual período (arts. 1º e 2º).

A norma esclarece que as gratuidades existentes serão custeadas pelo Poder Público e as novas gratuidades somente serão asseguradas desde que indicada a correspondente fonte de custeio (art. 2º).

Com base na Lei Municipal nº 425/2012, em 29 de outubro de 2012, o Município de São Gonçalo firmou um contrato de concessão com o Consórcio São Gonçalo de Transportes para o serviço público de transporte coletivo (Contrato de Concessão nº 001/SEMTRAN/2012). Contudo, a ausência da íntegra do contrato impede a confirmação de sua regularidade.

²⁷<https://www.novaiguacu.rj.gov.br/2016/03/08/nova-iguacu-lanca-oficialmente-o-novo-contrato-de-concessao-do-transporte-coletivo/>

²⁸ Ibidem.

3.2.5.6 São João de Meriti

Não foram encontrados e/ou disponibilizados contratos que regulam a prestação de serviços públicos de transporte coletivo de passageiros. Não é possível atestar a regularidade dos serviços no Município de São João de Meriti.

3.2.5.7 Belford Roxo

Não foram encontrados e/ou disponibilizados contratos que regulam a prestação de serviços públicos de transporte coletivo de passageiros. Não é possível atestar a regularidade dos serviços no Município de Belford Roxo.

3.2.6 Normas sobre transporte coletivo urbano nos Municípios da Área de Estudo

3.2.6.1 Rio de Janeiro

3.2.6.1.1 Lei Orgânica do Município do Rio de Janeiro

A Lei Orgânica prevê expressamente em seu art. 30 que compete ao Município organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, entre outros, o serviço de transporte coletivo. De forma complementar à autorização, o art. 140, inciso IV, estabelece que a execução das ações governamentais poderá ser descentralizada ou desconcentrada, para empresas privadas, mediante concessão ou permissão.

Ainda, tem-se o art. 148, que autoriza a prestação de serviços públicos mediante concessão a particulares, desde que por meio de procedimento licitatório prévio. O § 1º, do art. 148, determina que os contratos de concessão devem estabelecer condições que assegurem ao Poder Concedente a regulamentação e o controle sobre a prestação dos serviços delegados, observado que no exercício de suas atribuições, os funcionários públicos investidos do poder de polícia devem ter livre acesso a todos os serviços e instalações das empresas concessionárias e o estabelecimento de hipóteses de penalização pecuniária, de intervenção por prazo certo e de cassação, esta impositiva em caso de contumácia no descumprimento de cláusulas do acordo celebrado ou de normas protetoras da saúde e do meio ambiente.

Por fim, tem-se o § 2º, do art. 148, o qual dispõe que lei complementar deve tratar sobre: (i) o regime de concessão, permissão ou autorização de serviços públicos; (ii) o caráter essencial desses serviços, quando assim o determinar a legislação federal; (iii) o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação; (iv) as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão, permissão ou autorização; e (v) outros assuntos relacionados à peculiaridades da delegação de serviços públicos.

3.2.6.1.2 Lei de Delegação de Serviços Públicos

Em atendimento ao disposto no art. 148 da Lei Orgânica, em 14 de julho de 1998, foi editada a Lei Complementar nº 37 ("Lei de Delegação de Serviços Públicos" ou "Lei Complementar nº 37"). A Lei Complementar nº 37 traz um regramento específico para a delegação de serviços públicos à iniciativa privada, sem, no entanto, inovar quanto ao já previsto na doutrina e no ordenamento jurídico relacionado ao tema. O diploma, por exemplo, prevê que toda concessão deve ser objeto de prévia licitação, nos termos da legislação própria e com observância dos princípios da legalidade, moralidade, publicidade, razoabilidade, competitividade, igualdade do julgamento por critérios objetivos e da vinculação ao instrumento convocatório.

Vale destacar que a Lei de Delegação de Serviços Públicos não apresenta qualquer óbice, ponto de atenção ou necessidade de aprovação no que diz respeito à estruturação e realização de novos projetos.

3.2.6.1.3 Programa Municipal de Parcerias Público-Privadas

O Município do Rio de Janeiro possui o Programa Municipal de Parcerias Público-Privadas ("PROPAR-RIO"), instituído pela Lei Complementar nº 105, de 22 de dezembro de 2009, destinado a disciplinar e promover a realização de parcerias público-privadas no âmbito da Administração Pública do Município, observadas as normas gerais aplicáveis ao tema.

A referida lei complementar, em seu art. 4º, prevê expressamente que o PROPAR-RIO pode ser aplicado nos transportes públicos, bem como entre outros vários setores listados.

O Conselho Gestor do PROPAR-RIO ("CGP"), integrado por membros de diferentes pastas da Administração Pública municipal e presidido pelo Secretário da Casa Civil, possui importantes atribuições, quais sejam:

- (i) elaborar o Plano Municipal de Parcerias Público-Privadas, que deverá ser atualizado anualmente;
- (ii) aprovar projetos de parcerias público-privadas, os editais, os contratos, seus aditamentos e prorrogações e autorizar a abertura do procedimento licitatório, na forma do art. 10, da Lei Federal nº 11.079/2004;
- (iii) apreciar os relatórios gerenciais dos contratos de parcerias público-privadas e manifestações das Secretarias Municipais ou agências interessadas;
- (iv) efetuar, permanentemente, a avaliação geral do Plano Municipal de Parcerias Público-Privadas, sem prejuízo do acompanhamento individual de cada projeto;
- (v) autorizar a utilização dos recursos do Fundo Garantidor de Parcerias Público-Privadas como garantia das obrigações pecuniárias contraídas pela Administração Pública em contrato de parceria público-privada;
- (vi) propor procedimentos para contratação de Parceria Público-Privada;
- (vii) deliberar sobre casos omissos, controvérsias e conflitos de competência;
- (viii) propor a incorporação de bens imóveis dominicais ao patrimônio do Fundo Garantidor de

Parcerias (“FGP”);

- (ix) fazer publicar no Diário Oficial do Município os relatórios e as atas de suas reuniões, sem prejuízo da sua disponibilização ao público, por meio de rede pública de transmissão de dados, ressalvadas as informações classificadas como sigilosas;
- (x) remeter à Câmara de Vereadores e ao Tribunal de Contas do Município, com periodicidade semestral, os relatórios gerenciais dos contratos de parceria público-privada;
- (xi) estabelecer modelos de editais de licitação e de contratos de parceria público-privada, bem como os requisitos técnicos mínimos para sua aprovação, observadas as orientações técnicas da Procuradoria-Geral do Município; e
- (xii) expedir resoluções necessárias ao exercício de sua competência.

Conforme é visível na lista de atribuições acima, cabe ao CGP elaborar, anualmente, o Plano Municipal de Parcerias Público-Privadas, que deve expor os objetivos, as áreas e os serviços prioritários, definir as ações de governo no âmbito do PROPAR-RIO, bem como apresentar, justificadamente, os projetos de parceria público-privada a serem licitados e contratados pelo Poder Executivo.

Dessa forma, o órgão ou entidade da Administração Pública municipal, interessado em celebrar o contrato de parceria, encaminhará o projeto à apreciação do CGP. A análise e aprovação de projetos pelo CGP dependem de manifestação, prévia e concomitante, em prazo definido pelo CGP, da Secretaria de Fazenda Municipal, da Secretaria Municipal da Casa Civil, da Controladoria Geral do Município e da Procuradoria-Geral do Município, mediante o encaminhamento, por ato do titular do órgão ou entidade interessados, de cópias do processo administrativo instaurado, instruídas com os estudos técnicos, da proposta de edital de licitação e do respectivo contrato, após a realização de consulta pública.

Apesar de as normas relacionadas ao PROPAR-RIO não preverem prazos para a aprovação dos documentos pelo CGP e pelos outros interlocutores, foi possível mapear que esse processo tende acontecer de forma célere. Por exemplo, na parceria público-privada para a delegação de serviços de iluminação pública no Município, celebrada em 2020, a publicação das contribuições recebidas no âmbito da consulta pública realizada ocorreu em 25 de março de 2019; em 26 de março de 2019, foi publicada a convocação do CGP para aprovação e autorização do projeto; culminando no Decreto nº 45.797/2019, publicado em 8 de abril de 2019, que incluiu o projeto no PROPAR-RIO. Dessa forma, considerando que os documentos devem ser encaminhados após a realização de audiência pública, o procedimento de aprovação pelo CGP ocorreu em curto prazo, sem representar grandes impactos no cronograma do projeto.

As manifestações dos órgãos supramencionados devem analisar:

- (i) o mérito do projeto;
- (ii) sua compatibilidade com o Plano Plurianual, a Lei de Diretrizes Orçamentárias e a Lei Orçamentária Anual;
- (iii) a atratividade de financiamento do projeto;
- (iv) sua necessidade, importância e valor, considerando a relevância social ou interesse estratégico para o desenvolvimento do Município;

- (v) capacidade de pagamento;
- (vi) viabilidade da concessão de garantia pelo Município ou pelo FGP;
- (vii) riscos para o Tesouro Municipal da inclusão do projeto na estratégia fiscal do Município; e
- (viii) cumprimento do limite das despesas de caráter continuado derivadas do conjunto das parcerias já contratadas, no ano anterior, de 5% (cinco por cento) da receita corrente líquida do exercício e as despesas anuais dos contratos vigentes, e, nos dez anos subsequentes, de 5% (cinco por cento) da receita corrente líquida projetada para os respectivos exercícios;

Além disso, para a inclusão de projetos no Plano Municipal de Parcerias Público-Privadas, é necessário que os estudos técnicos demonstrem:

- (i) o efetivo interesse público, considerando a natureza, relevância e valor de seu objeto, bem como o caráter prioritário da respectiva execução, observadas as diretrizes governamentais;
- (ii) vantagem econômica e operacional da proposta e a melhoria da eficiência no emprego dos recursos públicos, relativamente a outras possibilidades de execução direta ou indireta, em especial, às concessões regidas pela Lei nº 8.987/1995;
- (iii) as metas e resultados a serem atingidos, as formas e os prazos de execução e de amortização do capital investido, bem como a indicação dos critérios de avaliação ou desempenho a serem utilizados;
- (iv) a efetividade dos indicadores de resultado a serem adotados, em função de sua capacidade de aferir, de modo permanente e objetivo, o desempenho do ente privado em termos qualitativos e ou quantitativos, bem como de parâmetros que vinculem o montante da remuneração aos resultados atingidos;
- (v) a viabilidade de obtenção pelo ente privado, na exploração do serviço, de ganhos econômicos e financeiros suficientes para cobrir seus custos;
- (vi) a forma e os prazos de amortização do capital a ser investido pelo contratado, explicitando o fluxo de caixa projetado e a taxa interna de retorno; e
- (vii) o cumprimento dos requisitos fiscais e orçamentários.

Dessa forma, os projetos aprovados pelo CGP integrarão o Plano Municipal de Parcerias Público-Privadas, o qual será submetido à apreciação do Prefeito, que editará decreto, dando-lhe publicidade e encaminhando cópias à Câmara dos Vereadores e ao TCM-RJ.

Vale pontuar que, mesmo com a aprovação do CGP, a abertura do processo licitatório é condicionada à licença ambiental prévia ou expedição das diretrizes para o licenciamento ambiental do empreendimento, sempre que o objeto do contrato exigir.

Em relação às minutas de edital e contrato, estas devem ser submetidas à consulta pública, mediante publicação na imprensa oficial, em jornais de grande circulação e por meio eletrônico, que deve informar a justificativa para a contratação, a identificação do objeto, o prazo de duração do contrato e seu valor estimado, fixando-se prazo mínimo de trinta dias para recebimento de sugestões, cujo termo dar-se-á pelo menos sete dias antes da data prevista para publicação do edital.

Por fim, vale apontar que a lei de criação do PROPAR-RIO prevê algumas exigências que devem

constar no edital de licitação, das quais destaca-se a possibilidade de saneamento de fases e de complementação de insuficiências ou ainda de correções de caráter formal no curso do procedimento, desde que o licitante possa satisfazer as exigências dentro do prazo fixado no instrumento convocatório.

Em relação ao contrato, tem-se a exigência de cláusulas específicas, além daquelas definidas na legislação federal, as quais devem conter:

- (i) a indicação das metas e dos resultados a serem atingidos pelo contratado, o cronograma de execução e a definição dos prazos necessários aos seus cumprimentos, não inferior a cinco, nem superior a trinta e cinco anos, incluindo eventual prorrogação;
- (ii) a definição de critérios objetivos de avaliação de desempenho a serem utilizados, mediante a adoção de indicadores capazes de aferir a qualidade do serviço;
- (iii) a obrigatoriedade de implantação pelo contratado, parceiro privado, de uma Central de Atendimento ao Usuário, nos casos de prestação de serviços públicos e o envio ao órgão ou entidade da Administração Pública envolvida e responsável pela fiscalização de relatório mensal relativo às demandas dos usuários com índice de efetividade do atendimento;
- (iv) o estabelecimento do prazo vinculado à amortização dos investimentos e forma de remuneração do contratado pelos serviços a serem prestados;
- (v) a apresentação, pelo contratado à fiscalização, à agência ou órgão de regulação quando for o caso, e ao CGP, de relatório semestral contendo o detalhamento das atividades desenvolvidas, a análise dos indicativos de resultado, a qualidade do serviço e as receitas obtidas contrapostas às despesas realizadas, conforme os critérios objetivos previamente estabelecidos, explicitando o fluxo de caixa realizado e a taxa interna de retorno;
- (vi) o compartilhamento com a Administração Pública de ganhos econômicos efetivos do parceiro privado decorrentes da redução do risco de crédito dos financiamentos utilizados pelo parceiro privado, da superação de premissas de demanda quando definidas em contrato, ou de alterações no projeto inicial que beneficiem a vencedora;
- (vii) a limitação da remuneração do parceiro privado aos valores correspondentes à amortização dos investimentos, a partir do momento em que a obra ou serviço estiver disponível para propiciar as utilidades que lhe são inerentes;
- (viii) a submissão das regras de desempenho das atividades e serviços àquelas determinadas pela agência ou órgão regulador correspondente e o pagamento de taxa de regulação quando o contrato envolver serviço público regulado;
- (ix) a realização de vistoria dos bens reversíveis, podendo o Poder Concedente reter pagamentos à Concessionária, no valor necessário para reparar as irregularidades eventualmente detectadas;
- (x) a repartição objetiva de riscos, inclusive os referentes a caso fortuito, força maior, fato do príncipe e álea econômica extraordinária;
- (xi) o estabelecimento de mecanismos amigáveis de solução de divergências contratuais, inclusive por meio de arbitragem, sempre tendo como sede o Município;
- (xii) a previsão de tradução do contrato da língua portuguesa para a língua do país de origem da contratada estrangeira, quando for o caso;

- (xiii) as penalidades aplicáveis à Administração Pública e à concessionária, em caso de inadimplemento contratual, fixadas sempre de forma proporcional à gravidade da falta cometida e às obrigações assumidas; e
- (xiv) a delegação de competência para promover a execução da desapropriação ou da servidão administrativa, conforme previsto no contrato.

3.2.6.1.4 Companhia Carioca de Parcerias e Investimentos – CCPar

Com relação à disciplina jurídica das concessões e PPPs, em âmbito municipal, cabe lembrar o papel da CCPar, criada pela Lei Complementar nº 251/2022 (“Lei Complementar nº 251”). A CCPar é uma sociedade de economia mista, conforme já referido na seção 5.1 – Atores Públicos, que assumiu todas as atribuições da antiga CDURP, e é atualmente disciplinada pela Lei Complementar nº 102.

Preliminarmente, é importante sinalizar que, conforme a Lei Complementar nº 102, com redação atualizada pela Lei Complementar nº 251, a CCPar possui como finalidade, entre outras, “*coordenar, colaborar, viabilizar ou executar a implementação de concessões, em quaisquer das modalidades previstas na legislação nacional, ou outras formas de associação, parcerias, desinvestimentos, ações e regimes legais, zelando pelo interesse público e em conformidade com os estudos de viabilidade técnica, legal, ambiental e urbanística aprovados pela CCPar, pelos órgãos e autoridades públicas competentes*” (art. 1º, II).

A mesma Lei Complementar nº 102 também prevê que a CCPar poderá celebrar, com Municípios, Estados, União, agência ou outras entidades, contratos, convênios ou autorizações que tenham por objeto a instituição de concessões, em quaisquer das modalidades previstas nas legislações aplicáveis (art. 4º, I, “b”).

Nesse sentido, a CCPar representa papel relevante para a consolidação de novos projetos de mobilidade urbana no Município, na medida em que seu objeto social²⁹ se relaciona diretamente à realização de projetos de concessões e PPPs no Município do Rio de Janeiro.

²⁹ Conforme abordado na seção 5.1 – Atores Públicos deste Relatório, o objeto social da CCPar compreende, de acordo com seu Estatuto Social, o seguinte: Art. 5º. A Companhia Carioca de Parcerias e Investimentos – CCPar tem por objeto: I - promover, direta ou indiretamente, o desenvolvimento da cidade do Rio de Janeiro; II - estruturar, coordenar, colaborar, viabilizar ou executar a implementação de concessões, em quaisquer das modalidades previstas na legislação, ou outras formas de associação, parcerias, desinvestimentos, ações e regimes legais, zelando pelo interesse público e em conformidade com os estudos de viabilidade técnica, legal, ambiental e urbanística aprovados, pelos órgãos e autoridades públicas competentes; III - desenvolver estratégias para atração e negociação de investimentos privados, geração de empregos, melhoria do ambiente de negócios; IV - identificar projetos, investimentos e atividades desenvolvidas ou programadas pela iniciativa privada ou pelo Poder Público; V - apresentar propostas de utilização e aplicação racional e eficiente de recursos públicos e privados para o desenvolvimento das zonas de interesses voltadas ao fomento socioeconômico; VI - potencializar a articulação entre os setores público e privado, na realização do desenvolvimento socioeconômico; VII - promover o intercâmbio de informações sobre projetos, investimentos, ações e atividades da iniciativa privada; VIII - viabilizar outras atividades relacionadas a concessões e a parcerias público-privadas; IX - atrair e negociar investimentos privados com foco na melhoria do ambiente de negócios no território municipal; X - assistir e assessorar potenciais investidores quanto à divulgação de informações e dados sobre concessões, em quaisquer das modalidades previstas na legislação federal, ou outras formas de associação, parcerias, desestatizações, ações e regimes legais; XI - atuar em outras atividades relacionadas com as finalidades aqui previstas; XII - disponibilizar bens, equipamentos e utilidades para a Administração Pública, direta ou indireta, para concessionários e permissionários de serviço público, ou para outros entes privados, mediante cobrança de adequada contrapartida financeira; XIII - gerir os ativos patrimoniais a ela transferidos pelo Município ou por seus demais acionistas, ou que tenham sido adquiridos a qualquer título; XIV - atuar e/ou coordenar atividades de fiscalização de execução contratual no âmbito de concessões, desde a fase de implementação/ investimentos até a fase de encerramento dos contratos.

3.2.6.2 Niterói

A Lei Municipal nº 2.283, de 28 de dezembro de 2005, instituiu a NITTRANS, que é uma entidade da Administração Indireta do Município de Niterói, com personalidade jurídica de direito privado e natureza jurídica de sociedade de economia mista³⁰.

Sua finalidade se resume em planejar, organizar, coordenar, regulamentar e fiscalizar o tráfego, o trânsito e o sistema viário municipal, observado o planejamento urbano municipal e a competência da Administração Direta nos serviços concedidos e no controle da prestação de serviços públicos relativos a transporte coletivo e individual de passageiros³¹.

A partir da Lei Municipal nº 3.852, de 12 de dezembro de 2023, a NITTRANS passou a ser responsável pela execução das atividades de trânsito no Município de Niterói, seguindo as competências estabelecidas no art. 24 do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997), e se tornou parte integrante do Sistema Nacional de Trânsito. Além disso, seu nome foi alterado para Niterói Trânsito S.A. – NITTRANS.

Sua atuação consiste no planejamento e desenvolvimento de projetos e regulamentação da circulação de pedestres, motoristas e ciclistas em vias públicas; - Implantação, manutenção e operação do sistema de sinalização e dos dispositivos e equipamentos de controle viário; - Desenvolvimento e implantação de medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, visando à qualidade do meio ambiente; - Coleta de dados estatísticos e elaboração de estudos técnicos sobre os acidentes de trânsito e suas causas; - Desenvolvimento de projetos e programas de Educação para o Trânsito.

3.2.6.3 Duque de Caxias

O Decreto nº 7.349, de 24 de julho de 2019³², estipula as normas e procedimentos para as contratações, liquidação e pagamentos, firmadas pela Administração Pública Municipal Direta e Indireta. A norma estabelece mecanismos de controle e fiscalização das contratações, liquidação e pagamentos, de modo a garantir o adequado cumprimento dos instrumentos celebrados.

Não obstante, referido decreto rege a aquisição de bens, de consumo ou permanentes, a realização de obras e serviços de engenharia, as contratações de demais serviços, a liquidação e pagamento de despesas, no âmbito da Administração Pública Municipal Direta e Indireta do Poder Executivo do Município de Duque de Caxias.

³⁰ <https://nittrans.niteroi.rj.gov.br/nittrans>

³¹ Art. 2º, Lei nº 2.283/2005 - A NITTRANS terá por finalidade planejar, organizar, coordenar, regulamentar e fiscalizar o tráfego, o trânsito e o sistema viário municipal, observado o planejamento urbano municipal e a competência da Administração Direta nos serviços concedidos e no controle da prestação de serviços públicos relativos a transporte coletivo e individual de passageiros. (Redação dada pela Lei nº 3852/2023)

³² https://duquedecaxias.rj.gov.br/portal/arquivos/2019/julho/Boletim_6723.pdf

O Decreto nº 8.406, de 08 de março de 2023³³, estipula as normas e procedimentos para as contratações, firmadas pela Administração Pública Municipal Direta e Indireta do Município de Duque de Caxias. Ademais, estabelece mecanismos de controle e fiscalização das contratações, liquidação e pagamentos, de modo a garantir o adequado cumprimento dos instrumentos celebrados.

A norma regula a aquisição de bens, de consumo ou permanentes, a realização de obras e serviços de engenharia, as contratações de demais serviços, o Sistema de Registro de Preços, as autorizações de fornecimento e ordem de início de execução de obra ou serviço, o empenho, liquidação e o pagamento de despesas, as alterações contratuais e dos procedimentos auxiliares das licitações no âmbito da Administração Pública Municipal Direta e Indireta do Poder Executivo do Município de Duque de Caxias.

O Decreto nº 8.438, de 06 de abril de 2023³⁴, revogou o Decreto nº 8.406, de 08 de março de 2023. Além disso, considerando a Medida Provisória nº 1167, de 31 de março de 2023, a qual prorrogou o prazo de validade da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, da Lei nº 12.462, de 04 de agosto de 2011 – Lei do Regime Diferenciado de Compras, e da Lei nº 10.520, de 17 de julho de 2002 – Lei do Pregão, manteve em vigor todos os termos do Decreto nº 7.349, de 24 de julho de 2019.

3.2.6.4 Nova Iguaçu

A Lei nº 4.222, de 14 de janeiro de 2013³⁵, institui o Programa de Parcerias Público-Privadas-PPP no Município de Nova Iguaçu – PROPAR/NI, destinado a fomentar, coordenar, regular e fiscalizar a atividade de agentes do setor privado, os quais, na condição de parceiros da Administração Pública, venham a atuar no implemento das políticas públicas voltadas ao desenvolvimento do Município e ao bem-estar coletivo.

A Lei nº 3.723, de 14 de dezembro de 2005³⁷, dispõe sobre a delegação da prestação dos serviços de transporte coletivo no âmbito do Município de Nova Iguaçu. Além disso, determina que a delegação da prestação dos serviços de transporte coletivo a terceiros será efetuada por meio de concessão ou permissão, precedida de licitação na modalidade de concorrência, ou, excepcionalmente, por meio de autorização, na forma prevista nesta Lei.

O Decreto Municipal nº 10.895, de 23 de fevereiro de 2017³⁸, dispõe sobre procedimentos a serem

³³https://duquedecaxias.rj.gov.br/portal/arquivos/2023/marco/Boletim_7263_08_de_Marco_2023.pdf

³⁴ https://duquedecaxias.rj.gov.br/portal/arquivos/2023/abril/Boletim_7276_10_de_Abril_2023.pdf

³⁵<https://pgm.novaiquacu.rj.gov.br/Documentos/LeisOrdinarias/Leis-Ordinarias-2010-2019/Lei%20n%C2%B0%204.222%2C%20de%2014.01.2013%20-%20%20Institui%20o%20Programa%20de%20Parcerias%20P%C3%BAblico-Privadas..pdf>

³⁶https://cespro.com.br/visualizarDiploma.php?cdMunicipio=6812&cdDiploma=20134222&NroLei=4.222&Word=&Word_2=

³⁷ <http://app.novaiquacu.rj.gov.br:8090/pc/downloads/leisOrdinarias/3.723.pdf>

³⁸<https://pgm.novaiquacu.rj.gov.br/Documentos/Decretos/Decretos-2010-2019/Decreto%20n%C2%B0%2010.895%2C%20de%2024.02.2017%20-%20Procedimentos%20para%20contrata%C3%A7%C3%A3o%20de%20servi%C3%A7os%20continuados%20ou%20n%C3%A3o%20que%20envolvam%20fornecimento%20de%20m%C3%A3o-de-obra%20e%20respectiva%20fiscaliza%C3%A7%C3%A3o.pdf.pdf>

observados pela Administração Pública Municipal na contratação de serviços, continuados ou não, que envolvam fornecimento de mão-de-obra e sua respectiva fiscalização.

3.2.6.5 São Gonçalo

A Lei nº 32, de 08 de agosto de 2001³⁹, dispõe sobre o transporte público coletivo municipal de passageiros, transporte escolar, turístico, cultural e privado mediante fretamento. Nos termos da norma, o transporte coletivo rodoviário municipal de passageiros será executado por entidade da Administração Pública direta ou indireta ou explorado mediante concessão, permissão ou autorização. Além disso, institui o Regulamento de Transporte Coletivo Rodoviário de Passageiros do Município de São Gonçalo.

A Lei nº 288, de 29 de junho de 2010⁴⁰, institui o programa municipal de Parcerias Público-Privadas, destinado a promover, fomentar, coordenar, regular e fiscalizar a realização de Parcerias Público-Privadas no âmbito da Administração Pública Municipal Direta e Indireta do Município de São Gonçalo.

As Parcerias Público-Privadas de que trata a referida lei são firmadas por meio de contratos de colaboração entre o Município e os agentes do setor privado, com o objetivo de implantar e desenvolver obra, serviços ou empreendimento público, bem como explorar a gestão das atividades deles decorrentes, cabendo remuneração aos parceiros privados segundo critérios de desempenho, em prazo compatível com a amortização dos investimentos realizados.

A Lei nº 425, de 17 de janeiro de 2012, autoriza o Poder Executivo do Município de São Gonçalo a proceder com a licitação para a concessão de serviços públicos de transporte coletivo de passageiros por ônibus do Município de São Gonçalo a empresas privadas, isoladamente ou em consórcio, tendo por objeto a execução indireta da área ocupacional única, composta de linhas e serviços, com exclusividade, com data-base para reajustamento da tarifa dos serviços, corredores e redes integradas de transporte (existente ou que venham a ser criados), faixas seletivas, segregadas, linhas expressas – BRT'S, outras atividades de interesse de usuários e previsão de fontes alternativas.

No entanto, a norma supra foi declarada inconstitucional pelo Órgão Especial do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro, em fevereiro de 2023, pela infringência aos princípios constitucionais da livre concorrência, livre iniciativa, valorização do trabalho e defesa do consumidor, uma vez que *“elimina a possibilidade de participação no certame de empresas privadas de transporte público alternativo, como vans e similares, dando margem ao surgimento de monopólio por parte de empresas ou consórcios, o que, por óbvio, não atende aos interesses dos consumidores”*⁴¹.

Apesar de haver menções pontuais à Lei nº 03/2021, a qual, em teoria, versa acerca do transporte coletivo, as pesquisas realizadas não foram capazes de identificar o texto integral do dispositivo

³⁹ [Lei 032-2001 Transporte Coletivo Municipal SGRJ \(setrerj.org.br\)](http://setrerj.org.br)

⁴⁰ [Lei Ordinária 288 2010 de São Gonçalo RJ \(leismunicipais.com.br\)](http://leismunicipais.com.br)

⁴¹ <https://www.conjur.com.br/wp-content/uploads/2023/09/tj-rj-anula-normas-barravam.pdf>

normativo.

3.2.6.6 São João de Meriti

A Lei n.º 1.896, de 11 de junho de 2013⁴², institui o Programa de Parcerias Público-Privadas do Município de São João de Meriti. Importa destacar que a referida lei se aplica aos órgãos da Administração Pública direta, aos fundos especiais, às autarquias, às fundações públicas, às empresas públicas, às sociedades de economia mista e às demais entidades controladas direta ou indiretamente pelo Município de São João de Meriti.

A Lei Municipal n.º 2.151, de 15 de setembro de 2017, que altera a Lei Municipal n.º 1.896, de 11 de junho 2013, que institui o Programa de Parcerias Público-Privadas⁴³⁴⁴.

3.2.6.7 Belford Roxo

No Município de Belford Roxo, não foram localizadas ou disponibilizadas informações a respeito de textos normativos que versem acerca do transporte coletivo urbano.

3.2.7 Sistema de bilhetagem dos Municípios da Área de Estudo

3.2.7.1 Município do Rio de Janeiro

No que tange à integração entre diferentes modos de transporte público urbano, o PMUS-Rio estabelece objetivos a serem alcançados pela municipalidade, quais sejam: (i) conexão e integração entre as redes de transporte e as redes de mobilidade da RMRJ; (ii) integração física plena entre os diferentes modos da rede de transporte público e coletivo de passageiros; e (iii) promover uma rede contínua para mobilidade a pé integrada com as demais redes de mobilidade, bem como promover adequações no desenho urbano que viabilizem a implantação de uma rede contínua para mobilidade por bicicleta com segurança viária e com rotas. Além disso, fica definido que o Município deve promover esforços, junto às demais esferas da Administração Pública, para a efetivação de uma política de integração tarifária para todos os modos da rede de transporte público e coletivo de passageiros.

Em relação ao tratamento dado à bilhetagem no âmbito municipal, as principais normas são a Lei Municipal n.º 5.211/2010, que instituiu o Bilhete Único Carioca e prevê a interoperabilidade do sistema de bilhetagem, e a Lei municipal n.º 3.167/2000, que prevê diretrizes para o sistema de bilhetagem eletrônica nos serviços de transporte público de passageiros do Município, como a

⁴² <https://www.saojoaodemeriti.rj.leg.br/leis/legislacao-municipal>

⁴³ <https://radarppp.com/resumo-de-contratos-de-ppps/iluminacao-publica-sao-joao-de-meriti/>

⁴⁴ <https://www.saojoaodemeriti.rj.leg.br/leis/legislacao-municipal>

necessidade de operacionalidade do modelo de bilhetagem eletrônica ser aberta tecnologicamente, garantindo a possibilidade de integração tarifária entre modos de transporte.

Além do mais, tem-se o Decreto nº 51.895/2022, que criou e regulamentou a Câmara de Compensação Tarifária (“CCT”), para remuneração dos operadores de modos de transporte sob gestão municipal. A CCT fica sob gestão da SMTR e tem como finalidade a gestão financeira das receitas e despesas das tarifas públicas e de remuneração dos serviços de transporte público coletivo de passageiros do Município.

Entre as atribuições da CCT estão: (i) gestão de receitas e pagamentos comuns aos serviços de transporte público coletivo de passageiros do Município; (ii) gerência de arrecadação, controle e a repartição das tarifas públicas dos serviços de transporte público coletivo de passageiros do Município, recebidas por meio de mídias de transporte (cartões ou outros meios) ou em espécie; (iii) pagamento de eventuais subsídios tarifários, de acordo com a orientação do Poder Concedente, para equilíbrio entre tarifa pública e tarifa de remuneração; (iv) transferência dos valores devidos aos operadores de transporte tendo em vista a tarifa de remuneração definida em edital e contrato; (v) elaboração e disponibilização periódica de relatórios detalhados em que conste a descrição de todos os eventos relativos à arrecadação e distribuição das receitas; e (vi) registro da destinação dos eventuais superávits tarifários; e (vii) reversão de saldos positivos das mídias de transporte ao Fundo de Mobilidade Urbana Sustentável.

A CCT é composta por dois meios de recebimento e distribuição de recursos: a (i) Conta de Bilhetagem, conta corrente bancária que recebe os valores de tarifa pública pagas pelos usuários do sistema de transporte público coletivo municipal e arrecadadas por intermédio do Sistema de Bilhetagem Digital (“SBD”); e a (ii) Conta de Estabilização Tarifária dos Transportes, conta bancária para recebimento dos recursos a serem complementados pelo Tesouro Municipal sempre que os recursos do SBD forem insuficientes para remunerar os operadores.

Os pagamentos aos operadores de transporte municipal devem ser realizados com base no valor de tarifa pública arrecadado por intermédio do SBD e as regras dos respectivos contratos de concessão ou permissão, segundo periodicidade e metodologia definidas pela SMTR e CGM.

Vale mencionar que a regulamentação do CCT se deu em decorrência do Contrato de Concessão nº 5/2022. O Município do Rio de Janeiro, por meio da Secretaria Municipal de Transportes, firmou, em 19 de dezembro de 2022, contrato de concessão de serviços para a prestação dos serviços de bilhetagem eletrônica em todos os sistemas de transporte público coletivo de titularidade municipal. O Consórcio Bilhete Digital, vencedor do certame, conforme o extrato de instrumento contratual,

publicado no Diário Oficial do Município do Rio de Janeiro⁴⁵, garantiu o direito de explorar os serviços por 12 anos, renováveis por prazo igual, com um valor de contrato de R\$ 1.345.377.145,92.

O Sistema de Bilhetagem Eletrônica (“SBE”) do município, denominado JAÉ, pretende substituir os demais validadores dos meios de transportes, e assumir como validador exclusivo dos transportes municipais. Apesar de já terem se passado dois anos da assinatura do contrato, a exclusividade do JAÉ ainda não é uma realidade, ao passo em que, conforme divulgado pela Prefeitura do Rio de Janeiro, ainda não foi realizada integração do sistema com o Bilhete Único Intermunicipal, além da empresa responsável pelo sistema estar passando por alterações societárias que impactaram os prazos previstos.

Conforme minuta do contrato firmado⁴⁶, foram acrescentadas disposições quanto ao estabelecimento de metas que a Concessão tem no decorrer da sua operação, cabendo destaque à *“promover máxima transparência financeira, mediante visibilidade e controle total do PODER CONCEDENTE quanto às receitas arrecadadas e distribuídas aos concessionários do transporte público coletivo de natureza municipal”*, em que o Município é responsável pela fiscalização e transparência a respeito das receitas tarifárias do SBE.

Também, há inovações no contrato de concessão com relação às variações de demanda que podem impactar o equilíbrio econômico-financeiro do projeto, na medida em que não recai exclusivamente como risco assumido pela concessionária. No caso em questão, a concessionária é responsável pelo risco de variação da demanda total contabilizada em patamar que ultrapasse 20% (vinte por cento) de acréscimo ou decréscimo. No caso de a variação da demanda total contabilizada ultrapassar o patamar de 20%, para mais ou para menos, será objeto de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

Todavia, conforme notícia veiculada no site da Prefeitura⁴⁷, o Prefeito do Rio de Janeiro e a secretaria de Transportes, anunciaram a prorrogação do prazo de início da operação exclusiva do JAÉ, anteriormente prevista para o dia 1 de fevereiro de 2025, para o dia 01 de julho do mesmo ano. Apesar da prorrogação, a prefeitura orienta os cidadãos a fazer a migração ao novo sistema de bilhetagem eletrônica, que já tem operação em curso nos sistemas BRT, VLT, SPPO e vans.

⁴⁵ Disponível em: https://transportes.prefeitura.rio/wp-content/uploads/sites/31/2023/01/EXTRATO-DE-INSTRUMENTO-CONTRATUAL-rio_de_janeiro_2022-12-22_pag_101-1.pdf

⁴⁶ Disponível em: <https://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/13615427/4340913/SMTRLicitacaoBilhetagemANEXO1.1MinutadoContratov1020211008.docx.pdf>

⁴⁷ Disponível em: <https://prefeitura.rio/noticias/prefeitura-do-rio-prorroga-o-prazo-para-inicio-da-operacao-exclusiva-do-jae/>

3.2.7.2 Município de Niterói

O Município de Niterói conta com o Bilhete Único Niterói, benefício tarifário de abrangência municipal na cidade, que pode ser habilitado para utilização nos cartões RioCard, os quais, por sua vez, são operados pela empresa RioPar, conforme descrito acima. O Bilhete Único Niterói foi instituído pela Lei Municipal nº 2.851, de 2011 (“Lei Municipal nº 2851”), voltado a assegurar o transporte nas linhas municipais nos ônibus urbanos.

A Lei Municipal nº 2851 criou, ainda, o Fundo Municipal de Transportes (art. 12), na estrutura da Secretaria Municipal de Serviços Públicos, Trânsito e Transporte, com atribuições de captação e aplicação de recursos, e com escrituração contábil própria. Dessa forma, a tal fundo cumpre expressamente prover recursos para custear, perante as concessionárias ou permissionárias da prestação de serviços de transporte coletivo nas linhas de ônibus municipais, o pagamento de gratuidades e demais benefícios previstos em Lei.

Ademais, cumpre salientar que, conforme a Lei Municipal nº 2851, os recursos financeiros do referido Fundo são constituídos de: (i) dotações previstas na legislação orçamentária do Município de Niterói e os créditos adicionais estabelecidos no decorrer de cada exercício; (ii) doações, auxílios, contribuições, subvenções, transferências e legados de pessoas físicas e jurídicas e de organizações nacionais e internacionais, governamentais e não governamentais; (iii) receitas provenientes de convênios, acordos e contratos realizados entre o Município de Niterói e organizações governamentais ou não governamentais que tenham destinação específica; (iv) rendimento de aplicações financeiras dos recursos alocados no Fundo; e (v) receitas decorrentes de multas de trânsito aplicadas (art. 16).

3.2.7.3 Município de Duque de Caxias

No Município de Duque de Caxias, nota-se a Lei Municipal nº 1.903, de 2005 (“Lei Municipal nº 1903”), a qual autorizou a implantação do sistema de bilhetagem nos serviços públicos de transporte coletivo de passageiros por ônibus. Nesse sentido, conforme estabelece a referida norma, “as permissionárias dos serviços públicos de transporte coletivo por ônibus que optarem pelo uso do sistema serão responsáveis pelo custeio, implantação e gerenciamento do Sistema de Bilhetagem Eletrônica, possibilitando ao Poder Público o acesso às informações processadas, necessárias ou úteis ao planejamento, fiscalização e controle desse sistema” (art. 4). Dessa forma, em termos de legislação, embora obrigatória, a implantação e operacionalização do sistema de bilhetagem no âmbito desse município fica a cargo das permissionárias, individualmente, inexistindo regras mais específicas de arrecadação e rateio tarifário.

3.2.7.4 Município de Nova Iguaçu

Apesar de não terem sido localizadas ou disponibilizadas informações a respeito da operacionalização de sistema de bilhetagem municipal de maneira geral, o Município de Nova Iguaçu conta com normas de bilhetagem para grupos específicos.

A título de menção, cumpre apenas citar a Lei Municipal nº 4.341, de 2013 (“Lei Municipal nº 4341/2013”), que instituiu o sistema de bilhetagem eletrônica para alunos da rede pública municipal de educação, ficando obrigadas a adotá-lo todas as empresas permissionárias que operam esse serviço no sistema de transporte público de passageiros.

Por sua vez, a Lei nº 4.438 de 19 de novembro de 2014, estabelece a gratuidade no transporte público para portadores de deficiência e doentes crônicos, através do Sistema de Bilhetagem Eletrônica. Por força do dispositivo legal (art. 3º), as empresas concessionárias de transporte público são responsáveis pela implantação e gerenciamento do sistema, e o Poder Público Municipal terá acesso a todas as informações processadas pela Central de Operações do Sistema de Bilhetagem Eletrônica.

3.2.7.5 Município de São Gonçalo

No Município de São Gonçalo, não foram localizadas ou disponibilizadas informações a respeito da operacionalização de sistema de bilhetagem municipal.

3.2.7.6 Município de São João de Meriti

No Município de São João de Meriti, não foram localizadas ou disponibilizadas informações a respeito da operacionalização de sistema de bilhetagem municipal.

3.2.7.7 Município de Belford Roxo

No Município de Belford Roxo, não foram localizadas ou disponibilizadas informações a respeito da operacionalização de sistema de bilhetagem municipal.

3.3 Anexos Jurídicos

Framework Geral da RMRJ

Framework Institucional da RMRJ	
Constituição da RMRJ	A RMRJ foi criada por meio da LC nº 20/74. Sua composição, organização e gestão atualmente são regidas pela LC nº 184/18.
Composição da RMRJ e atualização	É atualmente composta por um total de 22 (vinte e dois) municípios, sendo eles: Rio de Janeiro, Belford Roxo, Cachoeiras de Macacu, Duque de Caxias, Guapimirim, Itaboraí, Itaguaí, Japeri, Magé, Maricá, Mesquita, Nilópolis, Niterói, Nova Iguaçu, Paracambi, Petrópolis, Queimados, Rio Bonito, São Gonçalo, São João de Meriti, Seropédica e Tanguá
Correspondência da RMRJ com a disciplina jurídica metropolitana	São consideradas funções públicas de interesse comum aquelas que <i>“atendam a mais de um município, assim como aqueles que, embora restritos ao território de um deles, sejam, de algum modo, dependentes, concorrentes, confluentes ou integrados entre si”</i> , incluindo a mobilidade urbana.
Estrutura de governança da RMRJ	A governança interfederativa da RMRJ está organizada na seguinte estrutura: (i) Conselho Deliberativo (CDM); (ii) Órgão Executivo (Instituto Rio-Metrópole); e (iii) Conselho Consultivo (CCM).
Contratos celebrados pela RM	O sistema de transporte coletivo da RMRJ é composto pelo sistema aquaviário, metroviário, ferroviário e o sistema de ônibus intermunicipal. Ainda, destaca-se que o sistema de VLT é restrito ao município do Rio de Janeiro. No âmbito da RMRJ destacam-se as operações de exploração dos serviços públicos de transporte metroviário de passageiros (MetrôRio / RioBarra); dos serviços públicos de transporte ferroviário de passageiros (SuperVia); e do sistema de transporte aquaviário é de responsabilidade de consórcio formado por quatro empresas — BK Consultoria e Serviços, Internacional Marítima, Sudeste Navegação e Innovia Soluções Inteligentes .

Existência de Convênios/Consórcios Públicos	N/A
Normas sobre Mobilidade Urbana editadas pela RM	A LC nº 184/18, que dispõe sobre a RMRJ entende como função pública de interesse comum , a ser exercida pela gestão da RMRJ os serviços relacionados à mobilidade urbana metropolitana, ou seja, “os serviços referentes à circulação no sistema viário e os transportes públicos de grande capacidade, independentemente do modal, bem como das vias e da infraestrutura de mobilidade urbana, de cargas e passageiros, que tenham caráter metropolitano e que atendam, prioritariamente, a pessoa com deficiência, privilegiando-se o transporte aquaviário”.
Agente fiscalizador metropolitano	A Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários, Ferroviários, Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro -AGETRANSP foi criada pela Lei Estadual nº 4.555/2005, e regulamentada pelo Decreto 38.617/2005. Nos termos do artigo 2º da referida lei, a agência tem por finalidade o exercício do poder regulatório, acompanhando, controlando e fiscalizando as concessões e permissões de serviços públicos concedidos nos quais o Estado figure, por disposição legal ou contratual, como Poder Concedente ou Permitente, nos termos das normas legais regulamentares e consensuais pertinentes.

Operações existentes

BARCAS RMRJ – CONSÓRCIO RIO BARCAS.	
Contrato / Tipo de Operação	<i>Contrato de prestação de serviço especial que garanta o apoio técnico necessário ao serviço público de transporte aquaviário de passageiros no Estado do Rio de Janeiro (SPTA), (“CONTRATO”)</i>
Partes	<i>Contratante: Estado do Rio de Janeiro (“PODER CONCEDENTE”) Contratada: Consórcio Rio Barcas</i>
Autoridade Reguladora	<i>AGETRANSP</i>
Objeto	<i>Prestação de serviço especial que garanta o apoio técnico necessário ao serviço público de transporte aquaviário de passageiros no Estado do Rio de Janeiro</i>
Municípios integrantes das linhas de	<i>Rio de Janeiro – Niterói</i>

transporte	<i>Rio de Janeiro – Ribeira Rio de Janeiro – Paquetá Angra dos Reis – Abraão Mangaratiba – Abraão</i>
Tipo de Outorga	<i>N/A</i>
Valor do contrato	<i>R\$ 1.949.489.740,80 (um bilhão e novecentos e quarenta e nove milhões e quatrocentos e oitenta e nove mil e setecentos e quarenta reais e oitenta centavos), baseado no estudo econômico-financeiro realizado</i>
Data de assinatura	<i>10 de janeiro de 2025</i>
Vigência	<i>O prazo de vigência do contrato será de 5 (cinco) anos, conforme art. 106 da Lei nº 14.133/2021, contados a partir da data de publicação do extrato do instrumento no D.O., valendo a data de publicação do extrato como termo inicial de vigência. O prazo de vigência do Contrato poderá ser prorrogado, sucessivamente, até o máximo de 10 (dez) anos.</i>
Atribuições e obrigações	<i>Operação do transporte aquaviário, bem como a administração, o gerenciamento, o controle, a contratação, o pagamento de atividades relativas a: (i) recursos humanos; (ii) tripulação; (iii) manutenção preventiva e corretiva das embarcações, estações e estaleiro; (iv) abastecimento das estações, das embarcações e estaleiro; (v) gestão do Centro de Controle Operacional Aquaviário – CCOA; (vi) sistema integrado de videomonitoramento em tempo real; (vii) sistema de rastreamento em tempo real das embarcações através de GPS; (viii) sistema de informação às autoridades portuárias; (ix) sistemas de segurança e seus usuários em tempo real; (x) atividades existentes nos terminais aquaviários, incluindo a administração das lojas e espaços públicos; e (xi) demais itens necessários para a adequada operação do SPTA.</i>
Forma de Remuneração da Contratada	<i>A remuneração mensal da CONTRATADA, devida a partir da ETAPA DE OPERAÇÃO, será composta pelas milhas náuticas percorridas. A quantidade estimada de milhas náuticas navegadas totais ao mês é de 22.463 mn multiplicado pela quantidade de meses do período de operação.</i>
Repactuação	<i>Os preços contratados serão repactuados, após o interregno de 1 (um) ano, mediante solicitação do</i>

	<i>CONTRATADO para os custos relativos à mão de obra, custos decorrentes do mercado e para os custos relativos ao transporte público .</i>
Requalificação da Tarifa	<i>N/A</i>
Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	<i>Em conformidade com o art. 124, II, d, da Lei n.º 14.133/2021, objetivando a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro inicial do contrato, na hipótese de sobrevirem fatos imprevisíveis, ou previsíveis, porém de consequências incalculáveis, retardadores ou impeditivos da execução do ajustado, ou, ainda, em caso de força maior, caso fortuito ou fato do príncipe, configurando álea econômica extraordinária e extracontratual, poderá o CONTRATADO solicitar a revisão de preço, para manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.</i>
Formas de Reequilíbrio	<i>Não especificado. .</i>
Garantias	<i>Garantia de execução do contrato, mediante escolha de uma das modalidades previstas no art. 96 da Lei n.º 14.133/2021, correspondente a 2,5% (dois inteiros e cinco décimos por cento) do valor anual do contrato, em razão da complexidade do objeto, nos termos do art. 98 da Lei retro mencionada, com validade para todo o período de execução do objeto do contrato.</i>
Hipóteses de extinção	<i>Advento do termo contratual ou rescisão. Trata-se de contrato de prestação de serviços e não de concessão.</i>
Riscos da Contratada	<p><i>(i) Riscos Regulatórios;</i> <i>(ii) Riscos de Demanda;</i> <i>(iii) Riscos Ambientais;</i> <i>(iv) Riscos Técnicos;</i> <i>(v) Riscos econômico-financeiros; e</i> <i>(vi) Riscos Transicionais.</i></p> <p><i>Para lista pormenorizada vide item 19.2.1. Dos Riscos Da Contratada:</i></p>
Riscos do Poder Concedente	<p><i>(i) Riscos Regulatórios;</i> <i>(ii) Riscos de Demanda;</i> <i>(iii) Riscos Ambientais;</i></p>

	<p>(iv) <i>Riscos Técnicos;</i> (v) <i>Riscos econômico-financeiros; e</i> (vi) <i>Riscos Transicionais.</i></p> <p><i>Para lista pormenorizada vide item 19.2.2. Dos Riscos do Contratante.</i></p>
Riscos Compartilhados	<p>(i) <i>Riscos Regulatórios;</i> (ii) <i>Riscos de Demanda;</i> (iii) <i>Riscos Ambientais;</i> (iv) <i>Riscos Técnicos; e</i> (v) <i>Riscos econômico-financeiros.</i></p> <p><i>Para lista pormenorizada vide item 19.2.3. Dos Riscos Compartilhados</i></p>
Transferência / Subcontratação	<p><i>Será admitida a subcontratação do objeto do contrato, até o limite de 40% do valor do contrato, observados os limites específicos para parcela de maior relevância e demais serviços a seguir:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>- Serviços que compõem a parcela de maior relevância: até 25% do valor do contrato;</i> <i>- Demais serviços: até 15% do valor do contrato.</i> <p><i>A contratação não poderá ser objeto de cessão, ou transferência no todo, ou em parte, a não ser com prévio e expresse consentimento do CONTRATANTE e sempre mediante instrumento próprio, devidamente motivado, a ser publicado no Diário Oficial do Estado do Rio de Janeiro.</i></p>
Transferência de Controle	N/A
Penalidades	<p><i>Serão aplicadas ao responsável pelas infrações mencionadas no item 21, as seguintes sanções:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>I. Advertência;</i> <i>II. Multa;</i>

	<i>III. Impedimento de licitar e contratar;</i> <i>IV. Declaração de inidoneidade para licitar ou contratar.</i>
Aditivos Contratuais	<i>N/A</i>

METRÔRIO	
Contrato / Tipo de Operação	<i>Contrato de Concessão para a Exploração dos Serviços Públicos de Transporte Metroviário de Passageiros (“CONTRATO”)</i>
Partes	<i>Poder Concedente: Estado do Rio de Janeiro (“ESTADO”) Concessionária: Oppotrans Concessão Metroviária S.A. (“CONCESSIONÁRIA”) Intervenientes Anuentes: Sorocaba Empreendimentos e Participações S.A.; COMETRANS S.A.; Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro (“METRÔ”)</i>
Autoridade Reguladora	<i>Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos do Estado do Rio de Janeiro (“ASEP-RJ”) - AGETRANSP foi criada no dia 6 de junho de 2005, por força da Lei Estadual 4.555/2005, que extinguiu a ASEP-RJ</i>
Objeto	<i>Exploração, em caráter exclusivo dos serviços públicos de transporte metroviários de passageiros das Linhas 1 e 2 (“SERVIÇOS”)</i>
Municípios integrantes das linhas de transporte	<i>Cláusula 2 – Área de Concessão e Exclusividade A CONCESSIONÁRIA terá a exclusividade, necessária em face as peculiaridades operacionais do sistema, para a prestação dos Serviços no Município do Rio de Janeiro, nas linhas descritas na Cláusula 1ª e sob as condições previstas neste contrato, estendendo-se a área da CONCESSÃO, a outros municípios da região metropolitana do Estado do Rio de Janeiro, caso ocorra a situação prevista no §7º da Cláusula 1ª.</i>
Tipo de Outorga	<i>Cláusula 9ª – Preço da Concessão Outorga por concessão onerosa.</i>
Valor do contrato	<i>Cláusula 9ª – Preço da Concessão O preço total da outorga da CONCESSÃO objeto deste CONTRATO, nele incluído o valor dos materiais de consumo mencionados no §11º da Cláusula 1ª, é de R\$ 291.660.000,00 (duzentos e noventa e um milhões, seiscentos e sessenta mil reais) assim dividido: a) preço da CONCESSÃO: R\$ 288.100.000,00 (duzentos e oitenta e oito milhões e cem mil reais); b) preço dos materiais de consumo mencionados no §11 da Cláusula 1ª adquiridos pela CONCESSIONÁRIA, como parte integrante da CONCESSÃO: R\$ 3.560.000,00 (três milhões e quinhentos e sessenta mil reais). §1º - O valor mencionado no caput deste Cláusula será pago da seguinte forma: a) 30% (trinta por</i>

	<p>cento) do valor ofertado pela Concessão, acrescido de 100% (cem por cento) do valor ofertado pelos Materiais de Consumo no ato da assinatura do CONTRATO; b) o valor restante de R\$ 201.670.000,00 (duzentos e um milhões e seiscentos e setenta mil reais) correspondente aos 70% (setenta por cento) do valor ofertado pela CONCESSÃO será pago em parcelas mensais iguais e sucessivas, sendo a primeira devida no primeiro dia útil do mês subsequente à data da conclusão do programa de investimentos do Anexo III deste CONTRATO e a última, no primeiro dia do último mês de vigência da CONCESSÃO.</p> <p>§2° - Caso a data de conclusão do projeto de investimentos, previstas no Anexo III do CONTRATO DE CONCESSÃO, seja postergada, o pagamento da primeira parcela do preço de Concessão será postergado para o 1° dia útil do mês subsequente à data efetiva da conclusão do referido projeto de investimentos, ficando a CONCESSIONÁRIA desobrigada do pagamento das parcelas referentes aos meses em atraso, independente do dia do mês em que ocorreu a efetiva conclusão do investimento.</p> <p>§3° - Cada uma das parcelas mencionadas no item b) do §1° desta Cláusula, sofrerá reajuste anual de acordo com a legislação aplicável pela variação do IGP-M da Fundação Getúlio Vargas entre o mês de assinatura do CONTRATO e o mês do reajustamento e, no caso de extinção do IGP-M, pelo índice que vier a substituir, e, na sua falta, pelo que for determinado pela ASEP-RJ.</p> <p>§4° - Na hipótese de ocorrer atraso no pagamento de qualquer dos valores mencionados no item b) do §1° desta Cláusula, os valores em atraso serão acrescidos de multa de 10% (dez por cento) e juros de 12% (doze por cento) ao ano, calculados “pro rata die”.</p>
Data de assinatura	27 de janeiro de 1998
Vigência	<p>Cláusula 3ª – Prazo de Concessão</p> <p>20 (vinte) anos a contar da assinatura do CONTRATO</p> <p>§1° - A critério exclusivo do ESTADO e para assegurar a continuidade e qualidade dos serviços públicos, e com base nos relatórios técnicos sobre a regularidade e qualidade dos serviços preparados pela ASEP-RJ, o prazo da CONCESSÃO poderá ser prorrogado por igual período, por uma só vez, mediante requerimento da CONCESSIONÁRIA, que deverá também apresentar um plano de investimentos para o novo período contratual.</p>

<p>Atribuições e obrigações da Contratada</p>	<p><i>Cláusula 4ª – Qualidade e Segurança dos Serviços</i> Os SERVIÇOS objeto da CONCESSÃO de que trata o presente CONTRATO, deverão ser prestados pela CONCESSIONÁRIA de forma a assegurar a sua boa qualidade e segurança, satisfazendo, durante toda a vigência do CONTRATO, as condições de regularidade, continuidade, eficiência, conforto, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas. [...]</p> <p><i>Cláusula 10ª – Das Obrigações da Concessionária</i> São obrigações específicas da CONCESSIONÁRIA, além de outras previstas na legislação, no Edital e nas normas a serem expedidas pela ASEP-RJ, prestar serviço atendendo às condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas. (...)</p>
<p>Atribuições e obrigações do Poder Concedente</p>	<p><i>Cláusula 11ª – Direitos e Obrigações do Estado</i> São obrigações específicas do ESTADO, além de outras previstas na legislação, no Edital e neste CONTRATO: I - regulamentar os SERVIÇOS concedidos; II - intervir na CONCESSÃO para garantir a adequada prestação dos SERVIÇOS III - extinguir a CONCESSÃO nos casos previstos neste CONTRATO; IV - reajustar e revisar a tarifa básica nos- casos previstos neste CONTRATO; V - declarar de utilidade pública os bens de terceiros que venham a ser necessários à CONCESSÃO; VI - promover a desapropriação e instituir servidões sobre bens declarados de utilidade pública e necessários à execução de serviço ou de obra vinculados aos SERVIÇOS, arcando com o pagamento das indenizações correspondentes, mediante procedimento específico; VII – indenizar a CONCESSIONÁRIA por perdas que esta venha a ter em razão da não recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, em razão da falta de reajuste ou revisão das tarifas, na época devida ou no caso de inobservância do disposto no §4º do art. 9º da Lei 9.987, de 13 de fevereiro de 1995; (...)</p>
<p>Atribuições e obrigações da Autoridade</p>	<p><i>Cláusula 12ª – Direitos e Obrigações da ASEP-RJ</i></p>

<p>Reguladora</p>	<p><i>São obrigações específicas da ASEP-RJ, além de outras previstas na Lei n° 2.686, de 13 de fevereiro de 1997, no edital e neste CONTRATO: I - fiscalizar permanentemente a prestação dos SERVIÇOS e o cumprimento das obrigações da CONCESSIONÁRIA; II – aprovar o pedido de revisão de tarifas apresentados pela CONCESSIONÁRIA; III – cumprir e fazer cumprir as disposições regulamentares dos SERVIÇOS e as cláusulas do presente CONTRATO; IV - estimular a formação de associações de usuários para a defesa de interesses relativos aos SERVIÇOS; V – receber, apurar e fazer com que sejam solucionadas as reclamações dos usuários e de terceiros em relação aos SERVIÇOS; VI – controlar o cumprimento das normas operacionais e de segurança dos SERVIÇOS, previstas neste CONTRATO; VII – fiscalizar o recebimento pelo METRÔ dos bens reversíveis baixados ao longo do prazo da CONCESSÃO e sua substituição, e os que sejam devolvidos ao seu término, de acordo com as regras previstas na Cláusula 16ª; VIII – requerer informações, realizar inspeções e exigir a contratação de auditores independentes; IX - aplicar as penalidades previstas neste CONTRATO, nos regulamentos e na legislação aplicável.</i></p>
<p>Forma de Remuneração da Contratada</p>	<p><i>Cláusula 5ª – Remuneração dos Serviços</i> <i>A remuneração a que faz jus a CONCESSIONÁRIA, como contraprestação pela prestação dos SERVIÇOS, compõe-se do seguinte: I – Cobrança de tarifas dos usuários; e II – Receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, disciplinadas na Cláusula 8ª deste CONTRATO.</i></p> <p><i>Cláusula 6ª – Tarifas</i> <i>A remuneração da CONCESSIONÁRIA através de tarifas a serem cobradas dos usuários, obedecerá os seguintes critérios:</i> <i>(...)</i> <i>§3º - A CONCESSIONÁRIA poderá implantar tarifas de integração com outros modais de transporte, desde que previamente aprovadas pela ASEP-RJ.</i> <i>(...)</i></p> <p><i>Cláusula 8ª – Receitas Alternativas, Complementares, Acessórias ou de Projetos Associados</i></p>

	<p><i>A CONCESSIONÁRIA tem direito, como parte da remuneração pela prestação dos SERVIÇOS, à exploração de fontes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados nas áreas integrantes da CONCESSÃO, utilizáveis para a obtenção de qualquer espécie de receita, desde que tal exploração não comprometa os padrões de qualidade previstos na Cláusula 4ª, segundo as normas e procedimentos autorizados pela ASEP-RJ.</i></p> <p><i>§1º - As fontes de receita previstas no caput visam favorecer a modicidade da tarifa e serão obrigatoriamente consideradas para a aferição do equilíbrio econômico-financeiro durante toda a vigência do CONTRATO, observado o disposto no art. 11 da Lei 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, notadamente quando houver qualquer reajuste ou revisão de tarifas nos termos da Cláusula 7ª.</i></p> <p><i>(...)</i></p> <p><i>§7º - A CONCESSIONÁRIA poderá, através de subsidiárias, exercer as atividades objeto desta Cláusula ou outras atividades que não constituam o objeto principal deste CONTRATO, desde que não afetem os Serviços previstos na Cláusula 1ª.</i></p>
Reajuste Tarifário	<p><i>Cláusula 7ª – Reajuste e Revisão das Tarifas</i></p> <p><i>Sempre que o equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO venha a ser alterado, quer em razão da ocorrência de processo inflacionário, quer em virtude de imprevistas mudanças de condições de mercado ou de custos, o valor das tarifas previsto na Cláusula 6ª será reajustado ou revisado na forma dessa Cláusula.</i></p> <p><i>(...)</i></p> <p><i>§5º - Observadas as normas legais vigentes, na ocorrência de fato econômico que altere o equilíbrio econômico/financeiro do CONTRATO, independentemente daquelas intrínsecas ao reajuste de que trata o §1º desta Cláusula, as tarifas poderão ser revisadas pelo ESTADO, a pedido da CONCESSIONÁRIA.</i></p>
Requalificação da Tarifa	<i>N/A</i>
Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	<i>Conforme Cláusula 7ª – Reajuste e Revisão das Tarifas</i>
Formas de Reequilíbrio	<p><i>Cláusula 7ª – Reajuste e Revisão das Tarifas</i></p> <p><i>Cláusula 11ª – Direitos e Obrigações do Estado</i></p>

	<p>(...)</p> <p>VII – Indenizar a CONCESSIONÁRIA por perdas que esta venha a ter em razão da não recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, em razão da falta de reajuste ou revisão das tarifas, na época devida ou no caso de inobservância do disposto no §4º do art. 9º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.</p> <p>(...)</p>
Garantias	<p>Cláusula 18ª – Cessão de Contratos</p> <p>O METRÔ transferirá para a CONCESSIONÁRIA os contratos relacionados no Anexo VI deste CONTRATO, intitulado “Lista de Contratos Transferidos à Concessionária”.</p> <p>(...)</p> <p>§5º - As cauções e outras garantias eventualmente retidas pelo METRÔ e que devam ser devolvidas aos terceiros contratantes, deverão ser repassadas à CONCESSIONÁRIA junto com a transferência dos contratos.</p> <p>(...)</p>
Hipóteses de extinção	<p>Cláusula 22ª – Extinção da Concessão</p> <p>A CONCESSÃO se extinguirá: I - pelo advento do termo contratual; II - pela encampação dos SERVIÇOS; III – pela caducidade; IV – pela rescisão; V - pela anulação decorrente de vício ou irregularidade constatadas no procedimento ou no ato de sua outorga; VI – no caso de falência ou extinção da CONCESSIONÁRIA.</p> <p>(...)</p>
Riscos da Contratada	<p>Cláusula 10ª – Obrigações da Concessionária</p> <p>Os riscos atribuídos à CONCESSIONÁRIA, compreendem, mas não se limitam, a manter a regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade na prestação dos SERVIÇOS. Além disso, zelar pela integridade dos bens vinculados à CONCESSÃO, promover investimentos necessários ao atingimento das metas de qualidade e desempenho de segurança dos SERVIÇOS, entre outros.</p>
Riscos do Poder Concedente	<p>Cláusula 11ª – Direitos e Obrigações do Estado</p> <p>Os riscos atribuídos ao ESTADO, compreendem, mas não se limitam, a reajustar e revisar a tarifa</p>

	<i>básica nos casos previstos neste CONTRATO, promover desapropriações e instituir servidão sobre bens declarados de utilidade pública quando necessários para a execução de serviço ou de obra vinculado aos SERVIÇOS, indenizar a CONCESSIONÁRIA por perdas que esta venha a ter em razão da não recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, entre outros.</i>
Riscos Compartilhados	N/A
Transferência / Subcontratação	<p><i>Cláusula 13ª – Direitos da Concessionária</i> <i>São direitos específicos da Concessionária, além de outros previstos na Legislação, no Edital e nas normas a serem expedidas pela ASEP-RJ:</i> (...) </p> <p><i>IV – Sem prejuízo de sua responsabilidade, contratar com terceiros o desenvolvimento de atividades inerentes, acessórias ou complementares aos Serviços.</i></p>
Transferência de Controle	<p><i>Cláusula 26ª – Intervenientes Anuentes</i> (...) </p> <p><i>II – Nenhum ato que possa importar na transferência do controle societário da CONCESSIONÁRIA, ou na transferência da própria CONCESSÃO, será realizado sem a anuência do ESTADO, ouvida previamente a ASEP-RJ, observando o disposto no art. 27, e seu parágrafo único da Lei n ° 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.</i></p>
Penalidades	<p><i>Cláusula 20ª – Infrações e Penalidades</i> <i>A falta de cumprimento, por parte da CONCESSIONÁRIA, de qualquer cláusula ou condição prevista no presente CONTRATO, ensejará a aplicação das seguintes penalidades: a) advertência; b) multa; c) suspensão temporária de participação em licitação e impedimento de contratar com a administração pública por prazo não superior a 2 (dois) anos; d) declaração de inidoneidade para licitar e contratar com a administração pública enquanto os motivos determinantes da punição ou até que seja promovida a reabilitação na forma da lei, perante a própria autoridade que aplicou a penalidade.</i> <i>§1º - Constitui infração, para os fins deste CONTRATO, o descumprimento de quaisquer obrigações genéricas ou específicas impostas à CONCESSIONÁRIA, especialmente as previstas na Cláusula 10ª.</i></p>

	<p>§2º - As penalidades serão aplicadas em razão da gravidade da infração, de acordo com os critérios estabelecidos neste CONTRATO.</p> <p>(...)</p>
Aditivos Contratuais	<p>Termo Aditivo nº 01 (assinado em 31 de março de 1998) – Alteração da data e horário da Tomada de Posse, a que aludiram as Cláusulas 23ª e 25ª do Contrato de Concessão, conseqüentemente, prorrogação do Período de Transição para 04 (quatro) de abril de 1998, e outros assuntos.</p> <p>Termo Aditivo nº 02 – de caráter provisório - (assinado em 26 de fevereiro de 2003) – Aprovação dos projetos, execução e custeio da expansão da linha 1, entre a Estação Cardeal Arcoverde até a Estação Siqueira Campos, envolvendo todos os investimentos da infra-estrutura, sistemas operacionais e equipamentos previstos no Anexo I deste Termo Provisório, entre outros assuntos.</p> <p>Termo Aditivo nº 03 – de caráter provisório - (assinado em 26 de agosto de 2003) – Entre outros assuntos, prorrogação do prazo de vigência estabelecido no caput da Cláusula 7ª do segundo aditivo, celebrado em 26 de fevereiro de 2003, entre outros assuntos.</p> <p>Termo Aditivo nº 04 – de caráter provisório – (assinado em 23 de dezembro de 2003) - Entre outros assuntos, prorrogação do prazo de vigência estabelecido no caput da Cláusula 7ª do segundo aditivo, celebrado em 26 de fevereiro de 2003, prazo esse já anteriormente prorrogado pelo Terceiro Aditivo, celebrado em 26 de agosto de 2003, entre outros assuntos.</p>

RIOBARRA	
Contrato / Tipo de Operação	Contrato de Concessão para a Exploração dos Serviços Públicos de Transporte Metroviário de Passageiros da Linha 4 (“CONTRATO”)
Partes	<p>Poder Concedente: Estado do Rio de Janeiro (“ESTADO”)</p> <p>Concessionária: Concessionária Rio Barra S.A. (“CONCESSIONÁRIA”)</p> <p>Intervenientes Anuentes: Construtora Queiroz Galvão S.A.; CONSTRAN S.A. Construções e Comércio; Trans Sistemas de Transportes S.A.</p> <p>Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro – METRÔ (“METRÔ”)</p>

	<i>ASEP-RJ – Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos do Estado do Rio de Janeiro (“ASEP-RJ”)</i>
Autoridade Reguladora	<i>ASEP-RJ – Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos do Estado do Rio de Janeiro (“ASEP-RJ”)</i>
Objeto	<p><i>Cláusula 1ª – Objeto do Contrato</i></p> <p><i>O objeto do presente CONTRATO é a exploração, precedida de obra pública, pela CONCESSIONÁRIA, em caráter exclusivo dos serviços públicos de transporte metroviário de passageiros da Linha 4, doravante denominados Serviços (“SERVIÇOS”).</i></p> <p><i>(...)</i></p>
Municípios integrantes das linhas de transporte	<p><i>N/A – Cláusula 3ª – Área da Concessão e Exclusividade</i></p> <p><i>A CONCESSIONÁRIA terá a exclusividade, necessária em face das peculiaridades operacionais do sistema, para a prestação dos SERVIÇOS na parte do Município do Rio de Janeiro que vai do Bairro de Botafogo - Estação Morro de São João até o bairro da Barra da Tijuca, na Linha 4, nas condições descritas no §2º da mesma Cláusula, sob as demais condições previstas neste CONTRATO.</i></p>
Tipo de Outorga	<p><i>Cláusula 10ª – Preço da Concessão</i></p> <p><i>A outorga da CONCESSÃO objeto do presente CONTRATO é feita em contrapartida da execução das obras e aquisição de equipamentos, conforme estipulado na Cláusula 2ª, conforme disposta acima.</i></p> <p><i>Cláusula 2ª – Execução de Obras</i></p> <p><i>Precedendo a exploração dos SERVIÇOS objeto do presente CONTRATO, conforme disposto na Cláusula Primeira, a CONCESSIONÁRIA deverá executar as obras de implementação de toda a estrutura da Linha 4 (quatro), tudo conforme descrito no Projeto Básico modificado pelo traçado alternativo aprovado pelo METRÔ que constitui o Anexo IV, do presente CONTRATO e de acordo com Projeto Executivo a ser elaborado pela CONCESSIONÁRIA e submetido à prévia aprovação do METRÔ.</i></p> <p><i>§1º -Além de executar as obras mencionadas no caput desta Cláusula, a CONCESSIONÁRIA deverá adquirir todos os bens necessários à operação total da Linha 4, constantes do Projeto Básico</i></p>

modificado pelo traçado alternativo aprovado pelo METRÔ e seus Anexos.

§2° - O orçamento constante do Projeto Básico modificado pelo traçado alternativo aprovado pelo METRÔ para a execução das obras e da aquisição dos bens mencionados no caput e no § 1° desta Cláusula é de R\$ 880.079.295,18 (oitocentos e oitenta milhões, setenta e nove mil, duzentos e noventa e cinco reais e dezoito centavos), assim dividido: a) O custo total de implantação da Linha 4, incluindo a ligação com a linha 1, do Centro de Manutenção e Centro de Controle Operacional, do Projeto Executivo e Instalação e Manutenção de Canteiros será de R\$ 728.879.295,18 (setecentos e vinte e oito milhões, oitocentos e setenta e nove mil reais e duzentos e noventa e cinco reais e dezoito centavos); e b) custo de aquisição de Material Rodante para a Linha 4: R\$ 151.200.000,00 (cento e cinquenta e um milhões e duzentos mil reais).

§3° - Do custo total mencionado no §2° desta Cláusula, o ESTADO aportará R\$ 392.091.923,26 (trezentos e noventa e dois milhões, noventa e um mil, novecentos e vinte e três reais e vinte e seis centavos), e a CONCESSIONÁRIA R\$ 336.787.371,92 (trezentos e trinta e seis milhões, setecentos e oitenta e sete mil, trezentos e setenta e um reais e noventa e dois centavos), para a execução das obras, além de R\$ 151.200.000,00 (cento e cinquenta e um milhões e duzentos mil reais) a serem aportadas também pela CONCESSIONÁRIA, referentes à aquisição do material rodante, obedecido o Valor do Fator de Economicidade (VFE) integrante do Valor da Oferta (VO) do Leilão.

§4° - A fim de viabilizar a CONCESSÃO, o ESTADO aportará pontualmente à CONCESSIONÁRIA, 16 (dezesesseis) parcelas iguais de R\$ 24.505.745,20 (Vinte e quatro milhões quinhentos e cinco mil e setecentos e quarenta e cinco Reais e vinte centavos), desde que cumpridos os seguintes eventos: (...)

O ESTADO aportará no máximo R\$ 100.000.000,00 (cem milhões de reais) em cada ano calendário à CONCESSIONÁRIA, valor este reajustado na forma estabelecida no §5° desta Cláusula. Caso o cumprimento dos eventos implique em uma liberação por parte do ESTADO superior ao valor de R\$ 100.000.000,00 (cem milhões de reais) reajustado, o valor excedente aos R\$ 100.000.000,00 (cem milhões de reais) será aportado até o sexagésimo dia do ano subsequente ao do ano em que os eventos foram cumpridos. Os valores aportados pelo ESTADO à CONCESSIONÁRIA destinar-se-ão exclusivamente às obras civis. Para fins contábeis serão classificados como despesas de capital

	<p>– investimento, na categoria de obras públicas. (...)</p>
Valor do contrato	<p><i>Cláusula 10ª – Preço da Concessão</i> A outorga da CONCESSÃO objeto do presente CONTRATO é feita em contrapartida da execução das obras e aquisição de equipamentos, conforme estipulado na Cláusula 2ª do CONTRATO.</p>
Data de assinatura	<p>21 de dezembro de 1998</p>
Vigência	<p><i>Cláusula 4ª – Prazo de Concessão</i> Sujeito aos termos e condições deste CONTRATO, a CONCESSÃO terá o prazo de vigência de 25 (vinte e cinco) anos, a contar da data da assinatura de CONTRATO. (...)</p>
Atribuições e obrigações da Contratada	<p><i>Cláusula 5ª – Os SERVIÇOS objeto da CONCESSÃO de que trata o presente CONTRATO, deverão ser prestados pela CONCESSIONÁRIA de forma a assegurar a sua boa qualidade e segurança, satisfazendo, durante toda a vigência do CONTRATO, as boas condições de regularidade, continuidade, eficiência, conforto, segurança, atualidade tecnológica, generalidade e cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.</i></p>
Atribuições e obrigações do Poder Concedente	<p><i>Cláusula 12ª – Direitos e Obrigações do Estado</i> São obrigações e direitos específicos do ESTADO, entre outros, realizar os aportes necessários à CONCESSIONÁRIA, prorrogar a CONCESSÃO, intervir na CONCESSÃO, extinguir a CONCESSÃO, fiscalizar as obras a serem promovidas pela CONCESSIONÁRIA.</p>
Atribuições e obrigações da Autoridade Reguladora	<p><i>Cláusula 13ª – Direitos e Obrigações da ASEP-RJ</i> São obrigações e direitos específicos da ASEP-RJ, além de outras previstas na Lei 2.686/97, no EDITAL e neste CONTRATO, fiscalizar e regular a prestação dos serviços pela CONCESSIONÁRIA, homologar os reajustes contratuais e decidir sobre os pedidos de revisão de tarifas apresentados pela CONCESSIONÁRIA, dirimir, no âmbito administrativo, os conflitos envolvendo a CONCESSIONÁRIA, o usuário e o ESTADO; entre outros.</p>
Forma de Remuneração da Contratada	<p><i>Cláusula 6ª – Remuneração dos Serviços</i> A remuneração a que faz jus a CONCESSIONÁRIA, pela prestação dos SERVIÇOS, compõe-se do seguinte: I – cobrança de tarifas dos usuários; e II – compensação financeira a que fizer jus em</p>

	<p><i>virtude da alteração do equilíbrio financeiro e não possa, por algum motivo acordado entre as partes, ser repassado para as tarifas, incluindo-se as gratuidades concedidas na forma dos §§ 5º e 6º da Cláusula 7ª.</i></p> <p><i>Cláusula 7ª – Tarifas</i> <i>A remuneração da CONCESSIONÁRIA, através de tarifas a serem cobradas dos usuários, obedecerá aos seguintes critérios:</i> <i>(...)</i> <i>§3º - A CONCESSIONÁRIA poderá implantar tarifas de integração com outros modais de transporte, desde que previamente aprovadas pela ASEP-RJ, respeitado a soma dos valores máximos de cada um dos modais.</i> <i>(...)</i></p> <p><i>Cláusula 9ª – Receitas Alternativas ou Complementares</i> <i>A CONCESSIONÁRIA poderá, ainda, através de empresa subsidiária da qual seja controladora, explorar serviços complementares ou serviços adicionais, nas áreas integrantes ou vizinhas às linhas e estações, para obtenção de receitas, desde que não acarrete prejuízo à normal prestação dos SERVIÇOS, devendo ser mantida, nessa hipótese, escrituração contábil em separado, pela subsidiária, que permita ao ESTADO e à ASEP-RJ a efetiva e permanente análise dos resultados da exploração da CONCESSÃO e das demais atividades exercidas, bem como, e para efeito do artigo 11 da Lei 8.987/95, os resultados da subsidiária, pelo processo de equivalência patrimonial, deverão integrar-se no resultado da CONCESSIONÁRIA, assim demonstrado através de balanço consolidado. As atividades previstas nesta Cláusula incluem a exploração através da instalação de cabos de fibra óticas.</i> <i>(...)</i></p>
<p>Reajuste Tarifário</p>	<p><i>Cláusula 8ª – Reajuste e Revisão das Tarifas</i> <i>O reajuste e a revisão tarifária observarão o disposto nos parágrafos abaixo e na Lei nº 2.869/97.</i></p>

A) Do Reajuste da Tarifa

§1º - - As tarifas serão reajustadas anualmente, no mês de fevereiro de cada ano, com base na variação do IGP-M publicado pela Fundação Getúlio Vargas, ocorrida no período de 12 (doze) meses imediatamente anteriores, observado o disposto no art. 8º da Lei 2.869/97.

(...)

§4º - O cálculo do reajuste dos valores das tarifas será elaborado pela CONCESSIONÁRIA, devendo ser previamente submetido à ASEP-RJ para que esta verifique a sua exatidão, dentro do prazo de 30 (trinta) dias contados da data de seu recebimento.

(...)

B) Da Revisão da Tarifa

§9º - - A tarifa será ordinariamente revisada, nos termos dos arts. 9º e 10º da Lei Estadual nº 2.869, de 18 de dezembro de 1997, a cada 5 (cinco) anos, com base no custo dos SERVIÇOS, incluída a remuneração do capital, considerando, ainda, a necessidade de estímulo ao aumento da eficiência operacional através da redução efetiva dos custos, e da evolução da produtividade da CONCESSIONÁRIA.

(...)

§19º - Em contrapartida aos riscos de exploração da CONCESSÃO, a CONCESSIONÁRIA terá direito à eventual revisão extraordinária do valor da tarifa, nos seguintes casos: a) sempre que por imposição do ESTADO, houver modificação unilateral do CONTRATO imposta pelo ESTADO, que importe em variação dos seus custos ou de receitas, tanto para mais como para menos; b) excetuado o imposto de renda, sempre que forem criados alterados ou extintos tributos ou encargos legais ou sobrevierem novas disposições legais, após a data de apresentação da proposta pelo LICITANTE VENCEDOR da LICITAÇÃO, e que acarretarem comprovada repercussão nos custos da CONCESSIONÁRIA, tanto para mais quanto para menos, quando provado o seu impacto sobre as condições financeiras dos SERVIÇOS, em conformidade com o disposto no §3º, do art. 9º, da Lei nº 8.987, de 13.02.95; c) sempre que houver ampliação na prestação dos SERVIÇOS em áreas não afetas à CONCESSÃO e que tal incremento seja previamente acordado entre a CONCESSIONÁRIA,

	<p>o ESTADO, e a ASEP-RJ, ou ainda sempre que houver aumento ou supressão de áreas afetas à CONCESSÃO, conforme o caso; d) sempre que circunstâncias supervenientes, em razão de força maior, caso fortuito, fato do príncipe, fato da Administração, resultem, comprovadamente, em variações dos custos da CONCESSIONÁRIA; e) sempre que houver alteração legislativa de caráter específico que produza impacto direto sobre as receitas da CONCESSIONÁRIA, tais como as que concedam isenção, redução, desconto ou qualquer outro tipo de privilégio tributário ou tarifário; f) nos demais casos previstos na legislação e neste CONTRATO.</p> <p>§20° - A revisão da tarifa, com a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, em relação ao evento ao fato que lhe deu origem, não poderá ser novamente invocado para fim de ulteriores revisões do CONTRATO.</p> <p>§21° - Sempre que se efetivar a revisão considerar-se-á restabelecido o equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO.</p> <p>§22° - Sempre que ocorrer a hipótese de revisão ordinária ou extraordinária do valor das tarifas a CONCESSIONÁRIA, a ASEP-RJ e o ESTADO poderão acordar, por escrito, complementar ou alternativamente ao aumento ou à diminuição do valor da tarifa, o seguinte: a) pela atribuição de compensação direta à CONCESSIONÁRIA, ao ESTADO ou aos USUÁRIOS, inclusive através de novos investimentos nos SERVIÇOS; b) por qualquer outra alternativa legalmente possível que venha a ser acordada entre a CONCESSIONÁRIA, a ASEP-RJ e o ESTADO.</p>
Requalificação da Tarifa	N/A
Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	<p>Cláusula 6ª – Remuneração dos Serviços</p> <p>A remuneração a que faz jus a CONCESSIONÁRIA, pela prestação dos SERVIÇOS, compõe-se do seguinte: I – cobrança de tarifas dos usuários; e II – compensação financeira a que fizer jus em virtude da alteração do equilíbrio financeiro e não possa, por algum motivo acordado entre as partes, ser repassado para as tarifas, incluindo-se as gratuidades concedidas na forma dos §§ 5° e 6° da Cláusula 7ª.</p>
Formas de Reequilíbrio	Através de compensação financeira, reajuste e revisão da tarifa, quando aplicáveis.
Garantias	N/A
Hipóteses de extinção	Cláusula 22ª – Extinção da Concessão

	<p>A CONCESSÃO se extinguirá: I - pelo advento do termo contratual; II - pela encampação dos SERVIÇOS; III - pela caducidade; IV - pela rescisão; V - pela anulação decorrente de vício ou irregularidade constatadas no procedimento ou no ato de sua outorga; e VI - no caso de falência ou extinção da CONCESSIONÁRIA.</p> <p>(...)</p> <p>§10º - A rescisão deste CONTRATO poderá ser feita a qualquer momento de comum acordo entre as partes, ou mediante ação judicial especialmente intentada para esse fim, pela CONCESSIONÁRIA, no caso de descumprimento, pelo ESTADO, das normas contratuais ou legais aplicáveis. Nessa hipótese, a CONCESSIONÁRIA não interromperá a prestação dos SERVIÇOS enquanto não transitar em julgado a decisão judicial que decretar a extinção do CONTRATO.</p> <p>§11º - Além das hipóteses contempladas neste CONTRATO e as decorrentes da legislação aplicável, em qualquer caso de extinção da CONCESSÃO, o ESTADO poderá assumir, a qualquer tempo, a prestação dos SERVIÇOS para garantir a sua continuidade e regularidade.</p>
Riscos da Contratada	<p><i>Cláusula 2ª – Execução de Obras</i></p> <p>Os riscos atribuídos à CONCESSIONÁRIA envolvem, entre outros, gestão das obras, aquisição de material para tanto, sua execução, bem como a operação e manutenção da concessão. Além disso, a garantia da qualidade e segurança dos SERVIÇOS, conforme Cláusula 5ª do CONTRATO DE CONCESSÃO.</p>
Riscos do Poder Concedente	<p><i>Cláusula 2ª – Execução de Obras</i></p> <p>Os riscos atribuídos ao ESTADO envolvem, entre outros, orçamento suficiente para cumprir com compromissos financeiros de aportes, a fim de viabilizar as obras previstas no CONTRATO, uma vez atendidos os requisitos contratuais.</p>
Riscos Compartilhados	N/A
Transferência / Subcontratação	<p><i>Cláusula 9ª – Receitas Alternativas ou Complementares</i></p> <p>A CONCESSIONÁRIA poderá, ainda, através de empresa subsidiária da qual seja controladora, explorar serviços complementares ou serviços adicionais, nas áreas integrantes ou vizinhas às linhas e estações, para obtenção de receitas, desde que não acarrete prejuízo à normal prestação dos SERVIÇOS, devendo</p>

	<p><i>ser mantida, nessa hipótese, escrituração contábil em separado, pela subsidiária, que permita ao ESTADO e à ASEP-RJ a efetiva e permanente análise dos resultados da exploração da CONCESSÃO e das demais atividades exercidas, bem como, e para efeito do artigo 11 da Lei 8.987/95, os resultados da subsidiária, pelo processo de equivalência patrimonial, deverão integrar-se no resultado da CONCESSIONÁRIA, assim demonstrado através de balanço consolidado. As atividades previstas nesta Cláusula incluem a exploração através da instalação de cabos de fibra óticas.</i></p>
<p>Transferência de Controle</p>	<p><i>Cláusula 23ª – Intervenientes Anuentes</i> <i>Os Intervenientes Anuentes na qualidade de controladores da CONCESSIONÁRIA, assinam o presente CONTRATO, refletindo sua concordância com todos os termos e condições do mesmo, sem qualquer ressalva, obrigando-se a cumprir todas as obrigações previstas no EDITAL e no CONTRATO e fazer, ainda com que a CONCESSIONÁRIA cumpra as obrigações ora assumidas.</i> <i>Parágrafo Único - Nenhum ato que possa importar na transferência do controle societário da CONCESSIONÁRIA, ou na transferência da própria CONCESSÃO, será realizado sem a anuência do ESTADO, ouvida previamente a ASEP-RJ, observando o disposto no art. 27, e seu parágrafo único, da Lei nº 8. 987, de 13 d 3 fevereiro de 1995.</i></p>
<p>Penalidades</p>	<p><i>Cláusula 20ª – Infrações e Penalidades</i> <i>A falta de cumprimento, por parte da CONCESSIONÁRIA, de qualquer cláusula ou de condição prevista no presente CONTRATO, ensejará a aplicação das seguintes penalidades: a) advertência; b) multa; c) suspensão temporária de participação em licitação e impedimento de contratar com a administração pública por prazo não superior a 2 (dois) anos; d) declaração de inidoneidade para licitação e impedimento de contratar com a administração pública enquanto perdurarem os motivos determinantes da punição ou até que seja promovida a reabilitação, na forma da lei, perante a própria autoridade que aplicou a penalidade.</i> <i>(...)</i> <i>§2º - As penalidades serão aplicadas em razão da gravidade de infração, de acordo com os critérios estabelecidos neste CONTRA TO e observado o disposto no§ 2º do art. 88 da Lei nº 8.666/93.</i> <i>(...)</i></p>

Aditivos Contratuais	<p><i>Termo Aditivo n° 01 (assinado em 25 de fevereiro de 2010) – Em vista da necessidade de adequar o traçado da LINHA 4, promovendo uma integração com a Linha 1 do Metrô, na estação General Osório, através dos bairros de Ipanema e Leblon, as partes alteraram o §1° da Cláusula 1ª, para refletir a referida integração com a Linha 1 do Metrô, bem como a Cláusula 2ª, prevendo nova redação para a execução das obras. Além disso, acordaram o necessário equilíbrio da equação econômico-financeira do CONTRATO.</i></p> <p><i>Termo Aditivo n° 02 (assinado em 31 de agosto de 2012) – Acréscimo à Cláusula 2ª do CONTRATO DE CONCESSÃO – Execução das Obras, já alterada pela Cláusula Segunda do 1° aditivo, entre outros assuntos.</i></p> <p><i>Termo Aditivo n° 03 (assinado em 01 de outubro de 2012) – Em vista da necessidade de readequar as obras para atender as necessidades das Olimpíadas de 2016, as partes acordaram alterar a Cláusula 2ª – Execução das Obras, do CONTRATO DE CONCESSÃO, reajustar e revisar as tarifas, alterar o prazo da concessão, entre outros assuntos.</i></p> <p><i>Termo Aditivo n° 04 (assinado em 29 de dezembro de 2015) – Entre outros assuntos, acordaram pela adequação orçamentária e alterações quantitativas e qualitativas das obras civis previstas no CONTRATO DE CONCESSÃO e seus Aditivos.</i></p>
-----------------------------	--

SUPERVIA	
Contrato / Tipo de Operação	<i>Contrato de Concessão para Exploração de Serviços Públicos de Transporte Ferroviário de Passageiros (“CONTRATO”)</i>
Partes	<i>Poder Concedente: Estado do Rio de Janeiro (“ESTADO”) Concessionária: RIOTRENS – Concessionária de Transporte Ferroviário S.A. (“CONCESSIONÁRIA”) Interveniente Anuente: BOLSA 2000 S.A. Companhia Fluminense de Trens Urbanos (“FLUMITRENS”)</i>
Autoridade Reguladora	<i>ASEP-RJ – Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos do Estado do Rio de Janeiro (“ASEP-RJ”)</i>

Objeto	<p><i>Cláusula 1ª – Objeto do Contrato</i></p> <p>O objeto do presente CONTRATO é a exploração, precedida de obra pública, pela CONCESSIONÁRIA, em caráter exclusivo, dos serviços públicos de transporte ferroviário de passageiros, doravante denominados de SERVIÇOS.</p> <p>(...)</p>
Municípios integrantes das linhas de transporte	<p><i>Cláusula 2ª – Área de Concessão e Exclusividade</i></p> <p>A CONCESSIONÁRIA terá a exclusividade, necessária em face das peculiaridades operacionais do sistema, para a prestação dos SERVIÇOS na Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro, nas linhas descritas na Cláusula 1ª e sob as condições previstas neste CONTRATO.</p>
Tipo de Outorga	<p><i>Cláusula 9ª – Preço da Concessão</i></p> <p>O preço total da outorga da CONCESSÃO objeto deste CONTRATO, nele incluído o valor dos materiais de consumo mencionados no § 8º da Cláusula Primeira, é de R\$ 279.657.039,28 (duzentos e setenta e nove milhões, seiscentos e cinquenta e sete mil, trinta e nove reais e vinte e oito centavos).</p>
Valor do contrato	
Data de assinatura	17 de setembro de 1998
Vigência	<p><i>Cláusula 3ª – Prazo de Concessão</i></p> <p>Sujeito aos termos e condições deste CONTRATO, a CONCESSÃO terá o prazo de vigência de 25 (vinte e cinco) anos, a contar da data da assinatura do CONTRATO. Prorrogação por igual período, atendidas as condições contratuais.</p>
Atribuições e obrigações da Contratada	<p><i>Cláusula 4ª – Qualidade e Segurança dos Serviços</i></p> <p>Os SERVIÇOS objeto da CONCESSÃO de que trata o presente CONTRATO, deverão ser prestados pela CONCESSIONÁRIA de forma a assegurar a sua boa qualidade e segurança, satisfazendo, durante toda a vigência do CONTRATO, as condições de regularidade, continuidade, eficiência, conforto, segurança, atualidade tecnológica, generalidade.</p> <p>(...)</p> <p><i>Cláusula 10ª – Obrigações da Concessionária</i></p> <p>A CONCESSIONÁRIA deverá prestar serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, zelar</p>

	<p><i>pela integridade dos bens vinculados à CONCESSÃO, promover investimentos necessários ao atingimento das metas de qualidade, desempenho e segurança dos SERVIÇOS, prestar todo apoio necessário aos encarregados da fiscalização da ASEP-RJ, entre outras obrigações, conforme dispostas nesta Cláusula.</i></p>
Atribuições e obrigações do Poder Concedente	<p><i>Cláusula 11ª – Direitos e Obrigações do Estado</i> São obrigações e direitos específicos do ESTADO, além de outras previstas na legislação, no edital e neste CONTRATO: I – prorrogar a CONCESSÃO, nos termos da lei e deste CONTRATO; II – intervir na CONCESSÃO para garantir a adequada prestação dos SERVIÇOS; III - extinguir a CONCESSÃO nos casos previstos neste CONTRATO; IV - declarar de utilidade pública os bens de terceiros que venham a ser necessários e indispensáveis à CONCESSÃO dos SERVIÇOS, para fins de desapropriação; V - promover a desapropriação e instituir servidões sobre bens declarados de utilidade pública e necessários à execução de serviço ou de obra vinculados aos SERVIÇOS, arcando com o pagamento das indenizações correspondentes, mediante procedimento específico. (...)</p>
Atribuições e obrigações da Autoridade Reguladora	<p><i>Cláusula 12ª – Direitos e Obrigações da ASEP-RJ</i> São obrigações e direitos específicos da ASEP-RJ, além de outras previstas na Lei nº 2.686, de 13 de fevereiro de 1997, no edital e neste CONTRATO: I – fiscalizar e regular permanentemente a prestação dos SERVIÇOS e o cumprimento das obrigações da CONCESSIONÁRIA; II – decidir sobre os pedidos de reajuste e revisão de tarifas apresentado pela CONCESSIONÁRIA; (...); V – dirimir, no âmbito administrativo, os conflitos envolvendo a CONCESSIONÁRIA, o usuário e o ESTADO. (...)</p>
Forma de Remuneração da Contratada	<p><i>Cláusula 5ª – Remuneração dos Serviços</i> A remuneração a que faz jus a CONCESSIONÁRIA, pela prestação dos SERVIÇOS, compõe-se do seguinte: I – Cobrança de tarifas dos usuários, e II – Compensação financeira a que fizer jus em virtude da alteração do equilíbrio financeiro e que não possa, por algum motivo acordado entre as partes, ser repassado para as tarifas, incluindo-se as gratuidades concedidas na forma dos §§7º e 8º da cláusula 6ª.</p>

	<p>(...)</p> <p><i>Cláusula 6ª – Tarifas</i></p> <p>(...)</p> <p><i>§4º - A CONCESSIONÁRIA poderá implantar tarifas de integração com outros modais de transporte, desde que previamente aprovadas pela ASEP-RJ, respeitado a soma de valores máximos de cada um dos modais.</i></p> <p>(...)</p> <p><i>Cláusula 8ª – Receitas Alternativas ou Complementares</i></p> <p><i>A CONCESSIONÁRIA poderá, ainda, através de empresa subsidiária da qual seja controladora, explorar SERVIÇOS COMPLEMENTARES ou SERVIÇOS ADICIONAIS, nas áreas integrantes da CONCESSÃO inclusive nos espaços aéreos das LINHAS, estações, construções e terrenos utilizados para obtenção das receitas, desde que não acarrete prejuízo à normal prestação dos SERVIÇOS, devendo ser mantida nessa hipótese, escrituração contábil em separado, pela subsidiária, que ao ESTADO e a ASEP-RJ a efetiva e permanente análise dos resultados da exploração da CONCESSÃO e das demais atividades exercidas, bem como, e para efeito do artigo 11 da Lei 8.987/95, os resultados da subsidiária, pelo processo de equivalência patrimonial, deverão integrar-se no resultado da CONCESSIONÁRIA, assim demonstrado através do balanço consolidado.</i></p> <p>(...)</p>
<p>Reajuste Tarifário</p>	<p><i>Cláusula 7ª – Reajuste e Revisão das Tarifas</i></p> <p>(...)</p> <p style="padding-left: 40px;"><i>A) Do Reajuste da Tarifa</i></p> <p>(...)</p> <p><i>§5º - O cálculo do reajuste dos valores das tarifas será elaborado pela CONCESSIONÁRIA, devendo ser previamente submetido à ASEP-RJ para que esta verifique sua exatidão, dentro do prazo de 30 (trinta) dias contados da data de seu recebimento.</i></p> <p>(...)</p>

	<p><i>B) Da Revisão da Tarifa</i></p> <p><i>§10° - A tarifa será ordinariamente revisada, nos termos dos arts. 9° e 10° da Lei Estadual n° 2.869, de 18 de dezembro de 1997, a cada 5 (cinco) anos, com base no custo dos serviços, incluída a remuneração do capital considerando, ainda, a necessidade de estímulo ao aumento de eficiência operacional através da redução efetiva dos custos e da evolução da produtividade da CONCESSIONÁRIA.</i></p> <p><i>(...)</i></p> <p><i>§20° - Em contrapartida aos riscos de exploração da CONCESSÃO, a CONCESSIONÁRIA terá direito à eventual revisão extraordinária do valor da tarifa, nos termos das alíneas “a” a “f”, nos casos de modificação unilateral do CONTRATO imposta pelo ESTADO; sempre que forem criados, alterados ou extintos tributos; sempre que houver ampliação na prestação dos SERVIÇOS em áreas não afetas à CONCESSÃO e que tal incremento seja previamente acordado entre a CONCESSIONÁRIA, o CONCEDENTE e a ASEP-RJ, ou ainda sempre que houver aumento ou supressão de áreas afetas à CONCESSÃO, conforme o caso; entre outros.</i></p> <p><i>(...)</i></p> <p><i>§22° - A revisão da tarifa, com a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, em relação ao evento ou fato que lhe deu origem, não poderá ser novamente, invocado para fim de ulteriores revisões do CONTRATO.</i></p> <p><i>§23° - Sempre que se efetivar a revisão considerar-se-á restabelecido o equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO.</i></p> <p><i>(...)</i></p>
Requalificação da Tarifa	N/A
Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	<p><i>Cláusula 5ª – Remuneração dos Serviços</i></p> <p><i>A remuneração a que faz jus a CONCESSIONÁRIA, pela prestação dos SERVIÇOS, compõe-se do seguinte: I – Cobrança de tarifas dos usuários, e II – Compensação financeira a que fizer jus em virtude da alteração do equilíbrio financeiro e que não possa, por algum motivo acordado entre as partes, ser repassado para as tarifas, incluindo-se as gratuidades concedidas na forma dos §§7° e 8 ° da cláusula 6ª.</i></p>

	<p>(...)</p> <p><i>Cláusula 7ª – Reajuste e Revisão das Tarifas</i></p> <p><i>B) Da Revisão da Tarifa</i></p> <p><i>§23º - Sempre que se efetivar a revisão considerar-se-á restabelecido o equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO.</i></p>
Formas de Reequilíbrio	<i>Através de compensação financeira, reajuste e revisão da tarifa, quando aplicáveis.</i>
Garantias	<p><i>Cláusula 10ª – Obrigações da Concessionária</i></p> <p><i>São obrigações específicas da CONCESSIONÁRIA, além de outras previstas na legislação, no Edital, neste CONTRATO e nas normas a serem expedidas pela ASEP-RJ ou pelo ESTADO:</i></p> <p>(...)</p> <p><i>XXXI - executar o PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE MATERIAL RODANTE, listados no Anexo C-1, observado o seguinte: (...) b) Como pagamento dos serviços de execução do PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE MATERIAL RODANTE, o ESTADO cede à CONCESSIONÁRIA, no ato da assinatura deste CONTRATO e por instrumento público, arcando a CONCESSIONÁRIA com os respectivos custos, os créditos no valor nominal total de R\$ 24.235.021,44 (vinte e quatro milhões, duzentos e trinta e cinco mil, vinte e um reais e quarenta e quatro centavos) que detém contra a sociedade OPPORTRANS CONCESSÃO METROVIÁRIA S.A.; (...)Para garantir as obrigações assumidas em relação à execução do PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE MATERIAL RODANTE, a CONCESSIONÁRIA dá em garantia, neste ato, (caução em dinheiro ou títulos da dívida pública, seguro - garantia ou fiança bancária) no valor de R\$ 12.372.938,00 (doze milhões, trezentos e setenta e dois mil, novecentos e trinta e oito reais), correspondente a 10% (dez por cento) do valor total do referido PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE MATERIAL.</i></p> <p><i>XXXII - executar, por sua conta e risco e como obrigação específica integrante da CONCESSÃO, o Programa de Serviços e Obras listados no Anexo C-IV-8, descrito e especificado nos Termos de Referência que se encontram no Anexo C-XII do presente CONTRATO, todos parte integrante do mesmo, observado o seguinte: (...); b) Para garantir a execução do PROGRAMA DE SERVIÇOS E OBRAS a CONCESSIONÁRIA dá em garantia, neste ato, (caução em dinheiro ou títulos da dívida pública, seguro garantia ou fiança r...t-/t bancária), no valor de R\$ 18.348.676,00 (dezoito milhões,</i></p>

	<i>trezentos e quarenta e oito mil, setecentos e setenta e seis reais), correspondente a 10% (dez por cento) do valor do referido PROGRAMA DE SERVIÇOS E OBRAS que a CONCESSIONÁRIA executará, conform1e Anexo C-IV-B deste CONTRATO.</i>
Hipóteses de extinção	<i>Cláusula 22ª – Extinção da Concessão A CONCESSÃO se extinguirá: I – pelo advento do termo contratual; II – pela encampação; III – pela caducidade; IV – pela rescisão; V – pela anulação decorrente de vício ou irregularidade constatadas no procedimento ou no ato de sua outorga; e VI – no caso de falência ou extinção da CONCESSIONÁRIA. (...)</i>
Riscos da Contratada	<i>Cláusula 10ª – Obrigações da Concessionária Os riscos atribuídos à CONCESSIONÁRIA envolvem, entre outros, gestão das obras, aquisição de material para tanto, sua execução, bem como a operação e manutenção da concessão. Além disso, a garantia da qualidade e segurança dos SERVIÇOS, entre outros, conforme Cláusula 10ª do CONTRATO.</i>
Riscos do Poder Concedente	<i>Cláusula 11ª – Direitos e Obrigações do Estado Os riscos atribuídos ao ESTADO envolvem, entre outros, indenizar a CONCESSIONÁRIA por perdas que esta venha a ter em razão da não recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, em razão da falta de reajuste ou revisão das tarifas, e executar os demais investimentos constantes do programa 96/98, objeto de financiamento do BNDES, relacionados no Anexo IV deste CONTRATO. denominado "Programas de Investimentos 1996/1998".</i>
Riscos Compartilhados	<i>N/A</i>
Transferência / Subcontratação	<i>Cláusula 8ª – Receitas Alternativas ou Complementares A CONCESSIONÁRIA poderá, ainda, através de empresa subsidiária da qual seja controladora, explorar SERVIÇOS COMPLEMENTARES ou SERVIÇOS ADICIONAIS, nas áreas integrantes da CONCESSÃO inclusive nos espaços aéreos das LINHAS, estações, construções e terrenos utilizados para obtenção das receitas, desde que não acarrete prejuízo à normal prestação dos SERVIÇOS, devendo ser mantida nessa hipótese, escrituração contábil em separado, pela subsidiária, que ao ESTADO e a ASEP-RJ a efetiva e permanente análise dos resultados da</i>

	<p><i>exploração da CONCESSÃO e das demais atividades exercidas, bem como, e para efeito do artigo 11 da Lei 8.987/95, os resultados da subsidiária, pelo processo de equivalência patrimonial, deverão integrar-se no resultado da CONCESSIONÁRIA, assim demonstrado através do balanço consolidado.</i></p> <p><i>(...)</i></p>
Transferência de Controle	<p><i>Cláusula 26ª – Intervenientes Anuentes</i></p> <p><i>Os INTERVENIENTES ANUENTES na qualidade de controladores da CONCESSIONÁRIA, assinam o presente CONTRATO, refletindo sua concordância com todos os termos e condições do mesmo, sem qualquer ressalva, obrigando-se a cumprir as obrigações previstas no Edital e no CONTRATO e fazer, ainda, com que a CONCESSIONÁRIA cumpra as obrigações ora assumidas.</i></p> <p><i>Parágrafo único: Nenhum ato que possa importar na transferência do controle societário da CONCESSIONÁRIA, ou na transferência da própria CONCESSÃO, será realizado sem a anuência do ESTADO, ouvida previamente a ASEP-RJ, observando o disposto no art. 27, e seu parágrafo único, da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.</i></p>
Penalidades	<p><i>Cláusula 20ª – Infrações e Penalidades</i></p> <p><i>A falta de cumprimento, por parte da CONCESSIONÁRIA, de qualquer cláusula ou condição prevista no presente CONTRATO, ensejará a aplicação das seguintes penalidades: a) advertência; b) multa; c) suspensão temporária de participação em licitação e impedimento de contratar com a administração pública por prazo não superior a 2 (dois) anos; d) declaração de inidoneidade para licitar e contratar com a administração pública enquanto perdurarem os motivos determinantes da punição ou até que seja promovida a reabilitação, na forma da lei, perante a própria autoridade que aplicou a penalidade.</i></p> <p><i>(...)</i></p>
Aditivos Contratuais	<p><i>Termo Aditivo nº 01 (assinado em 30 de outubro de 1998) – As partes estabelecem as condições sob as quais a RIOTRENS deverá assumir o compromisso de garantir a empregados que vierem a ser transferidos da FLUMITRENS parte dos benefícios acumulados no PLANO-REFER.</i></p> <p><i>Termo Aditivo nº 02 (assinado em 27 de setembro de 2000) – As partes acordam a exclusão do §2º da Cláusula 1ª do CONTRATO.</i></p>

Termo Aditivo n° 03 (assinado em 30 de julho de 2001) – As partes acordam, entre outros assuntos, pela substituição dos anexos C I, C IVA e C IVB do CONTRATO, pelos anexos C IAa, C IVAa e C IVBA.

Termo Aditivo n° 04 (assinado em 22 de novembro de 2002) – – As partes acordam, entre outros assuntos, pela substituição dos anexos C-la, C-IV-Aa, C-IV-Ba do CONTRATO.

Termo Aditivo n° 05 (assinado em 24 de setembro de 2004) – As partes acordam, entre outros assuntos, pela substituição do anexo I pelo Anexo I-5 – investimentos de responsabilidade do ESTADO.

Termo Aditivo n° 06 (assinado em 28 de dezembro de 2007) – As partes acordam, entre outros assuntos, pela alteração da cláusula 24ª – O Pagamento à Concessionária do Passivo Cível e Trabalhista.

Termo Aditivo n° 07 (assinado em 29 de novembro de 2010) – As partes acordam, entre outros assuntos, pelo reequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO através de compensação financeira indireta, com investimentos no sistema, nos exatos termos da alínea (a), do §24°, da cl. 7ª, §24° do CONTRATO.

Termo Aditivo n° 08 (assinado em 29 de novembro de 2010) – As partes acordaram, entre outros assuntos, pela alteração da Cláusula 1ª – Objeto do Contrato, visando manter o equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO.

Termo Aditivo n° 09 (assinado em 25 de agosto de 2014) – As partes definem a revisão parcial do plano de investimentos do Anexo I do Oitavo Aditivo, visando ao atendimento de novas prioridades na prestação do serviço público de transporte ferroviário de passageiros no Estado do Rio de Janeiro.

Termo Aditivo n° 10 (assinado em 21 de dezembro de 2017) – As partes acordam pela realização de investimentos diretamente pela CONCESSIONÁRIA, ou indiretamente, seja através de empresa subsidiária da qual seja controladora, ou seja por terceiro contratado pela CONCESSIONÁRIA, voltados para a exploração contínua até o final da vigência do CONTRATO DE CONCESSÃO, em 31 de outubro de 2048, mesmo em caso de eventual extinção antecipada deste, de fontes de Receitas Alternativas, Complementares, Acessórias ou de Projetos Associados, inclusive

	<p><i>decorrentes da exploração de .centro de compras, serviços e lazer na configuração administrativa autônoma de shopping center e/ou empreendimento imobiliário nos bens reversíveis e demais áreas integrantes da CONCESSÃO, como espaços aéreos das linhas férreas, estações, construções, calçadas, muros e terrenos, no exercício do direito da CONCESSIONÁRIA assegurado pela Cláusula Oitava do CONTRATO DE CONCESSÃO</i></p> <p><i>Termo Aditivo n° 11 (assinado em 20 de fevereiro de 2021) – Entre outros assuntos, as partes acordam pela alteração da incidência do reajuste do valor máximo da Tarifa Padrão Unitária referente ao ano de 2020 com aplicação no ano de 2021, conforme disciplinada da Cláusula 2ª – Postergação e Alteração no Reajuste Tarifário de 2020/2021.</i></p> <p><i>Termo Aditivo n° 12 (assinado em 05 de agosto de 2022) – As partes acordam pela pactuação das regras para o aporte de recursos pelo ESTADO à CONCESSIONÁRIA, a título de ressarcimento emergencial das perdas geradas pela pandemia da COVID-19, entre outros assuntos.</i></p>
VLT RIO DE JANEIRO	
Contrato / Tipo de Operação	<i>Contrato, em regime de parceria público privada, modalidade concessão patrocinada, da implantação, operação e manutenção de sistema de transporte coletivo de passageiros, por meio de veículos leves sobre trilhos – VLT na região portuária e central do Rio de Janeiro (“CONTRATO”)</i>
Partes	<p><i>Poder Concedente: Município do Rio de Janeiro – Secretaria Municipal da Casa Civil (“PODER CONCEDENTE”)</i></p> <p><i>Concessionária: Concessionária do VLT Carioca S.A. (“CONCESSIONÁRIA”)</i></p> <p><i>Interveniente-Anuente: Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (“CDURP”)</i></p>
Autoridade Reguladora	<i>CDURP</i>
Objeto	<p><i>Cláusula 2ª – Objeto</i></p> <p><i>Concessão Patrocinada para prestação dos serviços de transporte coletivo de passageiros por meio de VLT na região portuária e central do Rio de Janeiro, incluindo a realização das Obras e Fornecimentos da Rede Prioritária, visando à implantação, operação e manutenção de sistema de VLT na região portuária e central do Rio de Janeiro (“SERVIÇOS”)</i></p>
Municípios integrantes das linhas de	<i>Anexo VII do CONTRATO</i>

transporte	<i>Região portuária e central do município do Rio de Janeiro</i>
Tipo de Outorga	<i>Cláusula 2ª – Objeto Realização de obras e Fornecimentos da Rede Prioritária, visando à implantação, operação e manutenção do sistema de VLT.</i>
Valor do Contrato	<i>Cláusula 26ª – Valor do Contrato O valor do CONTRATO é de R\$ 1.601.877.121,61 (um bilhão, seiscentos e um milhões, oitocentos e setenta e sete mil, cento e vinte e um reais e sessenta e um centavos), conforme indicado neste CONTRATO e na Proposta Econômica da CONCESSIONÁRIA.</i>
Data de assinatura	<i>14 de junho de 2013</i>
Vigência	<i>Cláusula 24ª – Vigência do Contrato O prazo da Concessão Patrocinada será de 25 (vinte e cinco) anos, contados da data de emissão da Ordem de Início pelo PODER CONCEDENTE.</i>
Atribuições e Obrigações da Concessionária	<i>Cláusula 12ª – Obrigações Complementares da Concessionária Sem prejuízo das demais previstas neste CONTRATO e na Legislação Aplicável, são obrigações da CONCESSIONÁRIA durante todo o prazo da Concessão Patrocinada: (i) Cumprir e fazer cumprir integralmente o CONTRATO, em conformidade com as disposições legais e regulamentares, e ainda as determinações do PODER CONCEDENTE; (ii) Executar todos os Serviços, controles e atividades relativos ao CONTRATO de forma adequada; (iii) Assegurar a adequada prestação dos Serviços concedidos, conforme definido no artigo 6º da Lei de Concessões, valendo-se de todos os meios e recursos à sua disposição; (iv) Dispor de equipamentos, acessórios, equipe técnica qualificada e materiais necessários à prestação dos Serviços; (v) Elaborar e obter a correspondente aprovação do PODER CONCEDENTE em relação ao Projeto Executivo, nos termos deste CONTRATO; entre outros.</i>
Atribuições e Obrigações do Poder Concedente	<i>Cláusula 19ª – Obrigações do Poder Concedente Sem prejuízo das demais previstas neste CONTRATO, são atribuições do PODER CONCEDENTE: (i) Assegurar o cumprimento das obrigações contratuais, preservando os direitos da CONCESSIONÁRIA e dos Usuários; (ii) Fiscalizar a realização dos Fornecimentos e a prestação dos SERVIÇOS; (iii) Assegurar que o repasse para a CONCESSIONÁRIA da Receita Tarifária seja</i>

	<p><i>realizado a tempo e modo; (iv) Modificar unilateralmente o CONTRATO, para melhor adequação ao interesse público, respeitado o equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO; (...); (vi) Envidar melhores esforços para que a ocupação da região portuária e central do Município do Rio de Janeiro ocorra conforme as previsões constantes do Anexo 6 do Edital - Estudos de Demanda; entre outros.</i></p>
Atribuições e Obrigações autoridade reguladora	<p><i>28ª – Fiscalização e Regulação da Concessão Patrocinada</i> O PODER CONCEDENTE, por meio da Entidade Fiscalizadora, exercerá fiscalização sobre as atividades da Concessão Patrocinada, nas áreas técnica, operacional, contábil, comercial, econômico-financeira, jurídica, dentre outros pontos.</p>
Forma de Remuneração da Contratada	<p><i>Cláusula 6ª – Contraprestação Pecuniária</i> Somatório entre Contraprestação Pecuniária – Parcela A e Contraprestação Pecuniária – Parcela B Parcela A: R\$ 5.959.364, 29 (data base de junho de 2012) Parcela B: Será pago pelo PODER CONCEDENTE à CONCESSIONÁRIA nos meses em que a Arrecadação do Sistema VLT for inferior à Receita Tarifária da CONCESSIONÁRIA e/ou valor referente ao risco de demanda, nos meses em que houver a caracterização do risco de demanda conforme definido na Cláusula 10ª, e observado o disposto na Cláusula 6.5 – Procedimentos para o Pagamento da Contraprestação Pecuniária (...) <i>Cláusula 7ª – Remuneração da Concessionária</i> A remuneração da CONCESSIONÁRIA será composta pelas seguintes parcelas: (i) Receita Tarifária, conforme previsto na cláusula 8 e no Anexo 9 do Edital - Estrutura Tarifária; (ii) Receitas Alternativas e Receitas Financeiras, conforme previsto na cláusula 52; (iii) Contraprestação Pecuniária - Parcela A devida pelo PODER CONCEDENTE, a ser paga nos termos da cláusula 6, com objetivo de complementar a Receita Tarifária da CONCESSIONÁRIA; e (iv) Contraprestação Pecuniária - Parcela B devida pelo PODER CONCEDENTE à CONCESSIONÁRIA, quando a Arrecadação do Sistema VLT for menor que a Receita Tarifária da CONCESSIONÁRIA, calculada e paga nos termos da cláusula 6. 7.2. - A Receita Tarifária a ser auferida pela CONCESSIONÁRIA obedecerá ao disposto neste CONTRATO e no Anexo 9 do Edital - Estrutura Tarifária.</p>

	<p>7.2.1. - A Receita Tarifária será repassada para a CONCESSIONÁRIA pela Entidade de Arrecadação e Repartição Tarifária.</p> <p>(...)</p> <p>Cláusula 9ª – Aporte Público</p> <p>Conforme autorizado pelo artigo 6º, § 2º da Lei Federal das PPPs, o PODER CONCEDENTE realizará, em favor da CONCESSIONÁRIA o Aporte Público.</p> <p>9.2. – O valor do Aporte Público será de R\$ 532.000.000,00 (quinhentos e trinta e dois milhões de reais).</p> <p>(...)</p> <p>Cláusula 11ª – Compartilhamento dos Ganhos Econômicos</p> <p>Na hipótese de ganhos econômicos efetivos da CONCESSIONÁRIA decorrentes da redução do risco de crédito dos financiamentos utilizados pela CONCESSIONÁRIA, da superação de premissas de demanda quando definidas em CONTRATO, ou de alterações no projeto inicial que beneficiem a vencedora, tais ganhos serão compartilhados na proporção de 50% (cinquenta por cento) com o PODER CONCEDENTE.</p> <p>(...)</p>
Reajuste Tarifário	<p>Cláusula 27ª – Reajuste</p> <p>Os valores da Tarifa de Remuneração e da Contraprestação Pecuniária serão reajustados anualmente tendo como referência as respectivas datas base, de acordo com a fórmula neste CONTRATO.</p> <p>(...)</p>
Requalificação da Tarifa	N/A
Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	<p>Cláusula 25.3. – Restabelecimento do Equilíbrio Econômico-Financeiro</p> <p>Caso haja alteração nos encargos da CONCESSIONÁRIA e/ou do PODER CONCEDENTE em virtude de qualquer alteração do CONTRATO, as partes deverão, se for o caso, reestabelecer o equilíbrio econômico-financeiro original, conforme previsto na cláusula 31ª deste CONTRATO.</p> <p>(...)</p> <p>31ª – Equilíbrio Econômico-Financeiro</p>

	<p><i>Observados os pressupostos estabelecidos na legislação aplicável, bem como no Edital e em seus Anexos e no presente instrumento e respectivos Anexos, o CONTRATO será objeto de revisão caso ocorra o desequilíbrio na sua equação econômico-financeira, observado os termos do presente CONTRATO e o artigo 18, X da Lei Municipal das PPPs.</i></p> <p><i>31.3. - Ocorrência dos eventos a seguir descritos que comprovadamente impliquem em acréscimo ou redução dos ônus ou encargos assumidos pela CONCESSIONÁRIA e/ou pelo PODER CONCEDENTE ensejarão a revisão do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO nos termos desta cláusula: (i) eventos extraordinários, imprevisíveis ou previsíveis, mas de consequências incalculáveis, (ii) eventos decorrentes de caso fortuito, força maior, fato do príncipe, ato de terceiro ou ato da Administração; (iii) modificação unilateral do objeto do CONTRATO, imposta pelo PODER CONCEDENTE; (iv) alterações na legislação aplicável posteriores à data de apresentação da Proposta Econômica; (v) descumprimento ou atraso no cumprimento de qualquer das obrigações e garantias assumidas pelo PODER CONCEDENTE ou pela CONCESSIONÁRIA, nos termos deste CONTRATO; (vi) interposição de ação ou medida judicial ou administrativa que impossibilite ou torne onerosa a prestação dos Serviços desde que a responsabilidade comprovadamente não seja da CONCESSIONÁRIA.</i></p>
<p>Formas de Reequilíbrio</p>	<p><i>Cláusula 32ª – Procedimento para Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro</i></p> <p><i>A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro será implementada através de uma das seguintes modalidades: (i) pagamento de indenização; (ii) alteração do prazo de vigência do CONTRATO, observado, no cômputo total da vigência, o limite do artigo 5º, 1 da Lei Federal de PPPs; (iii) revisão do cronograma de investimentos; (iv) revisão da Tarifa de Remuneração, para mais ou para menos; (v) revisão da Contraprestação Pecuniária - Parcela A, para mais ou para menos, por quaisquer dos meios admitidos na Lei Municipal de PPPs e na Lei Federal de PPPs, inclusive pela outorga de direitos adicionais àqueles contemplados originalmente no CONTRATO, desde que de comum acordo entre as Partes; (vi) redução ou ampliação, a título de compensação, dos encargos assumidos e/ou obrigações contratuais assumidas pelas Partes; (vii) reversão à CONCESSIONÁRIA das Receitas Alternativas apropriadas ao PODER CONCEDENTE de acordo com a subcláusula 52.2 deste CONTRATO; (viii) pagamento à CONCESSIONÁRIA, pelo PODER</i></p>

	<p><i>CONCEDENTE, dos investimentos, custos ou despesas adicionais que tenham sido efetivamente incorridos ou do valor equivalente à perda de receita efetivamente incorrida; (ix) combinação das modalidades anteriores; e (x) outras modalidades previstas em lei.</i></p> <p><i>32.10.1. - Caberá ao PODER CONCEDENTE e à CONCESSIONÁRIA, em comum acordo, a escolha da forma pela qual será implementada a recomposição do equilíbrio econômico- financeiro, buscando sempre assegurar a continuidade da prestação dos SERVIÇOS concedido e a preservação da capacidade de pagamento dos financiamentos.</i></p> <p><i>(...)</i></p>
<p>Garantias</p>	<p><i>Cláusula 6.8. – Garantia de Pagamento</i></p> <p><i>Em garantia ao cumprimento das obrigações a serem assumidas no CONTRATO pelo PODER CONCEDENTE, o PODER CONCEDENTE, por meio da CDURP, outorgará garantias à CONCESSIONÁRIA, em conformidade com a Cláusula 20ª deste CONTRATO.</i></p> <p><i>(...)</i></p> <p><i>Cláusula 20ª – Garantia de Pagamento da Contraprestação Pecuniária e da Realização do Aporte Público</i></p> <p><i>Em garantia ao cumprimento das obrigações a assumidas neste CONTRATO, o PODER CONCEDENTE, por meio da CDURP, outorgará à CONCESSIONÁRIA a Garantia Pública.</i></p> <p><i>20.1.1. - A Garantia Pública será prestada mediante a constituição de um Fundo de Investimento Imobiliário de propriedade da CDURP.</i></p> <p><i>(...)</i></p> <p><i>Cláusula 33ª - A Concessionária entrega neste ato ao PODER CONCEDENTE e obriga-se a manter vigente durante toda a duração deste CONTRATO, sob pena de caducidade da Concessão, comprovante da Garantia de Execução da CONCESSIONÁRIA prestada em favor do PODER CONCEDENTE e em garantia de suas obrigações e compromissos associados aos Serviços e às Obras e Fornecimentos da Rede Prioritária, inclusive penalidades de multa eventualmente aplicadas.</i></p> <p><i>33.2. - Para o fiel cumprimento das obrigações ora assumidas, a CONCESSIONÁRIA prestará e manterá Garantia de Execução do CONTRATO no valor equivalente a 10% (dez por cento) do valor do CONTRATO, montante suficiente e compatível com os ônus e riscos envolvidos.</i></p>

	(...)
Hipóteses de extinção	<p><i>Cláusula 39ª – Término do CONTRATO</i></p> <p><i>A Concessão Patrocinada considerar-se-á extinta, observadas as normas legais específicas, quando ocorrer: (i) término do prazo do CONTRATO; (ii) encampação; (iii) caducidade; (iv) rescisão; (v) anulação; e (vi) recuperação judicial ou extrajudicial, falência ou extinção da CONCESSIONÁRIA.</i></p> <p>(...)</p>
Riscos da Contratada	<p><i>Cláusula 6.9. – Inadimplemento do Poder Público</i></p> <p><i>Sem prejuízo do direito de acionar a Garantia Pública, conforme subcláusula 6.8, no caso de inadimplência do PODER CONCEDENTE em relação ao pagamento de qualquer parcela da Contraprestação Pecuniária e/ou do Aporte Público, a CONCESSIONÁRIA poderá: (i) efetuar a compensação do débito, até o limite possível, com a parcela de ganhos a serem compartilhados, que eventualmente couber ao PODER CONCEDENTE, conforme previsto no CONTRATO; (ii) efetuar a compensação do débito com eventuais créditos tributários vencidos ou vincendos da CONCESSIONÁRIA, perante o PODER CONCEDENTE; ou (iii) caso o inadimplemento perdure por mais de 90 (noventa) dias (a) suspender os investimentos em curso na Concessão Patrocinada; (b) suspender a realização das atividades que não sejam estritamente necessárias à continuidade dos SERVIÇOS; e/ou (c) reduzir suas operações, incluindo disponibilidade e frequência dos SERVIÇOS.</i></p> <p>(...)</p> <p><i>Cláusula 10ª – Mitigação do Risco de Demanda</i></p> <p><i>O mecanismo de mitigação do risco de demanda somente começará a atuar depois de iniciada a Operação Comercial da Etapa 2 do VLT, e vigorará pelo prazo de 10 (dez) anos. A curva de demanda inicialmente pactuada pelas Partes é aquela constante do Anexo 6 do Edital - Estudos de Demanda.</i></p> <p>(...)</p> <p><i>31.4. - São riscos assumidos pela CONCESSIONÁRIA, que não ensejam a revisão da presente Concessão, todos aqueles relacionados com a álea ordinária do empreendimento e, especialmente: (i) Os riscos decorrentes da contratação de financiamentos; (ii) Caso fortuito ou força maior, conforme previsto no artigo 18, X da Lei Municipal das PPPs; (iii) A ocorrência de greves de empregados da CONCESSIONÁRIA, ou a interrupção ou falha do fornecimento de materiais ou</i></p>

	<p><i>serviços pelos seus contratados; (iv) A variação ordinária das taxas de câmbio; (v) A incidência de responsabilidade civil, administrativa, ambiental, tributária e criminal por fatos que decorram de ação ou omissão imputável à CONCESSIONÁRIA na prestação dos serviços; e (vi) A constatação superveniente de erros ou omissões no Plano de Negócios que acompanhou a Proposta Econômica. (...)</i></p> <p><i>31.6. - A CONCESSIONÁRIA assumirá integral responsabilidade por todos os riscos inerentes à Concessão Patrocinada, excetuados unicamente aqueles que o contrário resulte expressamente deste CONTRATO.</i></p>
Riscos do Poder Concedente	<p><i>Cláusula 19ª – Obrigações do PODER CONCEDENTE</i></p> <p><i>Entre outros, os riscos assumidos pelo PODER CONCEDENTE compreendem a fiscalizar adequadamente os fornecimentos e a prestação dos serviços; o repassar para a CONCESSIONÁRIA da Receita tarifária seja realizado a tempo e modo; envidar melhores esforços para que a ocupação da região portuária e central do Município do Rio de Janeiro ocorra conforme as previsões constantes do Anexo 6 do Edital - Estudos de Demanda; Acompanhar e apoiar a CONCESSIONÁRIA nas ações institucionais junto aos órgãos competentes; entre outros.</i></p>
Riscos Compartilhados	<p><i>N/A</i></p> <p><i>Cláusula 30ª – Revisão Quinquenal da Concessão</i></p> <p><i>31.6. - A Concessionária assumirá integral responsabilidade por todos os riscos inerentes à Concessão Patrocinada, excetuados unicamente aqueles que o contrário resulte expressamente deste CONTRATO.</i></p>
Transferência / Subcontratação	<p><i>13.5. – Subcontratação</i></p> <p><i>Sem prejuízo da responsabilidade a que se refere a subcláusula anterior, a CONCESSIONÁRIA poderá contratar com terceiros o desenvolvimento de atividades inerentes, acessórias ou complementares aos serviços e obras concedidas, observado o artigo 25 da Lei de Concessões.</i></p> <p><i>13.6. - O subcontratado será responsável, junto com a CONCESSIONÁRIA, pelas obrigações decorrentes da Concessão, inclusive as atinentes à CONCESSIONÁRIA quanto aos aspectos previdenciários e trabalhistas, nos limites da subcontratação, sendo-lhe aplicáveis, assim como a</i></p>

	<p><i>seus sócios, as limitações convencionais e legais.</i></p> <p><i>(...)</i></p>
Transferência de Controle	<p><i>Cláusula 13.2. – Transferência de Controle</i></p> <p><i>Os Controladores não poderão transferir o controle direto ou indireto da CONCESSIONÁRIA, salvo se em conformidade com o disposto na cláusula 51ª deste CONTRATO.</i></p> <p><i>(...)</i></p> <p><i>Cláusula 51ª – Transferência do Controle da Concessionária</i></p> <p><i>Salvo por eventual transferência do controle societário ao Financiador na Concessão, os Controladores só poderão transferir o Bloco de Controle da CONCESSIONÁRIA mediante prévia e expressa autorização do PODER CONCEDENTE, sob pena de declaração de caducidade de Concessão.</i></p>
Penalidades	<p><i>Cláusula 36ª – Penalidades Aplicáveis à Concessionária</i></p> <p><i>No caso de inadimplemento total ou parcial das obrigações deste CONTRATO, a CONCESSIONÁRIA estará sujeita, sem prejuízo das sanções de natureza civil e penal, às seguintes penalidades aplicáveis pelo PODER CONCEDENTE, nos termos deste CONTRATO: (i) advertência formal, a versar sobre o descumprimento das obrigações assumidas e a determinação da adoção das necessárias medidas de correção; (ii) multa; (iii) caducidade da Concessão Patrocinada; (iv) suspensão temporária do direito de participação em licitações e impedimento de contratar com a Administração Pública Municipal; (v) declaração de inidoneidade para licitar ou contratar com a Administração Pública, enquanto perdurarem os motivos determinantes desta punição e até que seja promovida sua reabilitação perante a Administração Pública Municipal, que será concedida sempre que a CONCESSIONÁRIA ressarcir a Administração pelos prejuízos resultantes.</i></p> <p><i>(...)</i></p>
Aditivos Contratuais	<p><i>Termo Aditivo nº 01 (assinado em 13 de maio de 2016) – Delegação à Secretaria Especial de Concessões e Parcerias Público-Privadas (“SECPAR”), substituição do Anexo 11 do Edital pelo Anexo 11A, o qual regula e condiciona o Aporte Público. Além disso, recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em vista da alteração do escopo do CONTRATO, conforme cláusula 4ª – do</i></p>

	<p><i>Reequilíbrio Econômico-Financeiro Do Contrato, deste termo aditivo.</i></p> <p><i>Termo Aditivo n° 02 (assinado em 09 de agosto de 2017) – Delegação à Subsecretaria de Projetos Estratégicos, alteração de trechos e do início da operação, alteração de pagamento da “Contraprestação Pecuniária – Parcela A” por trecho, e atualização dos endereços de contato.</i></p> <p><i>Termo Aditivo n° 03 (assinado em 05 de fevereiro de 2020) – Alteração e substituição do Anexo 11A – Marcos Contratuais do Primeiro Termo Aditivo, que passa a vigorar na forma do Anexo 11B – Marcos Contratuais do Segundo Termo Aditivo.</i></p> <p><i>Termo Aditivo n° 04 (assinado em 29 de junho de 2021) – As obras associadas e relacionadas ao objeto da Concessão passaram a ser a partir de 13 de novembro de 2018 executadas sob a direção técnica do Engenheiro Sr. José Carlos Alves, com alteração da cláusula 14.1 do CONTRATO. Alteração das etapas e prazos da cláusula 1.3 do CONTRATO. Reequilíbrio Econômico-Financeiro do Contrato objeto de procedimento administrativo posterior, a fim de verificar as responsabilidades e os respectivos impactos no equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO. Entre outros.</i></p> <p><i>Termo Aditivo n° 05 (assinado em 29 de março de 2022) – Inclusão da implantação do Terminal Intermodal Gentileza (“TIG”) e extensão do sistema do VLT Carioca no escopo do CONTRATO. Aporte de recursos para pagamento da implantação da extensão VLT e do TIG. Definição das responsabilidades pela implantação da extensão VLT e do TIG. Entre outros.</i></p> <p><i>Termo Aditivo n° 06 (versão não assinada) – Implementação do reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, segundo as disposições constantes nas Cláusulas 31ª e 32ª do CONTRATO, entre outros.</i></p> <p><i>Termo Aditivo n° 07 (assinado em 11 de janeiro de 2023) – Consolidação da nova redação das Cláusulas 1.3 e 20ª do CONTRATO, de forma a refletir os exatos termos convencionados para a definição da Nova Garantia Pública do CONTRATO. Entre outros.</i></p>
BARCAS ZONA OESTE	
Contrato / Tipo de Operação	<i>“Contrato de concessão dos serviços de implantação, operação e manutenção do sistema de transporte aquaviário de passageiros no complexo lagunar da Barra da Tijuca, Jacarepaguá e Recreio dos Bandeirantes, na cidade do Rio de Janeiro”</i>
Partes	<i>Município do Rio de Janeiro (“Poder Concedente”) Consórcio Lagunar Marítima (“Concessionária”)</i>

Autoridade Reguladora	<i>Não definido contratualmente</i>
Objeto	<i>Concessão dos serviços de implantação, operação e manutenção do sistema de transporte aquaviário de passageiros no complexo lagunar da Barra da Tijuca, Jacarepaguá e Recreio dos Bandeirantes</i>
Municípios integrantes das linhas de transporte	<i>Rio de Janeiro (município)</i>
Tipo de Outorga	<i>OUTORGA FIXA: conforme sua proposta econômica, pela adjudicação da concessão. OUTORGA VARIÁVEL: o valor referente a 3,0% (três por cento) da receita operacional bruta da concessionária, a ser pago anualmente a partir do início da operação</i>
Valor do Contrato	<i>S.I.</i>
Data de assinatura	<i>S.I.</i>
Vigência	<i>Prazo de 25 (vinte e cinco) anos, contados a partir da ordem de início desta concessão. O prazo da concessão poderá ser prorrogado, nos termos e condições da lei, incluindo para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.</i>
Atribuições e Obrigações da Concessionária	<i>Executar o serviço de forma adequada, em conformidade com as condições e princípios orientadores estabelecidos no contrato e na regulamentação do serviço. Para a lista completa de obrigações, consultar cl. 12 do Contrato.</i>
Atribuições e Obrigações do Poder Concedente	<i>Para a lista completa de obrigações, consultar cl. 13 do Contrato.</i>
Atribuições e Obrigações autoridade reguladora	<i>As definições dos CRITÉRIOS DE DESEMPENHO, indicadores de qualidade, dos resultados esperados, das penalizações e/ou efeitos eventuais na remuneração da CONCESSIONÁRIA estão detalhadas no ANEXO I.3 – Sistema de Mensuração de Desempenho. O PODER CONCEDENTE, ou a empresa contratada por ele para tal finalidade, será responsável pela elaboração do RELATÓRIO DE DESEMPENHO contendo as evidências (fotos, relatórios, informações, vistorias etc.) da apuração dos INDICADORES DE DESEMPENHO nos termos do ANEXO I.3 – Sistema de Mensuração de Desempenho.</i>
Forma de Remuneração da Contratada	<i>A remuneração da concessionária será composta pela receita tarifária e pelas receitas acessórias.</i>
Reajuste Tarifário	<i>O cálculo do reajuste dos valores será elaborado pela concessionária, devendo ser submetido à</i>

	<p><i>apreciação do poder concedente, no mínimo, 60 (sessenta) dias antes da data prevista para sua aplicação, para que este verifique a sua exatidão.</i></p> <p><i>Em até 30 (trinta) dias, contados do recebimento do cálculo, o poder concedente deverá analisar e se manifestar sobre o cálculo apresentado pela concessionária.</i></p> <p><i>Estando correto o cálculo do reajuste, deverá o poder concedente homologá-lo, informando a concessionária, por escrito, a esse respeito, e autorizando que essa receba a remuneração</i></p>
Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	<p><i>Observados os pressupostos estabelecidos na legislação aplicável, bem como no edital, nos anexos e no contrato, o contrato será objeto de revisão caso ocorra o desequilíbrio na sua equação econômico-financeira.</i></p>
Formas de Reequilíbrio	<p><i>recomposição do equilíbrio econômico-financeiro será implementada por meio das seguintes modalidades, isoladamente ou de forma combinada:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>i. prorrogação ou redução do prazo da concessão, observados os prazos mínimos e máximos previstos na legislação aplicável;</i> <i>ii. revisão da cobrança de outorga fixa e/ou variável;</i> <i>iii. revisão do cronograma de investimentos;</i> <i>iv. revisão de tarifa, obedecidas as formalidades legais, para mais ou para menos;</i> <i>v. compensação com eventuais créditos tributários vencidos ou vincendos da concessionária mediante lei autorizativa;</i> <i>vi. pagamento à concessionária, pelo poder concedente, dos investimentos, custos ou despesas adicionais que tenham sido efetivamente incorridos ou do valor equivalente da receita efetivamente perdida; e,</i> <i>vii. outras modalidades previstas em lei.</i>
Garantias	<p><i>A concessionária deverá manter, durante toda a vigência deste contrato, garantia de execução do contrato, em montante igual a 5% (cinco por cento) do valor do contrato, prestada em favor do poder concedente.</i></p>
Hipóteses de extinção	<p><i>A extinção do contrato verificar-se-á em qualquer das seguintes hipóteses:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>i. advento do termo contratual;</i> <i>ii. encampação;</i>

	<p>iii. caducidade;</p> <p>iv. rescisão;</p> <p>v. anulação por vício insanável; e</p> <p>vi. falência, recuperação judicial/extrajudicial ou extinção da concessionária.</p>
Riscos da Contratada	Vide cl. 31.3 do contrato
Riscos do Poder Concedente	Vide cl. 31.4 do contrato
Riscos Compartilhados	O risco de demanda será compartilhado entre o poder concedente e a concessionária
Transferência / Subcontratação	<p>A concessionária não poderá ceder a concessão a terceiros, salvo mediante prévia e expressa autorização do poder concedente, concedida nos termos das subcláusulas 24.2 e 24.2.1, sob pena de declaração de caducidade da concessão.</p> <p>A concessionária só poderá instituir subconcessão da concessão mediante prévia e expressa autorização do poder concedente, sob pena de declaração de caducidade da concessão, observado o disposto no artigo 26 da lei de concessões</p>
Transferência de Controle	<p>O controle efetivo da concessionária deverá ser exercido por empresas que detiverem de forma isolada ou conjunta mais de 20% (vinte por cento) da participação do consórcio na licitação.</p> <p>Os controladores só poderão transferir ou modificar o controle da concessionária, disciplinado em eventual acordo de acionistas da concessionária ou documento similar com igual finalidade, mediante prévia e expressa autorização do poder concedente, sob pena de declaração de caducidade da concessão, salvo por eventual transferência do controle societário</p> <p>Para os financiadores</p>
Penalidades	<p>i. Advertência;</p> <p>ii. Multa;</p> <p>iii. Suspensão temporária e impedimento de contratar com a administração pública municipal, por prazo não superior a 2 (dois) anos ou declaração de inidoneidade para licitar ou contratar com a administração pública enquanto perdurarem os motivos determinantes da punição ou até que seja promovida a reabilitação perante a própria autoridade que aplicou a penalidade, que será concedida sempre que o contrato ressarcir a administração pelos prejuízos resultantes e após decorrido o prazo da sanção aplicada; e,</p>

	<i>iv. Caducidade.</i>
Aditivos Contratuais	N/A

NITERÓI	
Contrato / Tipo de Operação	<i>Contrato de Concessão de Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros por Ônibus</i>
Partes	<i>Poder Concedente – Município de Niterói Secretaria de Serviços Públicos, Trânsito e Transportes (“Poder Concedente” ou “SSPT”) Concessionária – Consórcio Transoceânico</i>
Autoridade Reguladora	<i>SSPT</i>
Objeto	<i>Cláusula 2.1 Delegação, mediante concessão, da prestação do serviço público de transporte coletivo de passageiros por ônibus (“STCO”), no que se refere à Área Operacional 02 (“AO 02”).</i>
Municípios integrantes das linhas de transporte	<i>Niterói</i>
Tipo de Outorga	<i>Cláusula 6.1 A Concessionária deverá efetuar pontualmente o pagamento do Valor da Contrapartida, correspondente, na data de assinatura, a R\$ 7.715.000,00 (sete milhões, setecentos e quinze mil reais). Cláusula 6.2 O Valor da Contrapartida, equivalente R\$ 7.715.000,00 (sete milhões, setecentos e quinze mil reais) será pago da seguinte forma: (i) a primeira parcela no valor de R\$ 6.210.575,00, paga no dia 14 de junho de 2012; (ii) o valor remanescente deverá ser pago em até 36 (trinta e seis) parcelas mensais, vencendo-se a primeira em até 30 (trinta) dias da data da assinatura do Contrato de Concessão e as demais a cada 30 (trinta) dias, acrescidas de juros simples mensais, calculados com base no percentual de 0,5% (zero vírgula cinco por cento).</i>
Valor do Contrato	<i>Cláusula 18 O valor estimado da Concessão equivale, na data de assinatura do Contrato, a R\$ 1.287.001.255,08.</i>
Data de assinatura	<i>04 de julho de 2012</i>
Vigência	<i>Cláusula 3.1 e 3.2</i>

	<p>O Prazo da concessão será de 20 (vinte) anos, contados a partir da data de 04 de julho de 2012. O prazo de concessão é prorrogável por apenas uma única vez, por novo período de 20 (vinte) anos, desde que atendidos os requisitos: (i) cumprimento regular, pela Concessionária, das normas de operação dos serviços; (ii) concordância pela Concessionária de valor da outorga para a prorrogação a ser definido pelo Poder Público; (iii) realização de novos estudos de viabilidade técnica e econômica da concessão que estabeleçam os parâmetros mínimos de nova outorga e da execução dos serviços.</p>
Atribuições e Obrigações da Concessionária	<p>Cláusula 9.1 Constituem direitos da Concessionária, sem prejuízo de outros previstos na legislação aplicável: (i) arrecadar as tarifas relativas à prestação dos serviços nos termos da legislação e normas regulamentares aplicáveis; (ii) ter mantida a equação econômico-financeira do contrato longo de sua execução de acordo com a legislação e normas aplicáveis; (iii) peticionar ao Poder Concedente sobre assuntos pertinentes à execução dos serviços.</p> <p>Cláusula 9.2 Constituem obrigações da Concessionária, sem prejuízo de outras previstas na legislação aplicável: (i) cumprir e fazer cumprir fielmente as disposições do Edital e respectivos Anexos; (ii) operar os serviços de forma a garantir a sua regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, liberdade de escolha, conforto, cortesia, modicidade tarifária e comodidade, defesa do meio ambiente respeito às diretrizes de uso do solo e de pleno respeito aos direitos dos usuários, na forma da lei e normas regulamentares; (iii) cumprir as regras de operação e arrecadação baixadas pelo Poder Público; entre outros.</p>
Atribuições e Obrigações do Poder Concedente	<p>Cláusula 8.1 Constituem direitos do Poder Concedente, sem prejuízo de outros previstos na legislação aplicável: (i) regulamentar os serviços e fiscalizar permanentemente sua prestação; (ii) determinar alterações nos serviços, modificando itens operacionais relacionados aos mesmos com a finalidade de melhor atender ao interesse público; (iii) zelar pela boa qualidade dos serviços com base nos princípios da licitação: regularidade, continuidade, eficiência, segurança, conforto, atualidade, generalidade,</p>

	<p><i>liberdade de escolha, cortesia na sua prestação, modicidade das tarifas, defesa do meio ambiente e do patrimônio arquitetônico e paisagístico, respeito às diretrizes de uso do solo e de pleno respeito aos direitos dos usuários e dos prestadores de serviços, permissionários ou concessionários; (iv) exigir o constante aperfeiçoamento técnico, tecnológico e operacional dos serviços.</i></p> <p><i>Cláusula 8.2</i> <i>Constitui obrigação do PODER CONCEDENTE assegurar à Concessionária as condições necessárias ao exercício da concessão, inclusive as condições de trânsito necessárias para cumprimento das frequências das viagens, e garantir os direitos da Concessionária.</i></p>
<p>Atribuições e Obrigações autoridade reguladora</p>	<p><i>Vide item acima.</i></p>
<p>Forma de Remuneração da Contratada</p>	<p><i>Cláusula 5.1</i> <i>A Concessionária será remunerada através da arrecadação de tarifas pagas diretamente pelos usuários dos serviços.</i></p> <p><i>Cláusula 5.2</i> <i>O valor da tarifa inicial para o serviço urbano convencional de passageiros, sem ar-condicionado, para todas as Áreas Operacionais, tida como básica, será o valor do Bilhete Único previsto na Lei do Bilhete Único, sujeito a reajustes e revisões posteriores.</i></p> <p><i>Cláusula 5.5</i> <i>A tarifa tem como objetivo o custeio dos serviços e de todas as demais atividades necessárias ao adequado funcionamento do STCO.</i></p> <p><i>Cláusula 5.10</i> <i>Novos processos de revisão de tarifa de que trata o subitem 5.9 serão instaurados a cada 2 (dois) anos, a contar da data em que entrar em vigor a tarifa resultante do processo de revisão imediatamente anterior, ou em periodicidade menor, sempre que o rompimento do equilíbrio</i></p>

	<i>econômico-financeiro inicial ultrapassar o patamar de 5% (cinco por cento)</i>
Reajuste Tarifário	<p><i>Cláusula 5.6</i> O valor das tarifas referidos no item 5.2 será :reajustado anualmente, ou na 1 periodicidade que vier a ser fixada na legislação, sempre, com base no percentual de variação do IPCA.</p> <p><i>Cláusula 5.8</i> Após decorrido o prazo de 12 (doze), contados da data em que entrar em vigor o reajuste de que cuida o subitem 5.6 acima, o Poder Concedente instaurará o processo de revisão da tarifa, com o objetivo de rever seu valor em função da variação dos custos dos insumos vinculados à execução do serviço, de modo a recompor o equilíbrio econômico-financeiro inicial da concessão.</p>
Requalificação da Tarifa	<i>N/A</i>
Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	<p><i>Cláusula 11.2</i> O Contrato de Concessão será objeto de revisão caso ocorra desequilíbrio na sua equação econômico-financeiro, observado, no que couber, o disposto na cláusula quinta e seus subitens.</p> <p><i>Cláusula 11.7</i> Cabe a quaisquer das partes a iniciativa no procedimento de revisão do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão.</p> <p><i>Cláusula 11.8</i> A omissão da parte prejudicada em solicitar a revisão do presente Contrato de Concessão importará em renúncia desse direito após o prazo de (cinco) anos contados a partir do evento que der causa ao desequilíbrio.</p>
Formas de Reequilíbrio	<p><i>Cláusula 11.13</i> A execução da revisão do Contrato de Concessão pode ser implementada pelos seguintes mecanismos, a critério do Poder Concedente: (i) Indenização; (ii) Alteração do prazo do Contrato de Concessão; (iii) Revisão geral dos valores das tarifas; (iv) Redução dos encargos da Concessionária</p>

	<p><i>sem redução de qualidade; (v) Revisão do valor de outorga; (vi) Combinação dos mecanismos anteriores.</i></p> <p><i>Cláusula 11.14</i> <i>As partes poderão, ainda, caso haja consenso, optar, em alternativa à revisão do contrato, pela sua extinção ou pela adoção de outras soluções que envolvam alteração das obrigações da Concessionária.</i></p>
Garantias	
Hipóteses de extinção	<p><i>Cláusula 16</i> <i>A extinção da concessão será regida pelas normas legais e regulamentares aplicáveis.</i></p>
Riscos da Contratada	<p><i>Os riscos atribuídos à Concessionária envolvem, mas não se limitam, a variação da demanda, constatação superveniente de erros ou omissões nas propostas, riscos decorrentes da contratação de financiamentos, valorização ou depreciação dos bens vinculados à concessão, a operação do Bus Rapid Transit, entre outros.</i></p>
Riscos do Poder Concedente	<p><i>Os riscos atribuídos ao Poder Concedente envolvem, mas não se limitam, a regulamentar e fiscalizar a prestação dos serviços, determinar as alterações nos serviços com finalidade de melhor atender o interesse público, assegurar à Concessionária as condições necessárias ao exercício da concessão, inclusive as condições de trânsito necessárias para cumprimento das frequências das viagens, e garantir os direitos da Concessionária, entre outros.</i></p>
Riscos Compartilhados	N/A
Transferência / Subcontratação	<p><i>Cláusula 20</i> <i>Sem prejuízo da responsabilidade da Concessionária pelos prejuízos causados ao Poder Concedente, aos usuários ou a terceiros, a Concessionária poderá contratar com terceiros o desenvolvimento de atividades inerentes, acessórias ou complementares aos serviços, bem como a implementação de eventuais projetos associados.</i></p> <p><i>Cláusula 20.3</i></p>

	<i>A execução das atividades contratadas por terceiros pressupõe o cumprimento das normas regulamentares aplicáveis.</i>
Transferência de Controle	<p><i>Cláusula 19</i> <i>A transferência da Concessão ou do controle societário da Concessionária, sem prévia anuência do Poder Concedente, implicará na caducidade da concessão, sem prejuízo das demais penalidades cabíveis e das eventuais perdas e danos.</i></p> <p><i>Cláusula 19.2</i> <i>Para fins de obtenção da anuência de que trata o item anterior, o pretendente deverá: (i) atender às exigências de capacidade técnica, idoneidade financeira e regularidade jurídica e fiscal necessárias à assunção dos serviços; e (ii) comprometer-se a cumprir todas as cláusulas do Contrato de Concessão.</i></p> <p><i>Cláusula 19.2.1</i> <i>O Poder Concedente só apreciará eventuais pedidos formulados se a Concessionária assumir, no que couber, responsabilidade integral e solidária pelo cumprimento das obrigações decorrentes dos Acordos Operacionais referidos na Cláusula 21ª pela nova concessionária ou pelo novo controlador, conforme o caso.</i></p>
Penalidades	<p><i>Cláusula 13</i> <i>Pela inexecução total ou parcial do Contrato de Concessão, bem como pelo descumprimento de qualquer de suas cláusulas e, ainda, das obrigações decorrentes do Edital e dos respectivos anexos, do presente Contrato de Concessão e respectivos anexos e acordos operacionais, o Poder Concedente poderá aplicar, dentro dos limites e critérios contratuais, as sanções proporcionalmente à gravidade da infração cometida, garantida a prévia defesa, sem prejuízo da adoção das demais providências cabíveis: (i) advertência; (ii) multa; (iii) suspensão temporária de participação em licitação, ou impedimento de contratar com a Administração Pública por prazo não superior a 02 (dois) anos; (iv) declaração de inidoneidade licitar ou contratar com a Administração Pública.</i></p>
Aditivos Contratuais	<i>Não disponibilizados.</i>