

Estudo Nacional de Mobilidade Urbana



Relatório de Diagnóstico Volume 2

Região Metropolitana de São Paulo – V4.0

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

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

Equipe Técnica

Diagnóstico, Rede Estrutural Necessária e Banco de Projetos

Logit

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

Oficina Consultores

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

TYLin

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

Assessoria Jurídica

Machado Meyer

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

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

Lista de Entregáveis do ENMU

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

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

Este relatório corresponde à entrega Relatório de Diagnóstico, código D1, referente à Região Metropolitana de São Paulo.

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

Índice

1	Introdução	7
2	Apêndice I - Aspectos Institucionais	8
2.1	Anexos relativos aos aspectos institucionais	8
2.1.1	Estruturas Governamentais	8
2.2	Arranjo Institucional	9
2.2.1	Estrutura institucional e Governança	9
2.2.2	Estrutura Institucional e Governança da Mobilidade Urbana Metropolitana	12
2.2.3	Consórcios e Convênios	15
2.2.4	Mapa de Atores	17
3	Apêndice II – Aspectos Jurídicos e Regulatórios	18
3.1	Normas, diretrizes e planos metropolitanos	18
3.1.1	Política Nacional de Mobilidade Urbana	18
3.1.2	Estatuto da Metrópole.....	18
3.1.3	PDUI da RMSP.....	19
3.1.4	PITU 2040	25
3.2	Normas dos Municípios Relevantes.....	26
3.2.1	Lei Orgânica do Município	26
3.2.2	Plano Diretor.....	34
3.2.3	Plano de Mobilidade	47
3.3	Aspectos do arcabouço normativo (Metropolitano, Estadual ou Municipal) na gestão da mobilidade urbana sob os seguintes pontos de vista:.....	55
3.3.1	Urbanístico	55
3.3.2	Institucional.....	56
3.3.3	Ambiental	56
3.3.4	Operacional	59
3.3.5	Financeiro.....	59
3.4	Principais operações de transporte no âmbito da RMSP	69
3.4.1	Trilhos.....	69
3.4.2	Pneus	73
3.5	Situação atual da prestação dos serviços do STPP/RMR.....	75
3.5.1	Principais operações de transporte nos Municípios Relevantes:.....	75
3.5.2	Sistema Bilhetagem na RMSP	84

Lista de Figuras

Figura 1: Mapa de atores	17
Figura 3: Remuneração da concessionária	71
Figura 4: Fórmula de remuneração básica.....	77
Figura 5: Remuneração de Referência do Operador.....	78

Lista de Tabelas

Tabela 1: Síntese das Propostas do PlanMob SP/2015	49
--	----

1 Introdução

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

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

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

2 Apêndice I - Aspectos Institucionais

2.1 Anexos relativos aos aspectos institucionais

2.1.1 Estruturas Governamentais

2.1.1.1 Criação, composição e caracterização da RMSP

A Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) foi criada por meio da Lei Complementar Federal n° 14, de 8 junho de 1973 (LCF n° 14/1973), com a seguinte composição de municípios: São Paulo, Arujá, Barueri, Biritiba-Mirim, Caieiras, Cajamar, Carapicuíba, Cotia, Diadema, Embu, Embu-Guaçu, Ferraz de Vasconcelos, Francisco Morato, Franco da Rocha, Guararema, Guarulhos, Itapeverica da Serra, Itapevi, Itaquaquetuba, Jandira, Juquitiba, Mairiporã, Mauá, Mogi das Cruzes, Osasco, Pirapora do Bom Jesus, Poá, Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra, Salesópolis, Santa Isabel, Santana de Parnaíba, Santo André, São Bernardo do Campo, São Caetano do Sul, Suzano e Taboão da Serra.

Posteriormente, o Estado de São Paulo promoveu a reorganização da RMSP, por meio da Lei Complementar Estadual n° 1.139, de 16 de junho de 2011 (LCE n° 1.139/2011), o diploma que rege a RMSP atualmente. Desse modo, com fulcro no art. 4° da LCE n° 1.139/2011, a atual composição da RMSP é dividida em cinco sub-regiões, da seguinte forma:

- i. Norte: Caieiras, Cajamar, Francisco Morato, Franco da Rocha e Mairiporã;
- ii. Leste: Arujá, Biritiba-Mirim, Ferraz de Vasconcelos, Guararema, Guarulhos, Itaquaquetuba, Mogi das Cruzes, Poá, Salesópolis, Santa Isabel e Suzano;
- iii. Sudeste: Diadema, Mauá, Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra, Santo André, São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul;
- iv. Sudoeste: Cotia, Embu, Embu-Guaçu, Itapeverica da Serra, Juquitiba, São Lourenço da Serra, Taboão da Serra e Vargem Grande Paulista;
- v. Oeste: Barueri, Carapicuíba, Itapevi, Jandira, Osasco, Pirapora do Bom Jesus e Santana de Parnaíba.

Nessa composição, o Município de São Paulo integra todas as sub-regiões. Além disso, é possível que os municípios da RMSP integrem mais de uma sub-região.

De acordo com informações disponibilizadas pelo Governo do Estado de São Paulo¹, a RMSP é a maior aglomeração urbana da América Latina e uma das maiores do mundo. Além disso, em

¹ Veja em: https://rmsp.pdui.sp.gov.br/?page_id=127

conjunto com as regiões metropolitanas da Baixada Santista, Campinas, Sorocaba, Vale do Paraíba e Litoral Norte, além das aglomerações urbanas de Piracicaba e Jundiaí, a RMSP faz parte da Macrometrópole Paulista, que é a terceira maior área urbana do mundo e a rede de cidades mais importante do Brasil.

Os objetivos da RMSP, de acordo com o art. 3º da LCE nº 1.139/2011, são: (i) o planejamento regional para o desenvolvimento socioeconômico e a melhoria da qualidade de vida; (ii) a cooperação entre diferentes níveis de governo, mediante a descentralização, articulação e integração de seus órgãos e entidades da administração direta e indireta com atuação na região, visando ao máximo aproveitamento dos recursos públicos a ela destinados; (iii) a utilização racional do território, dos recursos naturais e culturais e a proteção do meio ambiente, mediante o controle da implantação dos empreendimentos públicos e privados na região; (iv) a integração do planejamento e da execução das funções públicas de interesse comum aos entes públicos atuantes na região; e (v) a redução das desigualdades regionais.

2.2 Arranjo Institucional

2.2.1 Estrutura institucional e Governança

A LCE nº 1.139/2011 cria dois diferentes conselhos, o Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana de São Paulo (Conselho de Desenvolvimento) e o Conselho Consultivo da Região Metropolitana de São Paulo (Conselho Consultivo). Além disso, a lei autoriza a criação, mediante lei complementar, de entidade autárquica de caráter territorial – com o fim de integrar a organização, o planejamento e a execução das funções públicas de interesse comum da RMSP –, bem como a instituição do Fundo de Desenvolvimento da Região Metropolitana de São Paulo (Fundo da RMSP), vinculado à Secretaria de Desenvolvimento Metropolitano, com a finalidade de dar suporte financeiro ao planejamento integrado e às ações conjuntas dele decorrentes, no que se refere às funções públicas de interesse comum entre o Estado e os municípios metropolitanos.

2.2.1.1 Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana de São Paulo

O Conselho de Desenvolvimento, de acordo com o art. 6º da LCE nº 1.139/2011, e o art. 13 da Lei Complementar Estadual nº 760, de 1º de agosto de 1994 (LCE nº 760/1994) – que estabelece diretrizes para a organização regional do Estado de São Paulo –, tem as seguintes competências: (i) deliberar sobre planos, projetos, programas, serviços e obras a serem realizados com recursos financeiros do Fundo da RMSP; (ii) especificar os serviços públicos de interesse comum do Estado e dos municípios; (iii) aprovar objetivos, metas e prioridades de interesse regional, compatibilizando-os com os objetivos do Estado e dos municípios que a integram; (iv) aprovar os termos de referência e o subsequente plano territorial; (v) apreciar planos, programas e projetos, públicos ou privados, relativos a realização de obras, empreendimentos e atividades que tenham impacto regional; (vi) aprovar e encaminhar, em tempo útil, propostas regionais relativas ao plano plurianual, à lei de

diretrizes orçamentárias e a lei orçamentária anual; (vii) propor ao Estado e aos municípios integrantes alterações tributárias com finalidades extrafiscais necessárias ao desenvolvimento regional; (viii) comunicar aos órgãos ou entidades federais que atuem na unidade regional as deliberações acerca de planos relacionados com os serviços por eles realizados; (ix) elaborar seu regimento; (x) deliberar sobre quaisquer matérias de impacto regional; e (xi) outras atribuições de interesse comum que lhe forem outorgadas por lei.

A composição do Conselho de Desenvolvimento, conforme estabelece o art. 7º da LCE nº 1.139/2011, deve se dar por meio da presença do prefeito de cada município da RMSP ou por pessoa por ele designada, e de representantes do Estado, ou seus respectivos suplentes, vinculados aos campos funcionais de interesse comum. Além disso, devem integrar o Conselho de Desenvolvimento dois representantes do Poder Legislativo Estadual, dotados de reconhecida capacidade técnica e administrativa.

Os representantes do Estado e seus respectivos suplentes devem ser designados por ato do Chefe do Poder Executivo, a partir das indicações das secretarias a que se vincularem as funções públicas de interesse comum. Os membros do Poder Legislativo Estadual devem ser indicados pela Mesa Diretora da Assembleia Legislativa. A designação dos representantes e seus suplentes é de 24 (vinte e quatro) meses, permitida a recondução.

Por força do art. 9º da LCE nº 1.139/2011, é garantida, no Conselho de Desenvolvimento, a participação paritária do conjunto de municípios em relação ao Estado de São Paulo. Para assegurar essa participação paritária, sempre que existir diferença de número entre os representantes do Estado de São Paulo e dos municípios, os votos serão ponderados, de modo que, no conjunto, tanto os votos do Estado de São Paulo, como os dos municípios, correspondam, respectivamente, a 50% (cinquenta por cento) da votação.

O Conselho de Desenvolvimento deve ter 1 (um) presidente, 1 (um) vice-presidente e 1 (uma) Secretaria Executiva, cujas funções e atribuições devem ser definidas em regimento próprio. O Presidente e o Vice-Presidente são eleitos pelo voto secreto de seus pares, para mandato de 1 (um) ano, permitida a recondução. Em caso de empate, procede-se a uma nova votação, na qual devem concorrer os 2 (dois) mais votados, e, persistindo o empate, serão considerados eleitos os mais idosos.

De acordo com o art. 10 da LCE nº 1.139/2011, o Conselho de Desenvolvimento só pode deliberar com a presença da maioria absoluta dos votos ponderados. A aprovação de qualquer matéria sujeita a deliberação ocorre pelo voto da maioria simples dos votos ponderados.

Na hipótese de empate, deve ser realizada nova votação, em reuniões seguintes e sucessivas, até o número de 3 (três), findas as quais, persistindo o empate, a matéria deve ser submetida a audiência pública, voltando à apreciação do Conselho de Desenvolvimento para nova deliberação.

Ainda assim, caso persista o empate, a matéria será arquivada, não podendo ser objeto de nova proposição no mesmo exercício, salvo se apresentada por 1/3 (um terço) dos membros do Conselho de Desenvolvimento ou por iniciativa popular, subscrita, no mínimo, por 0,5 % (meio por cento) do eleitorado da RMSP.

O Conselho de Desenvolvimento deve convocar, em consonância com o art. 11 da LCE nº 1.139/2011, ordinariamente, a cada 6 (seis) meses, audiências públicas destinadas à exposição de suas deliberações referentes aos estudos e planos em andamento e à utilização dos recursos do Fundo da RMSP. Além disso, o Conselho de Desenvolvimento deve realizar, sempre que deliberado por seus pares, audiências públicas para exposição e debate de estudos, políticas, planos, programas e projetos relacionados às funções públicas de interesse comum da Região Metropolitana de São Paulo.

Ainda, o art. 16 da LCE nº 1.139/2011 prevê que o Conselho de Desenvolvimento pode constituir Câmaras Temáticas, para as funções públicas de interesse comum, e Câmaras Temáticas Especiais, voltadas a um programa, projeto ou atividade específica.

Quanto à efetiva atuação do Conselho de Desenvolvimento, foi possível identificar deliberações do órgão quanto a temas de interesse regional, como anteprojetos de lei referentes a mananciais e a validação do processo de elaboração do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da RMSP (PDUI/RMSP)².

No entanto, não foi possível constatar a realização de audiências públicas destinadas à exposição das deliberações do Conselho de Desenvolvimento a cada 6 (seis) meses, bem como não foram identificadas deliberações referentes especificamente à mobilidade urbana metropolitana.

2.2.1.2 Conselho Consultivo da Região Metropolitana de São Paulo

O art.14 da LCE nº 1.139/2011 prevê que o Conselho de Desenvolvimento deve prever, em seu regimento, regras sobre a criação e funcionamento do Conselho Consultivo, a ser composto por representantes: (i) da sociedade civil; (ii) do Poder Legislativo Estadual; (iii) do Poder Legislativo dos municípios que integram a RMSP; (iv) do Poder Executivo Municipal; e (v) do Poder Executivo Estadual. Além disso, o § 1º, do art. 14, estabelece que o Conselho Consultivo pode ser criado em cada sub-região da RMSP.

De acordo com o art. 15 da LCE nº 1.139/2011, cabe ao Conselho Consultivo: (i) elaborar propostas representativas da sociedade civil, do Poder Executivo Estadual, do Poder Executivo Municipal, do Poder Legislativo Estadual e do Poder Legislativo dos municípios que integram a RMSP, a serem submetidas à deliberação do Conselho de Desenvolvimento; (ii) propor ao Conselho de

² Disponível em: < <https://www.al.sp.gov.br/noticia/?id=460483> >. Acesso em: 25 de outubro de 2024.

Desenvolvimento a constituição de Câmaras Temáticas e de Câmaras Temáticas Especiais; e (iii) opinar, por solicitação do Conselho de Desenvolvimento, sobre questões de interesse da respectiva sub-região.

Ademais, é previsto que o Conselho Consultivo pode encaminhar matérias para a deliberação do Conselho de Desenvolvimento, por meio de iniciativa popular, subscrita por, no mínimo, 0,5 % (meio por cento) do eleitorado da sub-região.

Contudo, por meio dos canais de acesso à informação públicos, não foi possível identificar a criação e/ou o funcionamento, até o momento, do Conselho Consultivo.

2.2.1.3 Autarquia Metropolitana

O art. 17 da LCE n° 1.139/2011 autoriza o Poder Executivo a criar, mediante lei complementar, entidade autárquica de caráter territorial, com o fim de integrar a organização, o planejamento e a execução das funções públicas de interesse comum da RMSP, sem prejuízo das competências de outras entidades envolvidas. De acordo com o § 1º do mesmo dispositivo, a referida autarquia deve gozar de autonomia administrativa e financeira, com sede e foro na cidade de São Paulo.

As atribuições da entidade autárquica são: (i) arrecadar as receitas próprias ou as que lhe sejam delegadas ou transferidas, inclusive multas e tarifas relativas a serviços prestados; (ii) elaborar planos, programas e projetos de interesse comum e estratégico, estabelecendo objetivos e metas, bem como fiscalizar e avaliar sua execução; (iii) promover a desapropriação de bens declarados de utilidade pública, quando necessários à realização de atividades de interesse comum; e (iv) exercer outras atribuições que lhe sejam conferidas por lei.

No art. 18, é previsto que a autarquia deve ser dotada de estruturas técnicas e administrativas de dimensões adequadas para as suas atribuições, podendo descentralizar suas obras e serviços, respeitados os limites legais.

Além disso, o art. 8º, § 3º, prevê que a secretaria executiva do Conselho de Desenvolvimento deve ser exercida pela entidade autárquica territorial.

No entanto, não foi possível identificar a constituição da autarquia. Inclusive, conforme previsto no Decreto Estadual n° 64.541, de 24 de outubro de 2019, a qualidade de secretaria executiva do Conselho de Desenvolvimento é atribuição da Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação.

2.2.2 Estrutura Institucional e Governança da Mobilidade Urbana Metropolitana

2.2.2.1 Secretaria de Transporte Metropolitano

Por força do art. 12, § 2º, da LCE n° 1.139/2011, a competência para a operação de transportes coletivos de caráter regional da RMSP é alocada ao Estado de São Paulo, que pode exercê-la diretamente ou mediante concessão ou permissão. Adicionalmente, de acordo com o § 1º do mesmo

dispositivo, o planejamento dos serviços de transporte e sistema viário regional é atribuído ao Estado de São Paulo e aos municípios integrantes da RMSP.

Assim, tendo em vista a competência do Estado de São Paulo para operar os transportes coletivos metropolitanos, fica a cargo da Secretaria de Transporte Metropolitano (STM/SP), com fulcro no Decreto Estadual nº 49.752, de 04 de julho de 2005 (Decreto Estadual nº 49.752/2005) : (i) executar a política estadual de transportes metropolitanos de passageiros para as regiões metropolitanas, abrangendo os sistemas metroviário, ferroviário, de ônibus e trólebus, e demais modais de interesse metropolitano; (ii) organizar, coordenar, operar e fiscalizar o sistema metropolitano de transportes públicos de passageiros e sua infraestrutura viária; e (iii) promover o sistema metropolitano de transportes públicos de passageiros junto aos municípios integrantes das regiões metropolitanas.

Além disso, o art. 38, inciso III, do Decreto Estadual nº 49.752/2005 prevê que cabe ao Secretário dos Transportes Metropolitanos: (i) aprovar: (i.a) o Plano Geral de Remodelação e Melhoria dos Serviços, (i.b) normas e regulamentos referentes aos serviços, (i.c) normas e especificações de veículos, e (i.d) planos e programas de integração entre as diversas modalidades de transporte metropolitano público de passageiros nas regiões metropolitanas e estabelecer zonas de operação, quando necessário à racionalização do transporte; (ii) conceder ou permitir a exploração dos serviços, observada a legislação específica, delimitando o objeto, o prazo de exploração, a área de atuação e as diretrizes para prestação dos serviços; (iii) praticar os atos relativos a intervenção, extinção, prorrogação e extensão dos contratos de concessão, bem como criar linhas e determinar a cassação, a intervenção ou a retomada temporária da concessão ou permissão de serviços, bem como a transferência de serviço concedido ou permitido e a substituição de operadora; (iv) fixar: (iv.a) as tarifas dos serviços e de seus seccionamentos, (iv.b) taxas de embarque em conexões intra e intermodais e (iv.c) preços de serviços prestados aos usuários dos sistemas metropolitanos de transportes públicos de passageiros; (v) criar câmaras e conselhos de assessoramento ao planejamento e à execução dos serviços; (vi) designar fiscais; e (vii) nos contratos de concessão, ou nos serviços permitidos, impor, diretamente ou mediante delegação, as penalidades previstas em leis, regulamentos ou contratos.

2.2.2.2 Secretaria de Parcerias em Investimentos

A Secretaria de Parcerias em Investimentos (SPI/SP) foi instituída por meio do Decreto Estadual nº 67.435, de 1º de janeiro de 2023. Em relação às atribuições da SPI/SP, o art. 12 do referido decreto prevê que compete ao Secretário de Parcerias em Investimentos representar o Estado de São Paulo, na condição de Poder Concedente, na prática dos atos a este reservados por lei, regulamento ou contrato, em relação aos seguintes serviços públicos: (i) transporte rodoviário; (ii) transporte hidroviário; (iii) transporte aeroviário; (iv) **transporte coletivo intermunicipal não metropolitano de passageiros**; (v) **transporte metroferroviário**; (vi) distribuição de gás; e (vii) saneamento básico em regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões.

Além disso, por meio do Decreto Estadual nº 68.566, de 29 de maio de 2024, a SPI/SP assumiu o papel de coordenação do Programa SP nos Trilhos, instituído pelo mesmo decreto.

O Programa SP nos Trilhos tem por objeto a estruturação de projetos de transporte de passageiros e cargas sobre trilhos no território do Estado de São Paulo, como um todo, com vistas a: (i) viabilizar o acesso de municípios paulistas a alternativas de transporte de média e alta capacidade sobre trilhos no Estado; (ii) fomentar o uso da malha ferroviária existente, especialmente em trechos ociosos ou com baixa capacidade; e (iii) incentivar soluções sustentáveis, sob as perspectivas ambiental, social e econômica, com melhorias de eficiência e governança.

2.2.2.3 Empresa Metropolitana de Transporte Urbanos de São Paulo

A Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU), criada por meio da Lei Estadual nº 1.492, de 13 de dezembro de 1977, é uma empresa pública estadual, parte integrante da administração indireta do Estado de São Paulo, vinculada à STM/SP.

De acordo com o Decreto Estadual nº 27.411, de 24 de novembro de 1987, que reestruturou a companhia, a EMTU tem por objeto social promover a operação e a expansão dos serviços metropolitanos de transporte de passageiros sobre pneus, bem como de conexões intermodais de transportes de passageiros, tais como estacionamentos, terminais e outras, competindo-lhe ainda exercer outras atividades que lhe forem delegadas. Na prática, a EMTU coordena e regulamenta todo os serviços de ônibus de caráter metropolitano prestados na RMSP.

2.2.2.4 Companhia Paulista de Trens Metropolitanos

A Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), nos termos da Lei Estadual nº 7.861, de 28 de maio de 1992 (Lei Estadual nº 7.861/1992), é uma empresa pública, vinculada à STM/SP, cujo objeto é explorar os serviços de transporte de passageiros, sobre trilhos ou guiados, nas entidades regionais do Estado de São Paulo, compreendendo as regiões metropolitanas.

Por força do art. 12 da Lei Estadual nº 7.861/1992, a CPTM ficou encarregada de assumir os sistemas de trens urbanos da RMSP, operados pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) e pela Ferrovia Paulista S/A (FEPASA), de forma a assegurar a continuidade e a melhoria dos serviços.

2.2.2.5 Companhia do Metropolitano de São Paulo

A Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metrô/SP) foi criada no âmbito do Município de São Paulo, por meio da Lei Municipal nº 6.988, de 26 de dezembro de 1966, como sociedade anônima. No entanto, atualmente o Metrô/SP possui natureza jurídica de empresa pública integrante da administração indireta do Estado de São Paulo, tendo por objeto social a operação e expansão de rede metroviária e planejamento de transporte metropolitano de passageiros da RMSP.

Posteriormente, o Metrô/SP passou a integrar a administração indireta do Estado de São Paulo. Nessa seara, há o Decreto Estadual nº 11.575, de 16 de maio de 1978, que prevê a assunção, pela EMTU, do controle acionário do Metrô/SP, mediante concordância do Município do Estado de São Paulo. Anos depois, a partir da criação da STM, por meio da Lei Estadual nº 7.450, de 16 de julho de 1991, o Metrô/SP passou a ser vinculado a essa secretaria.

2.2.2.6 Estrutura de Regulação

Recentemente, foi aprovada a Lei Complementar Estadual nº 1.413, de 23 de setembro de 2024 (LCE nº 1.413/2024), que reestruturou o regime jurídico das agências reguladoras estaduais. Com as mudanças promovidas pela referida lei, a Agência de Transporte do Estado de São Paulo (ARTESP), que antes possuía competência somente em relação a: (i) concessões rodoviárias; (ii) transporte coletivo intermunicipal não metropolitano; e (iii) concessões de aeroportos, passou a ser competente para regular, adicionalmente: (i) infraestrutura e transporte hidroviário; (ii) infraestrutura e transporte metroferroviário; (iii) serviços de transporte coletivo metropolitanos, em quaisquer de seus modais; e (iv) infraestruturas associadas a serviços de transporte coletivo, tais como vias, terminais e garagens, de propriedade estadual.

Portanto, agora a ARTESP é a agência reguladora responsável pela fiscalização e regulação dos serviços de ônibus da RMSP e pelos sistemas sobre trilhos operados pela CPTM e pelo Metrô/SP. Contudo, ainda está pendente a edição de um novo decreto do Poder Executivo Estadual, com a finalidade de detalhar as novas atribuições da agência. Além disso, não foram identificadas, até o momento, publicações da ARTESP referentes às suas novas competências.

Antes dessa mudança, a CPTM, o Metrô/SP, a EMTU, a STM e a SPI eram os únicos entes responsáveis por exercer atividades de caráter fiscalizatório e regulatório referentes aos serviços e infraestruturas dos sistemas sobre trilhos e do transporte coletivo de ônibus metropolitano, observadas suas competências legais e contratuais.

2.2.3 Consórcios e Convênios

Há diversos convênios celebrados no âmbito da RMSP para tratar de ações pontuais, direta ou indiretamente relacionadas à mobilidade urbana. No entanto, não foram identificados instrumentos associativos dedicados à operacionalização ou integração do transporte metropolitano da RMSP considerando o sistema integralmente.

De toda forma, importa ressaltar o Convênio de Integração Operacional e Tarifária, firmado em 6 de outubro de 2005 (Convênio do Bilhete Único), para a utilização dos sistemas de bilhetagem eletrônica do bilhete único da cidade de São Paulo (Bilhete único) – cartão usado para o pagamento das tarifas no âmbito do transporte municipal na cidade de São Paulo – de forma integrada entre o sistema municipal de ônibus de São Paulo e os sistemas de trilhos operados pelo Metrô/SP e a CPTM.

O Convênio do Bilhete Único, além dos 3 (três) principais partícipes, quais sejam São Paulo Transporte S/A (SPTrans) – empresa vinculada à prefeitura de São Paulo, cujo objeto é fiscalizar e gerir o transporte coletivo municipal –, Metrô e CPTM –, teve como intervenientes anuentes o Governo do Estado de São Paulo, por meio da STM, e a Prefeitura Municipal de São Paulo.

Além disso, por meio de termos aditivos, assinaram o convênio as empresas concessionárias de linhas concedidas do Metrô/SP e da CPTM. O objetivo do Convênio do Bilhete Único é estabelecer as condições para a implantação da integração operacional e tarifária, visando a facilitar a mobilidade dos usuários entre diferentes modos de transporte.

No que se refere a consórcios públicos, foram identificados 5 (cinco) celebrados por municípios que compõem a RMS, quais sejam: (i) Consórcio Intermunicipal Grande ABC; (ii) Consórcio Intermunicipal da Região Oeste; (iii) Consórcio de Desenvolvimento dos Municípios do Alto do Tietê; (iv) Consórcio Intermunicipal dos Municípios da Bacia do Juqueri; e (v) Consórcio Intermunicipal da Região Sudoeste da Grande São Paulo. Esses consórcios têm por finalidade articular temas, programas e ações referentes a funções de interesse comum dos municípios consorciados.

Vale destacar que parte desses consórcios públicos possuem programas ou previsões em seus documentos constitutivos referentes à mobilidade urbana. O Consórcio Intermunicipal Grande ABC, por exemplo, prevê como ações: (i) viabilizar obras para priorização do transporte coletivo; (ii) implantar modais integrados de transporte coletivo; (iii) ampliar o transporte público durante 24 (vinte e quatro) horas; (iv) desenvolver ações de respeito ao pedestre; (v) ampliar o uso do modal cicloviário; e (vi) implantar o novo modelo de gestão da mobilidade regional.

O Consórcio Intermunicipal dos Municípios da Bacia do Juqueri, por sua vez, tem previsão, em seu protocolo de intenções, de algumas ações de mobilidade urbana, sendo elas: (i) executar estudos, projetos e obras de mobilidade urbana e rural de interesse regional; (ii) colaborar para o gerenciamento regional de trânsito; e (iii) promover a interligação e a integração dos principais sistemas viários da região.

Ademais, foi possível identificar previsões ligadas à mobilidade urbana, também, no protocolo de intenções do Consórcio Intermunicipal da Região Sudoeste da Grande São Paulo, que prevê como finalidades específicas do consórcio: (i) integrar a região aos principais sistemas viários da RMS, aos portos e aeroportos; (ii) colaborar para o gerenciamento regional de trânsito; (iii) desenvolver estudos para o aprimoramento do transporte coletivo urbano municipal; e (iv) desenvolver estudos para aprimoramento do transporte coletivo urbano municipal e metropolitano.

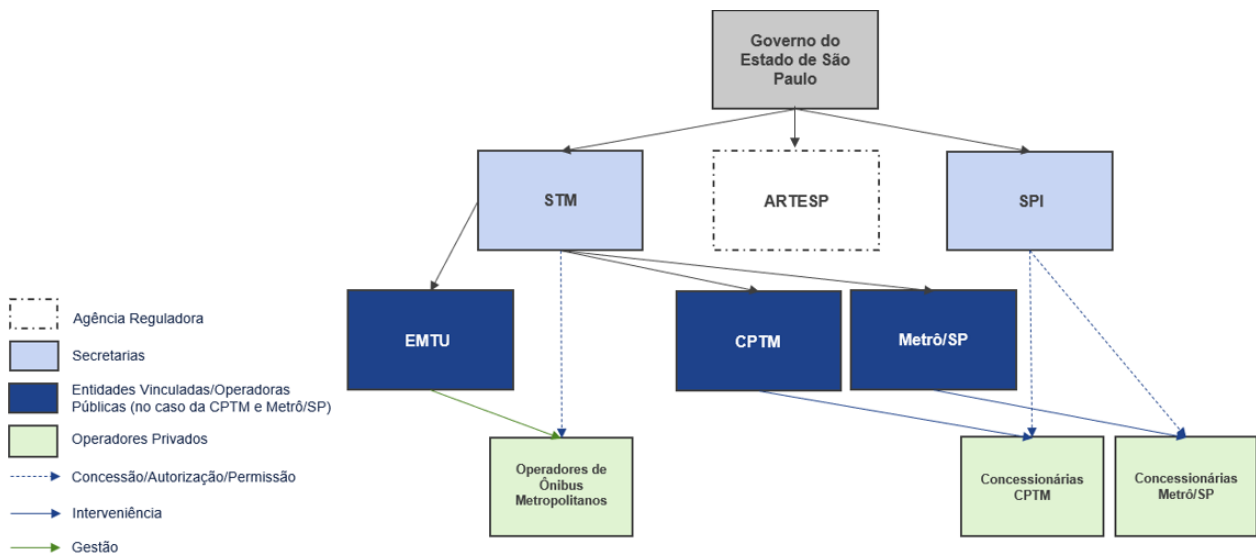
Como já destacado, esses arranjos de gestão associada dentro da RMS são destinados a assuntos regionais ou ações específicas entre um número reduzido de municípios, ou entre um município e o Estado de São Paulo, como é o caso do Convênio do Bilhete Único. Dessa maneira,

esses arranjos de gestão associada não possuem o condão de tratar sobre assuntos que envolvem a mobilidade urbana de toda a RMSP.

2.2.4 Mapa de Atores

Em síntese, a atual estrutura institucional e de governança da mobilidade urbana da RMSP pode ser resumida conforme o organograma abaixo:

Figura 1: Mapa de atores



Fonte: elaboração própria

3 Apêndice II – Aspectos Jurídicos e Regulatórios

3.1 Normas, diretrizes e planos metropolitanos

3.1.1 Política Nacional de Mobilidade Urbana

A Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), que passou a exigir que os municípios com mais de 20.000 habitantes, que façam parte de regiões metropolitanas, regiões integradas de desenvolvimento econômico e aglomerações urbanas elaborem e aprovem seus planos de mobilidade urbana³.

Assim, tornou-se necessária 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 urbano⁴, bem como para a garantia de sustentabilidade econômica do TPC de passageiros, preservando a continuidade, universalidade e a modicidade tarifária dos serviços.

São os objetivos da PNMU a redução de desigualdades e a promoção da inclusão social e do acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais, promovendo a melhora das condições de acessibilidade e mobilidade urbana nas regiões metropolitanas e aglomerações urbanas⁵. 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 urbana⁶.

3.1.2 Estatuto da MetrÓpole

Por meio da Lei Federal nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, modificada pela Medida Provisória nº 818, de 11 de janeiro de 2018, e pela Lei nº 13.683, de 19 de junho de 2018, foi instituído o Estatuto

3 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:

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

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

6 Art. 16. São atribuições da União:

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

§ 1º A União apoiará e estimulará ações coordenadas e integradas entre Municípios e Estados em áreas conurbadas, aglomerações urbanas e regiões metropolitanas destinadas a políticas comuns de mobilidade urbana, inclusive nas cidades definidas como cidades gêmeas localizadas em regiões de fronteira com outros países, observado o art. 178 da Constituição Federal.

da Metrópole (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, descrito 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.

3.1.3 PDUI da RMSP

Em 2015, o Conselho de Desenvolvimento, por meio da Deliberação nº CD-01/15, criou um comitê executivo, com o objetivo de promover a articulação e coordenação, entre os entes integrantes da RMSP e a sociedade civil para a definição de um guia metodológico, com vistas a orientar a produção do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) e o acompanhamento desse processo até a sua aprovação nos termos estabelecidos pelo §4º do art.10 do Estatuto da Metrópole.

O processo de formulação técnica do PDUI/RMSP ficou sob a coordenação da Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano S.A. (EMPLASA), extinta em 2019.

O PDUI/RMSP foi organizado em quatro eixos funcionais, que correspondem aos problemas estruturais da metrópole: (i) Desenvolvimento Econômico, Social e Territorial; (ii) Habitação e Vulnerabilidade Social; (iii) Meio Ambiente, Saneamento e Recursos Hídricos; e (iv) Mobilidade, Transporte e Logística.

A elaboração do PDUI/RMSP envolveu a participação dos entes públicos do Estado, municípios e União, bem como de representantes da sociedade civil. Além disso, foram realizadas audiências públicas e os documentos produzidos foram e continuam disponibilizados publicamente para acesso em sítio eletrônico do Governo do Estado⁷. Em 2018, o comitê executivo do PDUI/RMSP aprovou o Caderno de Propostas, subsídio para elaboração de um projeto de lei, que, por sua vez, também foi aprovado.

No âmbito do Caderno de Propostas, há algumas propostas referentes à mobilidade urbana, com ênfase em novos projetos de engenharia urbana. Entre as referidas propostas, destacam-se as seguintes, que possuem potencial de gerar mudanças estruturais na mobilidade urbana da RMSP:

⁷ Disponível em: https://rmsp.pdui.sp.gov.br/?page_id=131

- **PE-024** - Democratizar a política estadual de mobilidade urbana, por meio do fortalecimento da gestão interfederativa e da implantação de mecanismos de transparência e de participação social, mediante constituição de Câmara Temática Metropolitana de Carga e Passageiros, que promova as seguintes ações, entre outras:
 - a) Criação de um observatório do trânsito da RMSP.
 - b) Implantar sistema integrado de monitoramento de tráfego na rede viária definida como de interesse regional.
 - c) Implantação de gestão integrada de transporte e trânsito.
 - d) Criação e gestão do Bilhete de Integração Metropolitana (BIM).
 - e) Criação do Programa Integrado de Logística de Cargas na RMSP.
 - f) Implantação de um Plano de Mobilidade Metropolitana.
 - g) Estabelecimento de metas para implantar o transporte sustentável.
 - i. Política metropolitana de adequação e ampliação do sistema ferroviário. Implantar serviço de transporte ferroviário de passageiros que atenda deslocamentos de âmbito macrometropolitano.
 - ii. Separar vias utilizadas pelo transporte ferroviário de passageiros das utilizadas para o transporte ferroviário de carga.

Proposta detalhada:

- a) Instrumentos que viabilizem a implantação do Ferroanel e suas articulações com o sistema de Plataformas Logísticas Periféricas, como também privilegiando traçados próximos ao sistema rodoviário de acesso ao Rodoanel, de modo a facilitar a intermodalidade rodoferroviária no transporte de cargas.
- b) Instrumentos que fomentem a integração do Aeroporto de Guarulhos com o transporte de cargas.
- c) Implantar o Hidroanel Metropolitano:
 - i. Estudo e implantação de sistema hidroviário via Represa de Guarapiranga.
 - ii. Estudo do transporte fluvial coletivo e cargas não perigosas, via represa (exemplo balsas), Intermunicipal, a exemplo da lei Municipal de São Paulo 16.010/2014.
 - iii. Implantação do Hidroanel Metropolitano, no Trecho Pinheiros-Tietê.
 - iv. Utilizar o Rio Tietê para o transporte de carga na Sub-região Oeste.

- **PE-025** - Promover linhas perimetrais de transporte de passageiros de alta e média capacidade, que interliguem centralidades, polos e eixos de atividades econômicas de caráter regional e sub-regional indicados pelo PDUI, e adensar o sistema de transporte no centro expandido da metrópole, configurando uma rede integrada.

Proposta detalhada:

a) Expansão da rede estrutural de transporte na RMSP, tendo como base:

i. O estudo da STM “Atualização da Rede Metropolitana de Alta e Média Capacidade de Transporte da RMSP”, que contempla metrô, trem metropolitano, trem regional e corredores de ônibus metropolitanos considerados no Programa de Corredores Metropolitanos (PCM) da EMTU (PPA 2016-19 e LOA 2016).

ii. O Plano Municipal de Mobilidade Urbana (PlanMob/SP 2015), especialmente no que se refere aos Corredores de Ônibus da SPtrans.

iii. O Plano Diretor de Mobilidade da Região do Grande ABC, desenvolvido pelo Consórcio Intermunicipal do Grande ABC.

iv. O Plano Integrado de Transportes Urbanos PITU 2020 (STM).

v. O PDE do Município de São Paulo e demais Planos Diretores dos municípios da RMSP, especialmente no que se refere aos sistemas estruturais de transporte público em desenvolvimento nos municípios da RMSP.

vi. Projeto de integração do Aeroporto de Guarulhos à rede metroferroviária da RMSP (PPA 2016-19 e LOA 2016).

vii. Projeto de ampliação da rede metroferroviária da RMSP (PPA 2016-19 e LOA 2016).

b) Implantar novas linhas de média e alta capacidade de transporte que reforcem, expandam e complementem espacialmente a oferta de serviço das linhas que compõem a rede atual, objetivando melhor qualidade dos serviços e redução dos custos financeiros e de tempo de deslocamento dos usuários, previstas no estudo da STM “Atualização da Rede Metropolitana de Alta e Média Capacidade de Transporte da RMSP”:

i. Linha Guarulhos-ABC.

ii. Arco Sul.

iii. Linha 23 – Magenta (Lapa - Dutra).

iv. Linha 17– Ouro (Jabaquara-São Paulo-Morumbi).

v. Extensão da Linha 2 – Verde até Dutra.

- a) *Racionalização das redes de Transporte Coletivo Metropolitanas.*
- b) *Realização de estudo de impacto ambiental para a implantação dos modos de transporte VLT, BRT e linha férrea, promovendo a interligação e adequação de acordo com as características da região.*
- c) *Criar abrigos para os pontos de embarque/desembarque do transporte coletivo de passageiros.*
- d) *Abertura das laterais das passarelas da CPTM, possibilitando que cidadãos transitem por elas com mais segurança.*
- e) *Reforma e modernização dos trens da CPTM.*

Sub-região Leste

- a) *Implantação do Terminal Metropolitano em Jundiapéba (corredor da Avenida Lourenço de Souza Franco).*
- b) *Implantação de corredor de transporte de média capacidade (VLT/BRT), conectando Mogi das Cruzes a Itaquaquecetuba.*
- c) *Criação de corredor de transporte coletivo na Rodovia SP-66, entre Itaquaquecetuba e Mogi das Cruzes.*
- d) *Construção de corredor de ônibus ligando Ferraz de Vasconcelos a Mogi das Cruzes e corredor de ônibus ligando Itaquaquecetuba a Suzano, onde se interligaria com o corredor de ônibus Ferraz-Mogi.*
- e) *Inclusão do município de Santa Isabel no Corredor BRT Metropolitano Perimetral Alto Tietê.*
- f) *Integração e inserção do Município de Santa Isabel no Projeto de Corredor BRT do Alto Tietê.*
- g) *Inclusão de Santa Isabel no Corredor Metropolitano Guarulhos - São Paulo.*
- h) *Inclusão dos municípios de Arujá e Santa Isabel no Corredor Metropolitano Guarulhos.*
- i) *Fornecimento e implantação de abrigos de parada de ônibus, com estrutura metálica, cobertura de fibra de vidro (padrão EMTU) e assentos, na extensão da Avenida Francisco Rodrigues Filho e Rodovia Henrique Eroles (Mogi-Guararema/SP-66); Rodovia Professor Alfredo Rolim de Moura (Mogi-Salesópolis/SP-88); Rodovia Pedro Eroles (Mogi-Dutra/SP-88), Avenida Francisco Ferreira Lopes e Avenida Lourenço de Souza Franco (Mogi-Suzano/antiga SP- 66).*

j) *Otimização da Linha 411, reduzindo os intervalos pelo menos para 30 minutos e substituindo as Vans RTOS.*

k) *Criação do Corredor Azul para transporte intermunicipal entre o Metrô Armênia e o município de Arujá.*

l) *Implantação de corredores metropolitanos no município de Itaquaquetuba.*

Sub-regiões Leste e Sudeste

a) *Ligação (modo a ser definido) entre o Bairro dos Pimentas, em Guarulhos, e a antiga estação Pirelli, em Santo André, passando por áreas como o centro de São Miguel Paulista, Caititu e Parque do Carmo.*

Sub-região Sudeste

a) *Alteração do traçado da Linha Arco-Sul (da CPTM), na Região do Grande ABC, para passar mais ao sul, partindo da linha 10–Turquesa (da CPTM), na Estação Guapituba, em Mauá; conectando com a Estação de Vila Luzita (para onde seria estendida a linha ABC-GRU (da CPTM)); com o trecho da segunda fase da Linha 18–Bronze (do Metrô), no terminal Ferrazópolis.*

b) *Implantação da Estação da Pirelli na rede da CPTM, em Santo André.*

Sub-região Sudoeste

a) *Implantação de transporte de alta capacidade que atenda os municípios de Itapeverica da Serra, Taboão da Serra, Embu das Artes e Vargem Grande Paulista com conexão com São Paulo.*

Sub-regiões Oeste e Sudoeste

a) *Continuidade do projeto do Corredor Metropolitano Itapevi - Cotia.*

Sub-região Oeste

a) *Implantação de rede de transporte coletivo de média capacidade entre Osasco e Carapicuíba.*

b) *Implantação da integração do sistema municipal de Osasco com o trem metropolitano (CPTM).*

c) *Implantação da integração do sistema municipal de Osasco com o sistema intermunicipal sobre pneus (EMTU).*

d) *Implantação de linhas intermunicipais no município de Santana de Parnaíba com conexão direta as estações de trens da CPTM em Barueri.*

e) *Corredor de ônibus na Rodovia Raposo Tavares, do município de Vargem Grande Paulista a Avenida Professor Francisco Morato.*

f) *Implantação de VLT para atender a demanda de deslocamentos envolvendo os municípios de Barueri (Alphaville) e Carapicuíba.*

Sub-regiões Oeste e Norte

a) *Extensão do sistema ferroviário interligando Barueri, Santana de Parnaíba e Cajamar ou Cajamar, Santana de Parnaíba e Perus.*

b) *Implantação de Veículo Leve Sobre Trilhos (VLT) urbano-turístico nos trechos Caieiras-Barueri (urbano) / Pirapora do Bom Jesus (turístico).*

c) *Construção da Nova Tenente Marques, integrada ao Projeto de Revitalização da antiga Estrada de Ferro Perus-Pirapora, com a criação de um VLT (Cajamar - São Paulo - CPTM Perus).*

Sub-região Norte

a) *Restauração da Linha Férrea (Linha Diamante) até São Roque Oeste e (Linha Rubi) incluindo Cajamar.*

b) *Criação de um corredor de ônibus entre o distrito de Terra Preta/Mairiporã e Franco da Rocha/Francisco Morato.*

c) *Criação de uma linha de ônibus (direta) entre as cidades de Cajamar (Polo Industrial) e Francisco Morato.*

Município de São Paulo

a) *Criação de um modo de transporte, de média a alta capacidade, que deve interligar a estação Miguel Costa da CPTM (Parque dos Paturis) à Aldeia de Carapicuíba.*

b) *Recuperação, reurbanização, revitalização e modernização do corredor metropolitano em torno do Rio Tamanduateí e atual Avenida dos Estados.*

- **PE-026** - *Desenhar uma rede de corredores de média capacidade, em conjunto com os municípios metropolitanos, de modo a uniformizar as condições de oferta de infraestrutura de transporte:*

a) *Adotar padrões para a especificação dos projetos envolvidos.*

b) *Compatibilizar terminais e pontos de parada.*

c) *Uniformizar as características das vias.*

d) *Uniformizar as características da frota.*

e) *Inserção de sinalização turística oficial nos municípios das Sub-regiões Oeste e Norte.*

- **PE-027** - *Ampliação e racionalização da rede de linhas intermunicipais da EMTU, para promover um sistema integrado do tipo tronco-alimentador, articulado às redes de ônibus municipais. Trata-se de implantar um serviço de transporte coletivo que se utiliza de uma rede integrada de linhas municipais e intermunicipais, com itinerários complementares.*

Além do mais, foi produzido, também, um Relatório Final, que também integra o PDUI, o qual indica que a RMSP carece de um sistema de transporte ferroviário de passageiros que atenda deslocamentos de âmbito macrometropolitano. O Relatório Final aponta, ainda, uma tendência de maior compatibilização do transporte de passageiros de média e longa distância com o transporte de passageiros metropolitano, que tende a aumentar com o serviço de trens intercidades, reforçando a necessidade de implantação de novos terminais metro-rodoviário-ferroviários na RMSP.

Já a minuta de lei criada no processo de elaboração do PDUI/RMSP ainda não foi aprovada e não foi possível identificar um projeto de lei nesse sentido. Portanto, o PDUI/RMSP, até o momento, apresenta-se como um compilado de estudos e propostas, que, contudo, não conta com o revestimento de norma.

3.1.4 PITU 2040

O Governo do Estado de São Paulo, representado pela SMT, contratou um consórcio de consultores para a elaboração do Plano Integrado de Transportes Urbanos da Região Metropolitana de São Paulo (PITU 2040).

O PITU 2040 é um plano estratégico que tem como objetivo desenvolver, para os próximos 20 anos, a política de mobilidade da RMSP. No âmbito do PITU 2040, define-se a rede de transporte de passageiros desejada para o futuro da RMSP. Além disso, o plano indica as ações e investimentos necessários no setor de mobilidade, para a obtenção do cenário planejado.

Para tanto, são mostrados diversos indicadores, tais como: movimentos nas estações de integração, perfis de carregamentos, CAPEX e migração modal.

No desenvolvimento do PITU 2040 foram elaborados diversos produtos, especialmente de caráter técnico e projeto. Um desses produtos, elaborado em novembro de 2023, é a “Consolidação da Alternativa Selecionada”, cujo objetivo é apresentar os resultados das projeções, além de diretrizes do PITU 2040 relacionadas à rede metropolitana.

No referido produto, tem-se a conclusão de que *“a atmosfera jurídico-institucional é complicada e, não obstante prevista em lei, não existe governança interfederativa operante, para supervisionar a execução de tantos projetos, de diferentes esferas de governo, atuando sobre o mesmo território.”* Além disso, é apontado que o PITU 2040 *“deve ser entendido como a expressão formal da política*

pública de mobilidade da RMSP, portanto metropolitana, à qual devem se adequar as políticas correlatas das três esferas de governo para a região.”

Adicionalmente, a Consolidação da Alternativa Seleccionada indica a necessidade de submeter o PITU 2040 a sanção legislativa e ganhar o estatuto de lei. Para isso, a Consolidação da Alternativa Seleccionada prevê que devem ser restauradas as funcionalidades do Conselho de Desenvolvimento, para apreciar e referendar a aprovação do PITU 2040, a sanção legislativa e acompanhar a sua implantação e operação.

Destaca-se que, até o momento, não foi possível identificar a aprovação legislativa do PITU 2040.

3.2 Normas dos Municípios Relevantes

3.2.1 Lei Orgânica do Município

3.2.1.1 São Paulo

Conforme art. 7º da Lei Orgânica do Município de São Paulo, cabe ao Poder Municipal, em cooperação com a União, o Estado e outros Municípios, assegurar à população assegurar os direitos individuais, coletivos, difusos e sociais, com atenção especial à locomoção através de transporte coletivo adequado, além de tarifa acessível aos usuários.

A partir do art. 148 é tratada a Política Urbana do Município. Tem por objetivo ordenar o desenvolvimento das funções sociais da cidade, propiciar a realização da função social da propriedade e garantir o bem-estar dos habitantes, assegurando, entre outros, o acesso ao transporte público e a infraestrutura viária necessária para tanto.

O art. 152 trata da possibilidade do Município, conforme disposição legal, buscar recursos com a iniciativa privada para a construir obras e equipamento necessários a operações urbanas.

No tocante ao transporte urbano, o art. 172 da Lei Orgânica atribui à Prefeitura a competência de planejar, organizar, implantar e executar, diretamente ou sob o regime de concessão ou permissão, dos serviços. Também, é de responsabilidade da Prefeitura o dever de regulamentar, controlar e fiscalizar o transporte público municipal.

O sistema de transporte Urbano do Município de São Paulo é composto pelo: (i) o transporte público de passageiros; (ii) as vias de circulação e sua sinalização; (iii) a estrutura operacional; (iv) mecanismos de regulamentação; (v) o transporte de cargas; (vi) o transporte coletivo complementar. Conforme disposição do art. 174, o sistema de transporte deve ser planejado, estruturado e operado de acordo com o Plano Diretor, e terão prioridade na organização do tráfego a circulação de pedestre e o transporte coletivo.

Quanto as tarifas a serem cobradas pelo usuário dos serviços de transporte público coletivo, estabelece o art. 178 da Lei Orgânica que é de responsabilidade do Poder Executivo estabelecê-las, em conformidade com o art. 7º do diploma.

3.2.1.2 Guarulhos

A Lei Orgânica do Município de Guarulhos estabelece em seu artigo 172 que o transporte é um direito do cidadão e dever do Poder Público Municipal. Desta feita, em consonância com as disposições na Constituição Federal e Estadual, incumbe a Poder Público, dentre outras atribuições, garantir a todo habitante do município o acesso ao transporte (art. 5º e 141 da LO).

No que tange a promoção de política de desenvolvimento urbano, a legislação coloca em seu artigo 133 os instrumentos para planejamento, sendo esses, o plano diretor, o plano de governo, os planos, políticas e programas setoriais, os orçamentos e a legislação urbanística.

Em sequência, o legislador indica os tópicos necessários e essências a serem tratados nos respectivos instrumentos e, ao se tratar de mobilidade urbana, coloca as seguintes diretrizes: (i) no Plano Diretor, o programa de extensão urbana deverá estabelecer os critérios para expansão do sistema de transportes urbanos e o programa de dotação urbana, incluirá o sistema e cobertura dos cursos de habitação e transporte (art. 134, § 1º e 2º); (ii) O parcelamento de solo deverá contemplar o planejamento e execução da malha viária, colocando como item prioritário os corredores de transporte coletivo e o escoamento de cargas e produtos (art. 135, § 2º, II).

A Lei Orgânica dispõe no artigo 165 que, preferencialmente, os serviços públicos municipais serão prestados pela administração direta e indireta, mas no parágrafo único do mesmo artigo, possibilita a prestação de serviços por particulares, mediante licitação e a demonstração da impossibilidade ou invalidade de outra forma de execução do serviço.

Por fim, ao tratar especificamente sobre transporte coletivo, a presente normativa coloca como dever da Municipalidade os seguintes fatores: (i) assegurar aos munícipes mobilidade, comodidade, disponibilidade e facilidade, (ii) construção de abrigos e placas indicativas sobre o transporte, (iii) construção de terminais de integração, (iv) facilitar o transporte de estudantes, (v) prestar o serviço de transporte coletivo no caso das necessidade não forem atendidas pelas linhas existentes, e fiscalizar a qualidade do serviço oferecidos pelas empresas.

3.2.1.3 Santo André

A Lei Orgânica do Município de Santo André, Lei nº 1, de 8 de abril de 1990, estabelece o transporte como um dos seus princípios basilares, sendo assegurado a todos seus habitantes (artigo 1º, Parágrafo Único)

Ao se tratar de competência e sua organização entre os entes federativos, o artigo 3º da lei coloca o rol de competências privativas do Município que, dentre as elencadas, encontra-se a

responsabilidade por planejar implantar e administrar todo o sistema de transporte municipal, bem como buscar recursos para investir e viabilizar a operação e fiscalização.

Além disso, conforme artigo 4º, I, a, é de competência comum entre Município, Estado e União, manter cooperação técnica e financeira visando possibilitar o acesso ao transporte de toda a população.

A Lei Orgânica também regula a concessão no âmbito Municipal, sendo uma possibilidade de uso de bens municipais por terceiros que deverá ser prevista por lei e ter contrato específico, sob pena de nulidade (artigo 103).

No que tange as diretrizes voltadas ao Desenvolvimento Municipal, mais especificamente sobre o Planejamento Urbano, a legislação destaca a necessidade de alinhamento e conformidade com o Plano Diretor, dessa forma, todos os planos, programas e projetos envolvendo transporte e o sistema viário deveram coincidir com as diretrizes do Plano Diretos (artigo 155).

Ainda sobre o Desenvolvimento Municipal, a Lei Orgânica em seu artigo 169 reitera a responsabilidade municipal sobre o transporte coletivo, indicando que é um direito e serviço público fundamental. Preliminarmente, a legislação esclarece que o Poder Executivo Municipal vai estabelecer a estrutura do sistema de transporte de passageiros e cargas (artigo 170) e atribui a empresa pública de transportes a concessão dos serviços de transporte público, possibilitando a contratação de terceiros se a concessionária entender necessário.

Além disso, a lei regulamenta algumas questões envolvendo a tarifa do transporte, como a necessidade de legislação municipal prevendo a fonte de recursos para conceder qualquer tipo de gratuidade no transporte coletivo (artigo 174) e garantia do vale transporte (artigo 175).

Conforme mencionado anteriormente, a Lei Orgânica observa e especifica as competências dos entes federativos – Município, Estado e União – sobre oferecimento do serviço público de transporte Municipal. Dessa forma, o artigo 176 estabelece que o Município, como um dos entes competentes pelo serviço de transporte tem, privativamente, as seguintes atribuições: (i) planejar, implantar e administrar o sistema de transporte; (ii) garantir ao usuário transporte coletivo compatível com sua dignidade humana; (iii) operar, controlar e fiscalizar o trânsito e o transporte urbano no Município; (iv) regulamentar e fiscalizar o uso do sistema viário; (v) conceder, permitir ou autorizar os serviços especiais de transporte; (vi) determinar o itinerário dos transportes coletivos; (vii) fixar os locais de estacionamento e sinalizar limites e condições do trânsito; (ix) disciplinar os serviços de carga e descarga e fixar a tonelagem máxima permitida a veículos que circulem em vias públicas municipais; (x) fixar as tarifas do transporte coletivo; e (xi) explorar os serviços de transporte público, diretamente ou por concessão.

Em sequência, o artigo 177 indica que compete concorrentemente ao Município a participação no planejamento do transporte coletivo de caráter regional e a execução de serviços públicos de interesse comum do Estado e dos Municípios da Região Metropolitana.

Acerca da atuação conjunta do Município, Estado e União, a Lei Orgânica coloca como pré-requisito para implantação de via ou sistema de transporte nos limites do município de Santo André, a aprovação prévia do projeto pelo Poder Público Municipal (artigo 184).

A Presente Legislação também especifica questões sobre a relação do sistema de transporte do Município de Santo André e a sua região, assim, indica a necessidade de levar em consideração os interesses dos municípios da Região do Grande ABC ao elaborar o planejamento do transporte coletivo de caráter regional (artigo 186, parágrafo único) e pontua que, ao se tratar de transporte coletivo urbano de passageiros, o Município de Santo André fica integrado à Região Metropolitana da Grande São Paulo e, portanto, deverá celebrar convênios com os demais Municípios (artigo 187).

Por fim, a Lei Orgânica institui organismos e prevê garantias voltadas ao sistema de transporte coletivo municipal. O artigo 178 cria o Conselho de Transporte que tem como objetivo promover a participação comunitária na administração do sistema. Ato contínuo, o artigo 179 garante o direito de fiscalização o sistema de transporte coletivo municipal à todas entidades e movimentos populares relacionados à pauta, possibilitando a designação de representantes na Comissão de Tráfego com o intuito de produzir pareceres sobre temas como: tarifa, percurso, de frequência, limpeza e outras questões.

3.2.1.4 Osasco

A Lei Orgânica do Município de Osasco, em seu art. 4º, dispõe sobre as competências privativas do município, cabendo a ele organizar e prestar, diretamente o sob o regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo.

A partir do art. 226º são apresentadas as disposições sobre o transporte coletivo urbano municipal. Dentre as garantias que devem ser providas pelo Município, estão: (i) estabelecimento de um plano diretor de transporte; (ii) sistema integrado que possibilite cruzar a cidade com uma única tarifa; (iii) circulação de ônibus 24h ao dia; (iv) melhoria da rede física do sistema; e (v) fiscalização de qualidade dos serviços de transporte.

3.2.1.5 Barueri

A Lei Orgânica do Município de Barueri, promulgada em 5 de abril de 1990, coloca, em seu artigo 5º, os objetivos fundamentais que guiam a Municipalidade, sendo esses: (i) garantir, dentro daquilo que lhe compete, a efetividade dos direitos fundamentais da pessoa humana, (ii) colaborar com os Governos Federal e Estadual na constituição de uma sociedade livre, justa e solidária; (iii) promover

bem-estar e desenvolvimento para sua sociedade e (iv) promover adequado ordenamento territorial, de modo a assegurar a qualidade de vida de sua população.

No artigo 12, ao tratar de competência, a legislação afirma que cabe ao Município de Barueri prover tudo relacionado aos interesses locais e ao bem-estar da sua população. Ato contínuo, o artigo 13 elenca as competências privativas do Município, dentre as quais destaca-se a atribuição para dispor sobre a concessão, permissão e autorização dos serviços públicos, fixando os respectivos preços e dispor sobre a utilização dos logradouros públicos e especialmente sobre (i) o itinerário e os pontos de parada dos veículos de transporte coletivo e (ii) os limites e a sinalização das áreas de silêncio, de trânsito e de tráfego em condições peculiares.

Ao tratar da organização municipal, mas especificamente sobre obras e serviços municipais, a legislação destaca a necessidade da conformidade e alinhamento entre a obras públicas executadas e o Plano Diretor (artigo 85). Além disso, as obras públicas municipais vão ser executadas pela Prefeitura - por administração direta, por administração indireta ou por terceiros – (Parágrafo Único, artigo 85) e os serviços públicos municipais podem ser executados por meio de permissão ou concessão quando houver interesse público, devidamente justificado (artigo 86 e 95).

A Lei Orgânica, no que se refere a temática de Transportes, coloca em seu artigo 88 como direito fundamental do cidadão e responsabilidade do Poder Público Municipal. Acrescenta que a fiscalização do serviço cabe tanto ao Poder Público quanto aos usuários devidamente organizados. Ademais, em complemento com as previsões sobre organização municipal, o artigo 90 vedada a concessão de transporte coletivo com exclusividade para todo território municipal.

Por fim, a Lei Orgânica Municipal, em seu artigo 124, estabelece que o Orçamento municipal deverá assegurar o investimento prioritário em transporte coletivo, entre outros grupos.

3.2.1.6 São Bernardo do Campo

A Lei Orgânica do Município de São Bernardo do Campo prevê, em seu art. 14º que são competências do município, dentre outras, a concessão de serviços de transporte coletivo, além da fixação das respectivas tarifas que serão cobradas dos usuários. Também, conforme art. 16º, deverá participar do planejamento do transporte coletivo de caráter regional e executar as FPICs ao Estado de São Paulo e aos Municípios da RMSP.

Ainda, conforme art. 169º da Lei Orgânica, são diretrizes das operações de transporte coletivo municipal a participação popular no planejamento e operações de transporte, tarifa condizente com o poder aquisitivo da população e da qualidade dos serviços, rede adequada de transportes à necessidade da população e o serviço de boa qualidade.

3.2.1.7 Diadema

A Lei Orgânica do Município de Diadema, promulgada no dia 22 de novembro de 2005, coloca em seu artigo 3º que a dignidade humana é intangível, sendo obrigação do Poder Público proteger e respeitar. Em sequência, o artigo 5º apresenta o seguinte rol de direitos sociais, dentro os quais está presente o transporte.

Ainda sobre transporte, o artigo 13 indica como competência privativa do município dispor sobre as questões de interesse local, atribuindo-lhe a função de regulamentar a utilização dos logradouros públicos, mais especificamente: (i) prover sobre o transporte coletivo urbano, que tem caráter essencial, e que poderá ser operado, preferencialmente, de forma direta, pelo Poder Público ou por terceiros, mediante concessão ou permissão, sempre através de licitação, fixado o itinerário, os pontos de parada e as respectivas tarifas e (ii) planejar e implementar o sistema de transporte e trânsito, bem como a infraestrutura necessária ao seu funcionamento, em conformidade com as normas de proteção à saúde, segurança e ao meio ambiente.

Cabe destacar a importância do Plano Diretor na Lei Orgânica e, conseqüentemente, atuação do Município. O artigo 95 coloca expressamente que o Município deve atender os objetivos e diretrizes do Plano Diretor promover sua organização administrativa, exercer suas atividades e promover sua política de desenvolvimento urbano. Além disso, obras, instalação e funcionamento de atividades e a prestação de serviços praticadas por qualquer ente da Federação deverá sempre estar de acordo com as diretrizes do Plano Diretor, bem como devem ser previamente aprovadas pelo Poder Municipal (artigo 183).

De forma genérica sobre os serviços municipais, o artigo 111 indica que, com exceção das atividades de planejamento e controle, se for de interesse da municipalidade pode se desobrigar da realização material de tarefas executivas, utilizando da concessão ou permissão de serviços públicos ou de utilidade pública, verificado que a iniciativa privada esteja suficientemente desenvolvida e capacitada para o seu desempenho. Além disso, s/obre a atuação de Diadema em relação a região e outros Entes federativos, o artigo 144 estipula que no caso de obras e serviços de interesse comum regional, o município poderá atuar mediante convênio com o Estado, a União e entidades particulares ou mediante consórcio com outros Municípios.

Mais especificamente ao regular o transporte coletivo a o artigo 213 coloca como um serviço público de caráter essencial, sendo um direito fundamental e tendo como diretrizes básicas: (i) colocar como prioridade o planejamento, gerenciamento, implantação e operação do sistema de transporte, (ii) promover recursos necessário visando garantir o investimento, a operação e a fiscalização do sistema de trânsito e transporte público urbano e (iii) capacitar e aprimorar tecnologicamente o Município

O Município de Diadema expressa, por meio do artigo 216 da Lei Organiza, a preocupação com padrões mínimos e aquedados de segurança, conforto e higiene com os usuários do transporte coletivo urbano, assim, coloca como procedimentos a serem adotados para padronização do serviço: construção de plataformas de embarque para facilitar o acesso aos veículos, aparelho para controle de velocidade e padronizar a catraca para facilitar o uso.

Outro fator relevante a ser mencionado é que, conforme artigo 219, compete concorrentemente ao Município a execução do transporte coletivo de caráter regional ou metropolitano, bem como o do sistema viário, de maneira que seja defendido os interesses municipais. No caso do Município elaborar o planejamento do transporte coletivo de caráter regional, nos limites estabelecidos pela Constituição como competência municipal, deverá ser levada em consideração os interesses dos demais Municípios da Região do Grande ABC envolvidos (artigo 273).

Por fim, a Lei Orgânica coloca que o transporte vai se dar mediante ao pagamento de tarifa que deverá, com fulcro no artigo 215, deverá ser condizente com o poder aquisitivo da população e, ao mesmo tempo, deverá assegurar a qualidade dos serviços. Além disso, o artigo 255 expressa o dever do Município em amparar pessoas idosas e com deficiência, assim assegura os maiores de 65 anos gratuidade nos transportes coletivos urbanos e atribui competência a legislação local dispor sobre a garantia da gratuidade nos transportes coletivos urbanos, estritamente municipal, às pessoas com deficiência, garantindo-se aos portadores de necessidades mentais e visuais, o direito a um acompanhante (artigo 255).

3.2.1.8 Carapicuíba

A Lei Orgânica do Município de Carapicuíba estabelece em seu art. 6º as competências do Município, e figuram entre elas: (i) organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos no âmbito do Município; (ii) disciplinar a utilização dos logradouros públicos, e especialmente no perímetro urbano prover, na forma da legislação vigente, sobre transporte coletivo urbano, que poderá ser operado pelo próprio Município ou através de concessão ou permissão, ou excepcionalmente autorização, fixando itinerários, paradas, horários e tarifas.

No Capítulo III da Lei Orgânica, que disciplina do Sistema Viário e dos Transportes, o art. 176 determina que compete ao Município, no que tange ao transporte e sistema viário local, organizar e gerir o tráfego local, administrar terminais rodoviários, organizar e gerir o transporte coletivo de passageiros por ônibus, planejar o sistema viário e localização dos polos geradores de tráfego e transportes e manter as vias públicas em bom estado de conservação.

3.2.1.9 Mauá

O Município de Mauá é organizado por sua Lei Orgânica promulgada em 30 de março de 1990, na qual estabelece em seu primeiro artigo que são assegurados a todo habitante do município o direito à educação, à saúde, ao trabalho, ao lazer, à segurança, à previdência social, à proteção, à

maternidade e a infância, à assistência aos desamparados, ao transporte, à habitação e ao meio ambiente equilibrado.

Dessa forma, cabe a Administração Municipal promover e assegurar o acesso ao transporte a seus cidadãos, entre outras condições habitacionais. Tal atuação do Município corrobora para a execução da política urbana uma vez que trata de uma das funções sociais da cidade conforme elencada no artigo 150.

Ao tratar especificamente de transporte a legislação, em seu artigo 178, atribui ao Poder Público Municipal a responsabilidade sobre o planejamento, o gerenciamento e a operação dos vários modos de transporte, bem como deverá assegurar a qualidade do serviço.

Ainda sobre transportes, no artigo 181, a legislação aponta que o Poder Executivo Municipal deverá estabelecer o planejamento, operação e fiscalização sobre os transportes público municipais, estabelecendo uma tarifa condizente com o poder aquisitivo da população (artigo 180).

Ademais, a lei garante a gratuidade do transporte coletivo urbano aos maiores de sessenta anos e aposentados por invalidez e acidentária, com mais de cinquenta e cinco anos (artigo 256).

A operação e execução do sistema de transporte local poderá ser feita de forma direta, concessão ou permissão. Nos dois últimos casos citados, em alinhamento com a necessidade de adaptação dos veículos de transporte coletivo para acomodação dos idosos e portadores de deficiência (artigo 232), a legislação coloca a necessidade de desenvolver estudos visando fácil acesso de pessoas portadores de deficiência física ou motora, nos veículos (artigo 182).

Ao se tratar de participação da população, a Lei Orgânica assegura a participação no planejamento, na operação e no acesso às informações sobre o sistema de transportes. Nessa linha, o artigo 183 prevê a criação de um Conselho Municipal de Transporte Coletivo que garantirá ao usuário informações sobre o planejamento, planilha tarifária, investimentos e operação.

Por fim, o artigo 119 estabelece que o Município participará do montante de 25% do produto da arrecadação no Estado de São Paulo, derivado do imposto sobre, entre outras atividades, das prestações de serviços de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação, aferidas e creditadas, as parcelas que lhe cabem.

3.2.1.10 Itaquaquetuba

A Lei Orgânica do Município de Itaquaquetuba estabelece, no art. 6º, as competências do Municípios, voltadas a assegurar o bem estar da comunidade e garantir o pleno acesso aos bens e serviços essenciais. Dessa forma, cabe ao município a regulamentar a utilização de logradouros públicos, no perímetro urbano, especialmente (i) determinar itinerário e os pontos de parada dos transportes coletivos; e (ii) conceder, permitir ou autorizar serviços de transporte coletivo e as respectivas tarifas.

No Capítulo III da Lei Orgânica municipal, que trata dos transportes coletivos no Municípios de Itaquaquecetuba, o art. 145 estabelece que, considerando que os transportes coletivos são essenciais, são prestados pela municipalidade ou concedidos a empresas privadas, mediante prévia licitação.

3.2.2 Plano Diretor

3.2.2.1 São Paulo

O Plano de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo, instituído pela Lei nº 16.050, de 31 de julho de 2014, alterada pela Lei nº 17.975/2023, que implementou a revisão decenal, tem seus princípios estabelecidos no art. 5º da Lei, sendo eles: (i) Função Social da Cidade; (ii) Função Social da Propriedade Urbana; (iii) Função Social da Propriedade Rural; (iv) Equidade e Inclusão Social e Territorial; (v) Direito à Cidade; (vi) Direito ao Meio Ambiente Ecologicamente Equilibrado; e (vii) Gestão Democrática. No tocante à função social da cidade, estão compreendidos o direito à infraestrutura urbana, ao transporte e demais serviços públicos, além do direito ao trabalho, sossego e ao lazer.

As diretrizes que orientam a Política e do Plano Diretor, por sua vez, estão dispostas no art. 6º do diploma, e incluem a distribuição de usos e intensidades de ocupação do solo de forma equilibrada, para evitar ociosidade ou sobrecarga em relação à infraestrutura disponível, aos transportes e ao meio ambiente, e para melhor alocar os investimentos públicos e privados e a prioridade no sistema viário para o transporte coletivo e modos não motorizados.

Apresentados os princípio e diretrizes, o art. 7º apresenta os objetivos estabelecidos para a Política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico do Município:

- I - conter o processo de expansão horizontal da aglomeração urbana, contribuindo para preservar o cinturão verde metropolitano;
- II - acomodar o crescimento urbano nas áreas subutilizadas dotadas de infraestrutura e no entorno da rede de transporte coletivo de alta e média capacidade;
- III - reduzir a necessidade de deslocamento, equilibrando a relação entre os locais de emprego e de moradia;
- IV - expandir as redes de transporte coletivo de alta e média capacidade e os modos não motorizados, racionalizando o uso de automóvel;
- V - implementar uma política fundiária e de uso e ocupação do solo que garanta o acesso à terra para as funções sociais da cidade e proteja o patrimônio ambiental e cultural;
- VI - reservar glebas e terrenos, em áreas dotadas de infraestrutura e transportes coletivos, em quantidade suficiente para atender ao déficit acumulado e às necessidades futuras de habitação social;

O art. 22 do diploma estabelece a rede estrutural de transportes coletivos, sendo ela o sistema de infraestrutura que propicia a implantação dos eixos de estruturação da transformação urbana. Também, foi estabelecida a Rede de Estruturação Local, que compreende porções do território destinadas ao desenvolvimento urbano local, por meio de integração de políticas e investimentos

público, inclusive, em mobilidade e equipamentos urbanos e sociais (art. 26), com atenção especial em áreas de maior vulnerabilidade social e ambiental. São objetivos da referida Rede:

- I – promover a intervenção, mediante projetos urbanísticos que integrem as políticas e investimentos públicos, especialmente nas áreas de risco nos territórios de alta vulnerabilidade social e urbana;
- II – requalificar os sistemas ambientais da cidade, considerando as infraestruturas de saneamento e drenagem, a partir da constituição e articulação de espaços livres que contribua para a ampliação e requalificação dos espaços públicos, da moradia, da rede de equipamentos urbanos e sociais e de parques lineares, existentes ou planejados;
- III – aprimorar e articular o sistema de mobilidade local ao Sistema de Transporte Coletivo, priorizando os modos de transporte não motorizados;
- IV – promover o desenvolvimento econômico local visando ao incremento de atividades produtivas articuladas às transformações do território como mecanismo de inclusão social;
- V – garantir, em todos os distritos, no horizonte temporal previsto nesta lei, a implantação da rede básica de equipamentos e de serviços públicos de caráter local nas áreas de educação, saúde, cultura, esporte, lazer, segurança, áreas verdes e atendimento ao cidadão, dimensionados para atender à totalidade da população residente.

Ainda, o art. 137 do Plano Diretor do Município autoriza a Prefeitura a realizar Operações Urbanas de forma consorciada, com o objetivo de promover transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e valorização ambiental.

Tais operações consorciadas temas finalidades definidas pelo art. 138:

- I – otimizar a ocupação de áreas subutilizadas, por meio de intervenções urbanísticas;
- II – implantar equipamentos estratégicos para o desenvolvimento urbano;
- III – ampliar e melhorar o sistema de transporte coletivo, as redes de infraestrutura e o sistema viário estrutural;
- IV – promover a recuperação ambiental de áreas contaminadas e áreas passíveis de inundação;
- V – implantar equipamentos públicos sociais, espaços públicos e áreas verdes;
- VI – promover Empreendimentos de Habitação de Interesse Social e urbanizar e regularizar assentamentos precários;
- VII – proteger, recuperar e valorizar o patrimônio ambiental, histórico e cultural;
- VIII – promover o desenvolvimento econômico e a dinamização de áreas visando à geração de empregos.

O Sistema de Mobilidade do Município de São Paulo está previsto e disciplinado a partir do art. 225 do Plano Diretor, sendo definido como um conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, serviços, equipamento, infraestruturas e instalações operacionais para garantia da mobilidade de pessoas e deslocamento de cargas no município.

Os objetivos do Sistema de Mobilidade estão previstos no art. 227 do diploma, figurando entre eles a melhoria das condições de mobilidade da população, o aumento da participação do transporte

público coletivo na divisão modal, a redução do tempo de viagem e melhoria das condições de integração entre os diversos modais de transporte.

Já o Sistema de Transporte Público Coletivo é o conjunto de modais, infraestruturas e equipamentos que realizam o serviço de transporte de passageiros, acessível a toda a população (art. 243). Assim, as ações estratégicas do Sistema de Transporte Público Coletivo estão previstas no art. 245 do Plano Diretor, sendo elas:

- I – implantar novos corredores, terminais, estações de transferência e conexões
- II – implantar terminais, estações de transferência e conexões.
- III – requalificar corredores, terminais e estações de transferência de ônibus municipais existentes, incluindo:
- IV – respeitar critérios de sustentabilidade na construção de novos terminais e estações e requalificação dos existentes, prevendo-se:
- V – garantir o transporte público coletivo acessível a pessoas com deficiência e mobilidade reduzida;
- VI – aperfeiçoar a bilhetagem eletrônica existente, mantendo-a atualizada em relação às tecnologias disponíveis e implantar o bilhete mensal;
- VII – adotar novas formas de operação e estratégias operacionais para o Sistema de Transporte Público Coletivo Municipal;
- VIII – colaborar com a implantação de novos corredores metropolitanos, conforme o Mapa 10 anexo, além de terminais, estacionamentos e estações de transferência de ônibus municipais e metropolitanos;
- IX – colaborar com a implantação de novas linhas e estações do Sistema de Transporte Público Coletivo de Alta Capacidade, conforme Mapa 10 anexo;
- X – ampliar a frota de veículos de transporte coletivo, utilizando soluções tecnológicas avançadas e tecnologias sustentáveis;
- XI – implantar o Sistema de Transporte Coletivo Hidroviário.
- XII - utilizar indicadores de qualidade do nível de serviço dos ônibus municipais que podem ser calculados a partir de dados obtidos pela bilhetagem eletrônica e pela tecnologia de geoposicionamento dos ônibus e demais dados de acordo com a LGPD (Lei Geral de Proteção de dados) considerando: a taxa de ocupação (nível de serviço), a garantia de velocidade operacional (prioridade no viário) e a redução do tempo de viagem dos usuários.

3.2.2.2 Guarulhos

O Plano Diretor do Município de Guarulhos, instituído pela Lei Municipal 7.730, de 04 de junho de 2019 (Lei nº 7730/19) e em alinhamento com a Constituição Federal de 1988, o Estatuto e Lei Orgânica da Cidade de Guarulhos, é o instrumento municipal basilar da política de desenvolvimento urbano e expansão urbana.

Os princípios do Plano Diretor, conforme artigo 2º, são: direito à igualdade, direitos sociais, função social da propriedade, sustentabilidade urbana, gestão democrática, integração metropolitana, função social da cidade e direito à cidade. Esse último, a legislação pontua especificamente que o direito à cidade trata da garantia de acesso aos recursos urbanos da cidade, dentre os quais encontra-se o transporte.

A Lei nº 7730/19, para organização das diretrizes e objetivos do plano, apresenta uma estrutura do território dividida em 3 unidades: Macrozoneamento, Rede Ambiental Urbana e Áreas Prioritárias de Estruturação Urbana. Dentre as subdivisões de Macrozoneamento é relevante destacar a Macrozona de Reestruturação Urbana e Ambiental na qual tem como objetivo (i) ampliar e requalificar a estrutura urbana e social e (ii) melhorar o transporte público, bem como o sistema viário principal, no intuito de implantar vias para conexão com demais regiões municipais (artigo 19).

Outro ponto a ser destacado, no âmbito de planejamento de mobilidade urbana, são as chamadas Áreas Prioritárias de Estruturação Urbana (artigo 29) nas quais são compostas pelas áreas abrangidas pelo sistema viário, pela rede de transporte coletivo e áreas com atividades estratégicas com potencial para o desenvolvimento econômico. Conforme artigo 32 da Lei nº7730/19, tais áreas tem como objetivo urbanístico, dentre outros tópicos: promover o aproveitamento do solo nas áreas próximas ao sistema de transporte coletivo, estimulando o uso misto por meio do aumento da densidade demográfica e construtiva; regular áreas de interesse social nas proximidades do sistema de transporte coletivo; e incentivar o uso do transporte coletivo e ativo.

O Plano Diretor em seu artigo 75 trata das Operações Urbanas Consorciadas que são um conjunto de intervenções promovidas pelo Poder Executivo Municipal com a participação da sociedade civil visando promover, em uma determinada área, uma reestruturação urbanística. Assim, dentre as finalidades das operações Urbanas Consorciadas apresentadas no artigo 76, destaca-se a melhora do sistema de transporte coletivo, das redes de infraestrutura e o sistema viário estrutural.

Outro fator que deve ser ressaltado no Plano Diretor é o sistema municipal de planejamento territorial estratégico, que tem como objetivo coordenar a formulação e implementar a Política Urbana. Dentre os instrumentos que articulam a estruturação do referido sistema, ressaltamos o Plano Urbano Regional, no qual detalha as diretrizes do Plano Diretor articulando as políticas setoriais e complementando as proposições, considerando os aspectos físicos territoriais. Analisando o Plano Urbano Regional pela ótica de mobilidade urbana, ressalta-se o objeto elencado no inciso VIII do artigo 105 que trata da propositura de ações para mitigar deslocamento, melhoria do sistema viário e do transporte coletivo incluindo rede cicloviária, de circulação de pedestres e acessibilidade nos espaços públicos.

No artigo 108 do Plano Diretor de Guarulhos são estabelecidos os Projetos de Desenvolvimento de Centralidades no quais são elaborados pelo órgão encarregado do planejamento e desenvolvimento urbano. Ao se tratar de transporte e em consonância com as citadas Áreas Prioritárias de Estruturação Urbana Plano, também tem como objetivo incrementar a convergência de transporte público e transporte ativo.

Por fim, ressalta-se duas diretivas de gestão organizacional introduzidas pela Lei nº 7730/19: o Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano – CMDU, o Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano e o Fundo Municipal de Desenvolvimento – FMD.

O CMDU, prevista no artigo 120, é um órgão composto por representantes do Executivo e da Sociedade Civil de caráter consultivo, no qual tem como atribuição acompanhar a implantação do Plano Diretor e a política de desenvolvimento urbano do município, além de articular as ações dos Conselhos Municipais relacionadas à política urbana e o orçamento participativo para integrar e compatibilizar, entre outras políticas, as voltadas ao transporte.

3.2.2.3 Santo André

O Plano Diretor do Município de Santo André instituído pela Lei 8.696/2004, alterado pela Lei nº 9.394/12 como uma ferramenta fundamental para a política de desenvolvimento urbano municipal tem como princípios para guiar tal política urbana: (i) função social da propriedade; (ii) sustentabilidade; (iii) gestão democrática e participativa; (iv) desenvolvimento humano e qualidade de vida; e (v) função social da cidade. É válido pontuar que a legislação entende por “função social da cidade” o direito à cidade saudável e sustentável, incluindo o direito à infraestrutura e serviços públicos, ao transporte coletivo, à mobilidade urbana. (Artigo 3 e 4)

Nessa linha, a legislação coloca em seu artigo 8º os objetivos da política urbana e social que, entre outros pontos, destaca-se o de garantir a acessibilidade de todos e todas a qualquer ponto do território, por intermédio da rede viária e do sistema de transporte público.

No que tange as diretrizes do Plano Diretor voltadas à mobilidade urbana, o artigo 19 estabelece como um dos objetivos do Sistema de Mobilidade a priorização do sistema coletivo. Portanto, com base nos objetivos o Plano Diretor elenca 12 diretrizes gerais e 27 diretrizes específicas para o Sistema de Mobilidade.

Dentre as diretrizes, destacam-se: no âmbito geral, artigo 21, promoção de vanguarda tecnológica no sistema de transporte coletiva, integração entre diversos modais e o sistema de transporte coletivo municipal; no âmbito especial, artigo 21, qualificar a ambiência urbana e o profissional do sistema de transporte coletivo, minimizar o impacto de tráfego principalmente nos corredores de transporte coletivo, diagnosticar a eficiência e aperfeiçoar a atual rede de transporte coletiva e, por fim, criar rotas de acessibilidade interligando em bairros relevantes, equipamentos públicos e sistema de transporte coletivo.

No artigo 27 Y, a legislação coloca que o trajeto do transporte coletivo, secundariamente suprimindo as necessidades do transporte em geral, deverá ser levado em consideração prioritariamente no caso de execução de obra de infraestrutura.

O Plano Diretor acrescenta em seu artigo 130 as Operações Urbanas Consorciadas, ou seja, um conjunto de intervenções coordenadas pela Municipalidades com participação da sociedade civil que estabelece, entre outras finalidades, o objetivo de ampliar e melhorara a rede estrutural de transporte público coletivo.

É relevante destacar que o Plano Diretor, tendo em vista os objetivos estabelecidos por meio da referida lei, expressa a necessidade de elaborar um Plano Diretor de Mobilidade Urbana (artigo 20)

O Plano Diretor também institui diretrizes para elaborar o Plano de Mobilidade, bem como indicar requisitos mínimos para a implantação, os quais salienta-se: usar de cursos, pontualidade, conforto e transporte coletivo como indicadores para identificar, priorizar e propor ações visando reduzir as deseconomias; montagem das reses estruturais de componentes do sistema viário

Por último, o Plano Diretor cria o Conselho Municipal de Política Urbana, um organismo de natureza deliberativa e consultiva vinculado à Secretaria de Desenvolvimento Urbano que tem como competência acompanhar a gestão do Plano Diretor, bem como analisando e deliberando sobre questões relativas à sua aplicação, em especial salientamos as diretrizes da prática de gestão de mobilidade e transporte urbano.

3.2.2.4 Osasco

A Política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor de Osasco, foi instituída por meio da Lei Complementar Municipal nº 431, de 17 de janeiro de 2024.

As diretrizes do Plano Diretor estão dispostas no art. 6º, devendo o município promover o desenvolvimento socioeconômico e urbano sustentável, proporcionar melhoria nas condições urbanas para a população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade, e garantir da equidade no uso e circulação do espaço público, priorizando os modos de transporte ativo e o transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado.

Assim, os objetivos do plano são, entre outros, diminuir a fragmentação territorial e facilitar a ligação entre bairros, através da priorização do transporte público e o incentivo à mobilidade ativa.

O Plano Diretor do Município de Osasco autoriza, por meio do art. 155 a realização de operações urbanas consorciadas, destinadas a implantar projeto de reestruturação urbana que promova melhorias urbanísticas, sociais, ambientais e econômicas, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, conforme o previsto nos artigos 32 ao art. 34 do Estatuto da Cidade.

3.2.2.5 Barueri

A Lei Complementar nº 245, de 18 de dezembro de 2006, altera e consolida à Lei nº 150, de 10 de dezembro de 2004, na qual dispõe sobre o Plano Diretor do Município de Barueri. Conforme artigo 2º, a presente lei tem, dentre os seus objetivos, o de controlar e gerenciar atividade de trânsito e transportes por meio da classificação de atividades que se instalam no Município e que utilizam a infraestrutura viária local.

Além disso, ainda sobre o âmbito de mobilidade urbana, o Plano Diretor de Barueri estabelece como diretriz: a articulação entre o Sistema Viário estruturado e o processo de ocupação e a utilização o sistema de transportes como agente e indutor do desenvolvimento social e econômico sustentável.

Não foi possível identificar a existência de revisão decenal do Plano Diretor do Município de Barueri. Na ausência da referida revisão, o Plano estaria em desacordo com o art. 40, § 3º, do Estatuto da Cidade.

3.2.2.6 São Bernardo do Campo

O Plano Diretor do Município de São Bernardo do Campo foi instituído pela Lei Municipal nº 6.184, de 21 de dezembro de 2011, sendo o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana no território municipal.

Ao passo em que deve atender ao princípio norteador da função social da cidade, deve ser garantido à população o direito à infraestrutura urbana e à mobilidade e ao transporte coletivo e demais serviços públicos. Assim dada a existência de um capítulo destinado às diretrizes da política municipal de mobilidade urbana, destacam-se seus objetivos do art. 23º do Plano Diretor:

- I - aperfeiçoar os sistemas intra e interurbanos de circulação e transportes para que atendam às necessidades da população em geral, assegurando conforto, segurança e rapidez;
- II - tornar mais homogênea a acessibilidade em toda a área urbanizada do Município, ampliando o acesso da população de baixa renda ao sistema de mobilidade;
- III - otimizar a distribuição de bens e serviços, o abastecimento e o escoamento da produção municipal de forma articulada ao transporte e movimentação de pessoas;
- IV - priorizar a circulação do transporte coletivo e do modo a pé sobre o transporte individual motorizado na ordenação do sistema viário;
- V - garantir condições de segurança, regularidade, continuidade e desobstrução do espaço viário destinado à circulação do pedestre;
- VI - priorizar a acessibilidade das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida;
- VII - reduzir a emissão de poluentes pelos veículos motorizados, respeitando-se os índices de qualidade ambiental definidos pela legislação competente;
- VIII - ampliar e aperfeiçoar a participação da sociedade na gestão, fiscalização e controle do sistema de transporte, mantendo canais de informação e de participação da sociedade para garantir o aprimoramento do sistema; e
- IX - articular o sistema de mobilidade urbana com o metropolitano e o estadual, existente e planejado.

Não foi possível identificar a existência de revisão decenal do Plano Diretor do Município de São Bernardo do Campo. Na ausência da referida revisão, o Plano estaria em desacordo com o art. 40, § 3º, do Estatuto da Cidade.

3.2.2.7 Diadema

Instituído pela Lei Complementar nº 473 de 18 de dezembro de 2019, o Plano Diretor do Município de Diadema tem como princípio base estabelecer uma sinergia entre o Desenvolvimento Urbano e o Desenvolvimento Econômico, no intuito de promover o crescimento equilibrado da municipalidade em vários âmbitos.

Observando pela ótica do transporte, é relevante esmiuçar a Política de Desenvolvimento Urbano que o Plano Diretor apresentar. Conforme artigo 7º, dentre as diretrizes para estabelecer tal política tem-se a garantia do direito a cidade e meio ambiente equilibrado, o que contempla o direito ao transporte, na mesma linha, o referido artigo coloca como diretriz a “oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais”.

Em sequência, o artigo 8º elenca os objetivos a serem alcançados por meio da Política de Desenvolvimento Urbano, dentre os quais destacam-se o incentivo no crescimento urbano nas áreas subutilizadas dotadas de infraestrutura e no entorno da rede de transporte coletivo, bem como, buscar expandir e qualificar as redes de transporte coletivo e fomentar o uso de modos de transportes não motorizados, integrando os variados modais no intuito de racionalizar o uso de automóveis.

É válido pontuar que o referido Plano demonstra preocupação com o meio ambiente como um todo como também quando relacionado com transporte, desta feita, instituiu-se por meio do artigo 18 a Política Municipal de Meio Ambiente que tem, dentre suas medidas, as seguintes: (i) implantação progressiva de tecnologias limpas nas frotas de transporte coletivo, (ii) ter controle sobre o transporte urbano e (iii) Implementação de programas alternativos ao transporte automotivo,

Ao se tratar de transportes, a legislação em primeiro lugar apresentar uma organização do sistema. Conforme exposto no artigo 36, o conjunto organizado e coordenado dos modos de transportes, e toda a estrutura necessária para o seu funcionamento, é definida como Sistema de Mobilidade Urbana. Dessa forma, o sistema é formado por 5 grupos: sistema viário; sistema de circulação de pedestres; sistema de transporte coletivo público por ônibus; sistema ciclo viário; e sistema de logística e transporte de carga.

Em sequência, o artigo 51 elenca os objetivos do sistema de mobilidade e, considerando o enfoque no transporte coletivo urbano, destacam-se os seguintes objetivos: aumento da participação do transporte público coletivo e não motorizado na divisão modal; melhoria das condições de integração entre os diferentes modais de transporte; eficiência, eficácia e efetividade na prestação

dos serviços de transporte coletivo público por ônibus e na circulação urbana; e promover a melhoria contínua dos serviços, equipamentos e instalações relacionados à mobilidade Urbana.

Posteriormente, o Plano Diretor colocar uma série de diretrizes para orientar os programas, ações e investimentos no sistema de mobilidade, dentre os quais, enfatiza-se: (i) Priorizar o transporte público coletivo em relação aos meios individuais motorizados; (ii) promover integração física, operacional e tarifária dos diferentes modos de transporte municipais; (iii) promover a integração entre os sistemas de transporte público coletivo e os não motorizados e o transporte coletivo privado rotineiro de passageiros; (iv) complementar, ajustar e melhorar o sistema de transporte público coletivo; (v) aumentar a confiabilidade, conforto, segurança e qualidade dos veículos no sistema de transporte coletivo; (vi) promover o uso eficiente dos meios de transporte com o incentivo das tecnologias de menor impacto ambiental; (vii) elevar o patamar tecnológico e melhorar os desempenhos técnicos e operacionais do sistema de transporte público coletivo; (viii) incentivar a renovação ou adaptação da frota do transporte público e privado urbano; (ix) promover o maior aproveitamento em áreas com boa oferta de transporte público coletivo; (x) articular e adequar o mobiliário urbano novo e existente à rede de transporte público coletivo; e (xi) criar estacionamentos públicos ou privados nas extremidades dos eixos nos terminais de integração e de transferência de transporte coletivo.

Analisando exclusivamente pela ótica do transporte coletivo urbano de ônibus, o Plano Diretor coloca em seu artigo 44 os seguintes objetivos: (i) ampliar a rede de transporte de alta e média capacidade, elevando o padrão de serviço; (ii) promover o adensamento urbano ao longo da rede estruturante implantada e suas estações; (iii) implantar facilidades para estacionamento em áreas de entorno; (iv) melhorias nos acessos aos terminais e paradas de ônibus; (v) manter sistema capilar que garanta ligação dos bairros eventualmente fora da rede tronco-alimentada com o centro; (vi) buscar o atendimento a vilas e núcleos por meio de ações que viabilizem a circulação de linhas de transporte coletivo nos planos urbanísticos correspondentes; (vii) aumentar as intervenções de prioridade ao transporte coletivo no sistema viário, por meio da implantação de faixas exclusivas em horário de pico; (viii) integração tarifária temporária no sistema de transporte coletivo público municipal.

Ao observar o Plano Diretor, é possível identificar que a municipalidade não apenas busca desenvolver ações e medidas que priorizem projetos de transporte público coletivo, garantindo ações e medidas que priorizem projetos de transporte público coletivo, mas também busca sensibilizar e conscientizar a população sobre a importância de se atender aos princípios da ordenação e direcionamento do fluxo de veículos, bem como do incentivo a promoção dos meios de transportes coletivos em detrimento daqueles individuais, por meio de ações e medidas educativas (art. 53 e 55).

No intuito de dar instrumentalidade a política de mobilidade urbana, a presente legislação instituiu, em seu artigo 58, o Plano Municipal de Mobilidade Urbana que tem como objetivos estratégicos os seguintes pontos: (i) ampliar do percentual de viagens em modos de transporte coletivo em relação ao total de viagens em modos motorizados individuais; (ii) ações para a ampliação e aprimoramento do sistema de transporte público coletivo por ônibus no Município de Diadema; (iii) programa para o gerenciamento dos estacionamentos no Município, implementando estacionamentos públicos associados com o sistema de transporte público coletivo; (iv) ações para garantir a acessibilidade universal aos serviços, equipamentos e infraestruturas de transporte público coletivo; (v) e promover intervenções para complementação, adequação e melhoria do sistema viário estrutural necessários para favorecer a circulação de transportes coletivos e não motorizados e promover ligações mais eficientes entre os bairros e as centralidades;

Em suma, o artigo 59 indica que o Plano de Mobilidade Urbana de Diadema tem como meta: garantir a mobilidade e a acessibilidade no ambiente urbano por meio de redes integradas, do gerenciamento da demanda e da melhoria contínua da qualidade dos serviços de transporte público coletivo prestado, resultando em uma divisão modal mais equilibrada com a priorização desse modal de transporte em detrimento do uso de automóveis e motocicletas.

Nesse cenário, o Poder Executivo do Município de Diadema deverá contemplar os seguintes itens de detalhamento técnico: detalhamento dos objetivos estratégicos; definições de metas e marcadores de desempenho; ações e as políticas que associem o uso e a ocupação do solo à capacidade de transporte; medidas voltadas para a finalidade de racionalização da matriz de transportes do município, priorizando os modos de transporte que acarretem menor impacto ambiental; serviços de transporte coletivo em suas diversas interfaces, contando com (a) rede estruturante do transporte público coletivo e suas tecnologias, (b) composição das linhas do sistema convencional, (c) estudo, análise e a criação, operação e manutenção, através de concessão específica ou ampliação das atuais, de linhas de menor capacidade e que atendam vilas e núcleos habitacionais específicos; infraestruturas do sistema de mobilidade urbanas existentes voltadas para o transporte coletivo; garantia de acessibilidade física para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade, especialmente no transporte coletivo; mecanismos e os instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana.

O plano diretor dedica uma parte de sua legislação para expor sobre as operações urbanas consorciadas, nas quais tem dentre os seus objetivos o de ampliar e melhorar o sistema de transporte coletivo, as redes de infraestrutura e o sistema viário estrutural.

3.2.2.8 Carapicuíba

O Plano Diretor Participativo do Município de Carapicuíba foi instituído pela Lei nº 3.074, de 28 de abril de 2011, sendo o instrumento básico da política de desenvolvimento urbano do município.

Nele, fica estabelecido, no art. 5º, que a Política de Desenvolvimento Urbano deve ser fundamentada no princípio de universalização da mobilidade e acessibilidade.

Por sua vez, a política de Mobilidade, prevista no art. 11 do Plano tem como objetivo estruturar a rede viária e criar um sistema articulado de transporte coletivo, de forma a reduzir o custo e aumentar a qualidade e eficiência. Dentre os objetivos específicos, estão: (i) fazer gestões junto ao Governo do Estado para a integração tarifária das linhas de ônibus intermunicipal com a ferrovia e as linhas municipais; (ii) fazer gestões junto ao Governo do Estado para ampliar o atendimento das linhas intermunicipais de ônibus, ampliando a frequência e as áreas servidas no município; (iii) fazer gestões junto ao governo do Estado e ao município de Barueri para implantação de ligação por meio de Veículo Leve sobre Trilhos - VLT entre Barueri e a Estação Carapicuíba da CPTM.

O Plano de Mobilidade, conforme o mesmo artigo do diploma, deverá ser elaborado e divulgado para debate, pelo Poder Público municipal no prazo de 360 dias a partir da entrada em vigor do Plano Diretor Participativo.

Ainda, o Plano Diretor de Carapicuíba prevê a participação do Município na gestão metropolitana, estando o Poder Executivo autorizado a firmar convênios com o Estado e Municípios da RMSP, para implementar ações previstas no Plano, conforme art. 150. Dessa forma, em matéria de mobilidade urbana, essa cooperação poderá se dar para:

VI - buscar a integração intermunicipal do sistema de transporte coletivo por meio do estabelecimento de uma tarifa única;

VII - fazer gestão junto ao Governo do Estado e ao Município de Barueri para implantação de ligação por meio de Veículo Leve sobre Trilhos - VLT entre Barueri e a Estação Carapicuíba da CPTM.

VIII - gestão junto ao Governo do Estado e à Concessionária do Rodoanel visando a revisão e o aumento do repasse de recursos obtidos com o pedágio, como contrapartida pelo significativo aumento do trânsito no município;

Assim, os municípios podem, e devem, se articular para propor ações de enfrentamento para problemas urbanos comuns e buscar o apoio do Estado para a resolução desses problemas.

Não foi possível identificar a existência de revisão decenal do Plano Diretor Participativo do Município de Carapicuíba. Na ausência da referida revisão, o Plano estaria em desacordo com o art. 40, § 3º, do Estatuto da Cidade.

3.2.2.9 Mauá

Instituído pela Lei nº 4.153 de 2007, o Plano Diretor do Município de Mauá é o instrumento norteador da política de desenvolvimento urbano, econômico e social, bem como disciplina a expansão urbana da cidade.

Ao se tratar de mobilidade urbana, o município estabeleceu um sistema visando articular e integrar as estruturas locais para atendimento da pluralidade de necessidades de deslocamentos de pessoas, bens e veículos. Tal sistema tem como componentes basilares (i) o sistema viário,

abrangendo o planejamento e a implementação da infraestrutura viária, (ii) a circulação e trânsito, tratando da administração do trânsito, e (iii) o transporte, envolvendo a infraestrutura de circulação de pessoas, bens e o sistema de transporte público (artigo 111).

Observando pela ótica do transporte público coletivo urbano, o sistema viário (i) elenca entre as diretrizes para o seu planejamento, conforme artigo 115, garantir as condições necessárias com o intuito de priorizar o transporte coletivo. Sobre a circulação e trânsito, a legislação em seu artigo 118, coloca como uma das ações a promoção de incentivos ao transporte coletivo e ao transporte por veículos não poluentes e sua adequação ao sistema viário.

No que tange especificamente ao transporte, o Plano Diretor conceitua o transporte coletivo municipal como aquele que atenda a mobilidade de pessoas, mediante pagamento individualizado, com itinerários e horários prefixados e valores estabelecidos pelo Poder Público. Nessa linha, o Plano estabelece como diretrizes: (i) priorizar e garantir o acesso dos cidadãos ao transporte, (ii) desenvolver e apoiar projetos de integração tarifária dentro do sistema municipal e metropolitano, (iii) ampliar os meios que permitam maior acessibilidade de pessoas com deficiência, (iv) desenvolver parcerias para viabilizar recursos como meio de inclusão social, sem onerar os usuários comuns, (v) planejar o sistema operacional, racionalizando e distribuindo os equipamentos disponíveis, (vi) considerar, no planejamento orçamentário, a destinação de recursos para viabilização de programas para a ampliação e modernização visando melhorias no atendimento e o controle total do sistema e (vii) democratizar o transporte público por meio do Conselho de Transporte Coletivo.

Desta feita, tendo em vista as diretrizes, o Plano estabelece em seu artigo 123 ações específicas, sendo essas: (i) desenvolver, em conjunto aos municípios e governo estadual, a integração tarifária entre os modais de transporte por meio de bilhetagem eletrônica e acesso independente de terminais; (ii) implantar sistema mediante transbordo dos usuários com a utilização de um mesmo bilhete; (iii) estruturar linhas com oferta de transporte de qualidade concorrendo com veículos particulares, objetivando reduzir o tráfego nos pólos de atração; (iv) adaptar as avenidas para priorizar a circulação de transporte coletivo; (v) ampliar a quantidade de abrigos de ponto de ônibus e miniterminais.

O Plano diretor, alinhado com as normas da Lei Orgânica, estabelece como competência do Poder Público Municipal regular, controlar e fiscalizar a prestação do serviço de transporte público municipal, de forma direta ou sob regime de concessão ou permissão.

Cabe destacar que no planejamento de infraestrutura urbana, o Município coloca entre as prioridades de execução de obras as que levam em consideração as rotas de transporte coletivo, secundariamente suprimindo as necessidades do transporte em geral (artigo 145).

Não foi possível identificar a existência de revisão decenal do Plano Diretor do Município de Mauá. Na ausência da referida revisão, o Plano estaria em desacordo com o art. 40, § 3º, do Estatuto da Cidade.

3.2.2.10 Itaquaquetuba

O Plano Diretor Estratégico do Município de Itaquaquetuba foi instituído pela Lei Complementar nº 131, de 01 de novembro de 2006, e tem por finalidade fixar diretrizes visando o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade, de forma a assegurar a função social da propriedade e o bem-estar de seus habitantes, conforme o art. 2º.

Os eixos estratégicos do Plano estão previstos no art. 3º do diploma, figurando, entre eles, o sistema viário, transportes e impacto do Rodoanel – trecho leste e a dinâmica metropolitana e sua repercussão no município.

Os objetivos do Plano, dispostos no art. 4º, e que se relacionam com a mobilidade urbana municipal e metropolitana são: (i) garantia do acesso de todos os cidadãos aos equipamentos e serviços urbanos; (ii) promoção da participação dos cidadãos nas decisões dos agentes públicos e privados que afetam a organização do espaço, a prestação de serviços públicos e a qualidade do meio ambiente.

O capítulo IV do Plano dispõe dos sistemas viário e de transportes, em que o município deverá buscar a garantia da ampliação da mobilidade, de acesso e de bem-estar dos cidadãos que utilizam esses sistemas para fins de transporte no território do Município e para outros municípios.

Para tanto, o art. 39º define a necessidade de ser formulada a Política de Transportes e de Mobilidade Urbana, em que deverão ser observadas, entre outras, as seguintes diretrizes:

- (i) Privilegiar a utilização do transporte coletivo sobre outros modais e, nessa perspectiva, organizar e estruturar as paradas ou pontos finais de ônibus, implantar baias específicas para embarque e desembarque de passageiros e construir abrigos com tipologia e mobiliário padronizados.

- (ii) Promover gestões no Governo Estadual para:
 - a) que seja realizada a modernização da linha férrea localizada no Município, execução de novas transposições, reforma das existentes e manutenção e conservação dessas estruturas;
 - b) que sejam executados os serviços de manutenção e preservação das Vias Metropolitanas e Vias Metropolitanas Secundárias;
 - c) a definitiva complementação das alças de acesso no km 35 da Rodovia Ayrton Senna;
 - d) que seja implantado o dispositivo de entroncamento e trecho de ligação entre a Estrada Governador Mario Covas Júnior, Rodovia Alberto Hinoto - SP 56 (Estrada de Santa Isabel) e a Rodovia Ayrton Senna - SP 70;
 - e) que seja implantada a segunda pista da Estrada Governador Mario Covas Júnior;
 - f) que sejam realizadas a concepção e implantação da ligação entre a Estrada Corta Rabicho e a Estrada do Corredor, com a alça de acesso à Rodovia Ayrton Senna - SP 70;
 - g) que sejam realizadas a concepção e implantação de uma Estação do Cidadão, empreendimento que alia os serviços de integração de transportes à prestação de serviços de interesse público, tais como: informações gerais sobre documentos de toda ordem, turismo, cultura, emprego e serviços de concessionárias, entre outros.
 - h) que sejam realizados estudos para viabilização do transporte de passageiros no trecho de ferrovia compreendido entre as estações Manoel Feio e o Bairro Jardim Josely.
- (iii) Promover articulações com os Governos Federal e Estadual para a devida compatibilização do futuro Anel Ferroviário de São Paulo, o Ferroanel, com o sistema viário municipal.
- (iv) Promover a articulação com empresas de transportes coletivos estaduais e municipais para a realização das integrações física e tarifária, com o objetivo de otimizar a rede de transporte de passageiros e as condições para os usuários do sistema

3.2.3 Plano de Mobilidade

3.2.3.1 São Paulo

Em atendimento ao PNMU, o Plano de Mobilidade do Município de São Paulo (PlanMob/SP) foi instituído em 2016 por meio do Decreto Municipal nº 56.834, de 24 de fevereiro de 2016. Conforme o art. 1º do Decreto, sua elaboração tem a finalidade de orientar as ações municipais no que tange aos modos, serviços e infraestrutura viária e de transporte no território, de forma a atender as necessidades atuais e futuras da Cidade de São Paulo em uma janela de 15 anos.

São diretrizes do PlanMob/SP, entre outros, a democratização do espaço viário, a priorização do transporte público coletivo, a gestão integrada do trânsito, do transporte de pessoas e do transporte de bens e serviços e a promoção do desenvolvimento sustentável.

Assim, para atingimento das diretrizes, foram estabelecidos objetivos do PlanMob/SP, dentre eles: (i) a ampliação do uso do coletivo na matriz de transporte da cidade; (ii) consolidação da gestão democrática no aprimoramento da mobilidade urbana; (iii) otimização do uso do sistema viário; (iv) redução de emissões atmosféricas produzidas pelo sistema de mobilidade urbana; (v) redução do tempo médio de viagens; e (vi) homogeneização da macroacessibilidade da cidade.

As preposições do PlanMob/SP, previstas no art. 2º, destinadas a orientar a análise e definição de ações a serem implementadas nos anos seguintes a sua implementação são três:

Reconhecimento da mobilidade urbana como resultado de uma política pública. Aqui, entende-se que o Sistema de Mobilidade Urbana da cidade, que inclui a infraestrutura e os diversos modos de transporte no deslocamento da população, é resultado de uma política pública e, por isso, influencia no processo de decisão dos usuários quanto ao modal de transporte utilizado para realizar viagens. Nesse sentido, o PlanMob/SP pretende incidir sobre os fatores de decisão do usuário, de forma a dar prioridade ao transporte coletivo e ativo em detrimento do individual.

Organização do Sistema de Mobilidade Urbana para a oferta de serviços universais, a partir da rede de transporte público coletivo. Esse pilar do PlanMob/SP tem como objetivo garantir ações e projetos que estejam no alcance das competências municipais, tais como o planejamento de uma rede integrada de transporte, priorização do transporte público nas vias, a gestão de estacionamento, parte do custo tarifário e da implantação de infraestrutura. Assim, o PlanMob/SP pretende o aumento da oferta de transporte público coletivo, de modo a melhor atender o usuário e estimular a mudança modal do transporte individual para o transporte coletivo.

Mobilidade urbana considerada política fundamental para a gestão ambiental urbana e promoção da qualidade ambiental. Considerando que a mobilidade urbana está intimamente ligada à emissão de Gases de Efeito Estufa (GEE), é necessária análise conjunta e a ação coordenada entre as diferentes esferas de governo visando evitar a proposição de medidas para a redução de emissão de poluentes por uma abordagem restrita, mas devem ser mais abrangentes.

Os objetivos do PlanMob/SP estão previstos no art. 6º do Decreto, e estão incluídos:

- i. ampliação do uso do coletivo na matriz de transporte da cidade;
- ii. otimização do uso do sistema viário;
- iii. redução do número de acidentes e mortes no trânsito;
- iv. redução do tempo médio das viagens.

Ao longo do documento do PlanMob/2015, foram abordadas as especificidades das linhas metropolitanas, tanto de trilhos, como pneus e ônibus, bem como propostas de ampliação da rede, prolongamento de linhas existentes e a criação de novas. Em suma, as propostas elaboradas ao longo do documento foram resumidas no quadro abaixo, que sintetizou as metas estabelecidas a partir da elaboração do Plano:

Tabela 1: Síntese das Propostas do PlanMob SP/2015

TRANSPORTE COLETIVO							
	2015	2016	2017	2018	2020	2024	2028
Coletivo público	Iniciar operação da rede da madrugada. Iniciar Operação controlada da rede da Madrugada. Iniciar obra de construção de corredores e terminais. Consolidar rede de faixas exclusivas e ampliar.	Iniciar operação das redes do domingo, de dia útil e de reforço. Ampliar rede de faixas exclusivas. Aprimorar Operação Controlada. Implantar 150 km de corredores à esquerda. Iniciar Operação controlada da rede de domingo, de dia útil e de reforço. Construção de 06 terminais de ônibus.			Implantar 150 km de corredores à esquerda Construção de 16 terminais de ônibus.	Implantar 150 km de corredores à esquerda. Construção de 07 terminais de ônibus.	Implantar 150 km de corredores à esquerda. Consolidar serviço em rede. Consolidar conexões e locais de transferência. Consolidar Operação Controlada. Operar redes da madrugada, de domingo de dias úteis e de reforço.

Fonte: Prefeitura de São Paulo

3.2.3.2 Guarulhos

O Município de Guarulhos, por meio do Decreto nº 35.931 de 30 de maio de 2019 instituiu o Plano de Mobilidade Urbana Municipal (PMU-Guarulhos) que é um instrumento de planejamento e gestão para as Políticas Municipais de Mobilidade Urbana, mais especificamente, conforme o artigo 1º, § 1º, modos, serviços e infraestrutura viária e de transporte, da gestão e comunicação, que garantem os deslocamentos de pessoas, cargas e mercadorias.

Para a promoção de tais Políticas Municipais, o PMU-Guarulhos prevê a possibilidade de atuação cooperada entre entidades públicas e privadas, bom como com políticas ambientais, de uso e ocupação do solo, desenvolvimento econômico e gestão de mobilidade.

Em consonância com a Política Nacional de Mobilidade Urbana – Lei Federal nº 12.587/2012 – o Plano de Mobilidade Urbana de Guarulhos estabeleceu princípios norteadores em seu artigo 3º, dos quais destaca-se: a acessibilidade universal, desenvolvimento sustentável, equidade no acesso ao transporte público coletivo, eficiência nos serviços de transporte urbano e na circulação urbana, segurança nos deslocamentos das pessoas, equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros.

A Legislação também estabelece no artigo 4º as diretrizes para a PMU, as quais cabe citar: (i) priorizar os serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado na distribuição do espaço viário, (ii) integração entre os modos e serviços de transportes urbanos, (iii) integração intermodal, física e tarifária, do transporte público coletivo, municipal e metropolitano (iv) promover a melhoria contínua dos serviços, equipamentos e instalações relacionados à mobilidade, e (v) reduzir o tempo médio das viagens de transporte coletivo.

No intuito de cumprir com as diretrizes estabelecidas o PMU-Guarulhos propôs, dentre outros objetivos, os seguintes: aprimorar o sistema de transporte público coletivo elevando o desempenho técnico operacional do sistema, visando a otimização e o aumento da confiabilidade, conforto, segurança e qualidade dos veículos empregados no sistema; incentivar a renovação da frota do

transporte público coletivo e individual urbano; e proporcionar a integração da cidade através dos sistemas viário, de transportes, de ciclovia e de circulação de pedestres, com a criação da Via Arterial Especial Circular.

3.2.3.3 Santo André

O Plano Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável de Santo André, instituído pela Lei 10.736 de 3 de dezembro de 2023, é a ferramenta para planejar e gerir a política municipal de mobilidade urbana.

A implantação da referida política, conforme artigo 4º, deverá ser orientada conforme as diretrizes estabelecidas no texto legal. Dentre as diretrizes estipuladas considera-se relevantes destacar o sistema viário deve, além de melhorar as condições, priorizar o modelo de transporte coletivo e ativo. Na mesma linha, o transporte coletivo: (i) deverá implantar rede multimodal de serviços de transporte unificado, integrada e com abrangência regional, (ii) qualificar os eixos viários estruturais, (iii) racionalizar o sistema municipal de transporte coletivo e (iv) melhorar a qualidade e eficiência do serviço oferecido.

No que tange à organização estrutural do Poder Público, o artigo 5º atribui a Secretaria de Mobilidade Urbana a competência para coletar e processar as informações referentes à política de mobilidade urbana garantindo, portanto, a transparência e monitoramento do processo.

Em sequência, no artigo 7º, a legislação atribui a 3 organismos a responsabilidade de garantir a participação popular no Plano de Mobilidade, sendo esses: Conselho Municipal de Trânsito de Santo André; Conselho Municipal de Transporte; Audiências e consultas públicas.

Por fim, o artigo 5º indica que as ações propostas estão em Sumário Executivo anexo à legislação.

3.2.3.4 Osasco

O Plano de Mobilidade Urbana de Osasco foi instituído pela Lei nº 4.765, de 07 de julho de 2016, e tem por finalidade orientar os serviços de transporte e infraestrutura viária municipal, garantindo o deslocamento dos usuários de transportes e as necessidades atuais e futuras de mobilidade da população.

As diretrizes orientadoras das ações de mobilidade no Município, dispostas no art. 4º do PlanMob/Osasco, e compreendem a priorização da circulação dos ônibus do transporte público coletivo, promoção da coordenação e integração entre os modais de transporte e estabelecer melhor articulação viária do território, para reduzir a sobrecarga de fluxos desnecessários em vias principais para reduzir o tempo de circulação.

Como objetivos estratégicos do Plano, dispõe o art. 7º:

- I - implementação no município de uma política de mobilidade sustentável;

II - criação de um ambiente seguro e eficiente para a circulação com a implementação de uma política de segurança viária e de redução de acidentes de trânsito, com o aprimoramento do desempenho operacional e otimização do sistema viário, respeitando-se a hierarquia de modos de transporte prevista na Lei nº 12.587/2012;

III - reconhecimento, valorização e estímulo ao uso dos meios de transportes ativos;

IV - reestruturação dos serviços de transporte coletivo urbano de passageiros com objetivo de racionalizar a oferta e melhorar a qualidade dos serviços para usuárias e usuários;

V - melhoria da infraestrutura de apoio aos serviços de transporte coletivo urbano de passageiros;

VI - melhoria da gestão pública do transporte coletivo urbano de passageiros;

VII - ampliação do sistema viário estrutural;

VIII - melhoria das condições de circulação do transporte de cargas.

3.2.3.5 Barueri

Conforme informações disponibilizadas pela Prefeitura de Barueri, o Plano de Mobilidade Urbana está desde o ano de 2022 em processo de elaboração.

3.2.3.6 São Bernardo do Campo

O Plano de Mobilidade Urbana Sustentável do Município de São Bernardo do Campo (PlanMob/SBC) foi instituído pela Lei nº 7.113, de 30 de junho de 2022. Criado para orientar as ações do Município, no que se refere a mobilidade urbana e apoio aos modais de transporte ativo, coletivo, individual e de carga, também pretende garantir a infraestrutura viária que possibilite o deslocamento com segurança, conforto e fluidez no território municipal.

O art. 8º do PlanMob/SBC estabelece os objetivos estratégicos do plano, sendo eles:

I - tornar o transporte ativo e os de uso coletivo mais atrativos em relação ao transporte individual motorizado;

II - promover a melhoria contínua dos serviços, equipamentos e instalações relacionados à circulação no sistema viário da cidade;

III - promover a segurança no trânsito;

IV - assegurar que as intervenções no sistema viário contribuam para a melhoria da qualidade ambiental urbana e estimulem o uso de modos não motorizados;

V - tornar o sistema viário um elemento que contribua para o desenvolvimento socioeconômico da Cidade;

VI - tornar o sistema viário um fator de inclusão social;

VII - garantir que o sistema viário promova impacto positivo na agenda climática do Município; e

VIII - tornar o sistema viário um fator para a estimular a resiliência urbana.

Dessa forma, para cada um dos objetivos estratégicos que foram abordados acima, o PlanMob/SBC elenca, ao longo do primeiros artigos do diploma, quais as estratégias que devem ser priorizadas pelo Município para atingir os objetivos propostos.

Conforme apresentado no art. 18º do documento, o faseamento de implantação de propostas do PlanMob/SBC está dividido em períodos de curto (2025), médio (2030) e longo (2040) prazos, podendo ser remanejados pelo Poder Executivo caso assim entenda necessário.

3.2.3.7 Diadema

O Plano de Mobilidade Urbana da Cidade de Diadema, instituído pela Lei Municipal nº 4.150/2021, tem como finalidade promover orientação ao Município sobre serviço e infraestrutura viária e de transportes. Outrossim, o artigo 2º expressa que, para fins de Política Municipal de Mobilidade Urbana de Diadema - “PlanMob/Diadema 2021”, deve-se considerar a mobilidade e a acessibilidade urbana como consequência da política de transporte e circulação combinada com a Política Municipal de Desenvolvimento Urbano estabelecida por meio do Plano Diretor do Município de Diadema.

A legislação indica que PlanMob/Diadema 2021 estabeleceu 3 eixos fundamentais para orientar as ações e projetos a serem implementados no município, são esses: a mobilidade urbana como resultado de políticas públicas; a organização do Sistema de Mobilidade Urbana para a oferta, com acessibilidade, de serviços universais, a partir da rede de transporte público coletivo e dos modos não motorizados de transporte; o reconhecimento da mobilidade urbana como política fundamental para a melhoria da qualidade ambiental urbana.

Com o intuito de organizar e guiar o plano, a legislação estabelece um arcabouço de princípios e fundamentos para formar o Plano de Mobilidade Urbano de Diadema.

O artigo 4º, coloca como princípios norteadores para o PlanMob a acessibilidade universal, o desenvolvimento sustentável, a eficiência, eficácia e efetividade, a equidade no acesso e no uso do espaço, a gestão democrática, a justiça social, a redução dos custos urbanos, a segurança nos deslocamentos.

Ainda sobre o Plano, a norma elenca em seu artigo 5º, diretrizes que visam alinhar e concentrar o plano nos princípios fundamentais anteriormente indicados. Dentre as diretrizes, destacam-se as seguintes: gestão integrada do trânsito, do transporte de pessoas e do transporte de bens e serviços; prioridade para o transporte público coletivo; qualificação do sistema de transporte coletivo.

Em sequência, o artigo 6º coloca como objetivos orientadores do Plano de Mobilidade, visando atingir as diretrizes do artigo 5º, os seguintes pontos: ampliação do uso do coletivo na matriz de transporte da cidade; aperfeiçoamento da logística do transporte de cargas; consolidação da gestão democrática no aprimoramento da mobilidade urbana; contribuição para a política de redução das desigualdades sociais; implementação de ambiente adequado ao deslocamento dos modos não motorizados de transporte; incentivo à utilização de modos de transporte não motorizados; otimização do uso do sistema viário; promoção da acessibilidade aos componentes dos sistemas de mobilidade urbana municipais; promoção da acessibilidade universal no passeio público; promoção de melhorias na saúde e no bem-estar da população; redução de emissões atmosféricas produzidas pelo sistema de mobilidade urbana; redução do número de acidentes e mortes no trânsito; redução do tempo médio das viagens; e homogeneização da macro acessibilidade da cidade.

Por fim, ao se tratar especificamente de transporte público coletivo, o artigo 11 indica que o Plano vai abordar os temas de Modelo operacional, política tarifária e modelos de integração dos sistemas/bilhetagem.

3.2.3.8 Carapicuíba

O Plano Municipal de Mobilidade Urbana do Município de Carapicuíba foi instituído pela Lei nº 3.623, de 14 de novembro de 2019, e tem a finalidade de orientar as ações do Município no que se refere aos modos, serviços e infraestrutura viária e transporte, que garantam os deslocamentos de pessoas e bens em seu território, além da gestão e operação do sistema de mobilidade, com vistas a atender as necessidades atuais e futuras dos munícipes (art. 1º).

Conforme o art. 2º da Lei, foram adotados 3 eixos fundamentais para orientar a análise e definição das ações, instrumentos e projetos que serão implementados pelo município em uma janela de 10 anos, sendo eles:

1. - a mobilidade urbana como resultado de políticas públicas;
2. - a organização do Sistema de Mobilidade Urbana para a oferta, com acessibilidade, de serviços universais, a partir da rede de transporte público coletivo e dos modos não motorizados de transporte;
3. - o reconhecimento da mobilidade urbana como política fundamental para a melhoria da qualidade ambiental urbana.

Para acompanhamento e implementação das ações constantes no plano, poderão ser criados grupos intersecretariais, Conselhos de Trânsito, Transporte e Mobilidade (art. 4º), e o Plano deverá ser revisto periodicamente em até 5 anos da sua publicação (art. 5º).

3.2.3.9 Mauá

O Município de Mauá, por meio da Lei nº 5.250/2017, aprova o Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Mauá (PlanMob Mauá), em consonância ao Plano Diretor de Desenvolvimento do Município, visando orientar a sua política pública de mobilidade da população. O PlanMob é disponibilizado como anexo a Lei, assim, apresenta o diagnóstico das condições de mobilidade urbana e, com base nesses estudos, apresenta as propostas que englobam tanto intervenções em grandes obras de ampliação e requalificação do Sistema Viário Estrutural até programas de melhoria.

Tratando especificamente sobre transporte coletivo o diagnóstico apresenta a formatação do sistema sendo composta por: três terminais de integração de ônibus, o Terminal Central, Terminal Zaíra e Terminal Itapeva. Ademais, o diagnóstico aponta que o Município é atendido por três sistemas de transporte coletivo, sendo esses, (i) sistema municipal, de responsabilidade direta da Prefeitura, operado atualmente pela Empresa Suzantur, (ii) o sistema metropolitano de linhas intermunicipais, gerenciado pela EMTU – Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos, e (iii) a Linha 10 – Turquesa da CPTM, com três estações.

Sobre as propostas para o sistema de transporte coletivo, o PlanMob Mauá criou 5 programas com os seguintes objetivos: reconfiguração da rede de transporte coletivo integrada; implantação de corredores de transporte coletivo; remodelação e construção de terminais; qualificação dos pontos de parada; e modernização tecnológica dos ônibus.

3.2.3.10 Itaquaquetuba

O Plano de Mobilidade do Município de Itaquaquetuba foi instituído pela Decreto Municipal nº 8.189, de 01 de março de 2023. O Plano se destina a orientar ações do Município de Itaquaquetuba em relação aos modos, serviços e infraestrutura viária e de transporte que garantam os deslocamentos de pessoas e cargas em seu território, com vistas a atender às necessidades atuais e futuras de mobilidade da população de forma sustentável (art. 2º).

Os objetivos gerais da política de mobilidade estão dispostos no artº 5º do Plano, e são eles:

- I. Melhoria contínua das condições de mobilidade urbana no Município;
- II. Segurança e conforto nos deslocamentos de pessoas e bens, com redução dos tempos e custos;
- III. Redução das ocorrências de sinistros de trânsito e vítimas;
- IV. Melhoria contínua dos serviços de transporte coletivo no município;
- V. Descentralização do fluxo de veículos e melhoria da fluidez da circulação dos veículos em geral;
- VI. Ampliação da integração do território, em especial quanto à superação das barreiras urbanas;

VII. Implantação de ações que promovam o transporte cicloviário;

VIII. Melhoria da infraestrutura destinada à circulação de pedestres;

IX. Integração entre entes públicos para as ações relativas à política municipal de mobilidade, em especial com os entes do Governo do Estado de São Paulo em especial na promoção da integração com o transporte intermunicipal por trilhos (CPTM) e ônibus intermunicipais (EMTU).

Em sequência, no art. 7º são estabelecidas as diretrizes para atingimentos dos objetivos estratégicos, além de serem apresentadas as ações que deverão ser realizadas para o seu atingimento. São elas:

I. Construção do Terminal Urbano de Ônibus, integrado à Estação Itaquaquecetuba do trem metropolitano (CPTM);

II. Construção de estações de integração das linhas municipais nos bairros, em especial, no Jardim Caiuby e Pinheiro Novo;

III. Reforma e adequação do Terminal Urbano de Ônibus Manoel Feio;

IV. Implantação de faixas exclusivas para a circulação dos ônibus nos principais corredores viários do município;

V. Promover o plano de reestruturação dos pontos de parada, com demarcação, relocações e disponibilização de infraestrutura;

VI. Reestruturação da rede de transporte coletivo a partir dos terminais e estações previstos;

VII. Ampliação da oferta de linhas e viagens em bairros que não disponham de boa acessibilidade;

VIII. Promoção de entendimentos com o Governo do Estado de São Paulo visando à interligação dos sistemas de transporte municipal e metropolitano e a adoção de uma política tarifária integrada;

IX. Apoiar, no que couber, a implantação pelo Governo do Estado de São Paulo do Corredor BRT Metropolitano Alto Tietê.

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

3.3.1 Urbanístico

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

econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade; e (iii) incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes.

Para além da PNMU, a legislação que rege a RMSP não possui dispositivos específicos para tratar de questões urbanísticas da região. Contudo, o PITU 2024 traz algumas diretrizes urbanísticas para o futuro da RMSP. Por exemplo, o PITU 2040 recomenda que os projetos na RMSP qualifiquem “os arredores dos eixos junto ao desenvolvimento urbano dessas áreas, priorizando o Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável (DOTS), por meio de políticas de adensamento, usos mistos e incentivos urbanísticos relativos à tais conceitos”.

O PITU 2040, além do mais, reforça que as diretrizes de desenvolvimento urbano devem ser condizentes com os princípios do Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável, bem como usufruir dos instrumentos urbanísticos e legislações municipais, a fim de se alcançar os objetivos desejados para a RMSP no âmbito dos transportes e da mobilidade urbana.

3.3.2 Institucional

Os principais aspectos institucionais da RMSP já foram abordados nos itens referentes à governança e aos arranjos institucionais. De todo modo, importa destacar o ainda não mencionado Decreto n° 68.742, de 05 de agosto de 2024 (Decreto n° 68.742/2024), cujo objeto é estabelecer a organização da Administração Pública direta e das autarquias do Estado de São Paulo.

O Decreto n° 68.742/2024, portanto, destina-se a reger toda a organização administrativa do Estado de São Paulo e trata de temas como diretrizes de organização, edição de decretos e servidores públicos. Além disso, o Decreto n° 68.742/2024 conta com um “mapa” da composição do Estado de São Paulo, o qual exhibe todas as secretarias, entidades e autarquias do Estado de São Paulo.

No âmbito estrito da RMSP, não identificamos normativos, além dos já mencionados, que tratem especificamente de aspectos institucionais.

3.3.3 Ambiental

O art. 152 da Constituição Estadual de São Paulo determina como objetivo da organização regional do Estado a utilização racional do território, dos recursos naturais, culturais e a proteção do meio ambiente (inciso III), bem como a integração dos planejamentos e das execuções de FPICs aos entes públicos que atual na determinada região (inciso IV). Em complemento, a LC n° 760/1994 estabelece o meio ambiente como interesse comum das entidades regionais.

A LCE n° 1.139/2011, em seu art. 12, determina que é de responsabilidade do Conselho de Desenvolvimento da RMSP, especificar as FPICs no âmbito da RMSP. Para além das leis citadas, o Estado de São Paulo conta com a Política Estadual de Mudanças Climáticas (PEMC), instituída

pela Lei nº 13.798, de 9 de novembro de 2009. Estabelecido no art. 2º da Lei, a PEMC tem o objetivo de fazer com que o Estado de São Paulo esteja comprometido “com o desafio das mudanças climáticas globais, dispor sobre as condições para as adaptações necessárias aos impactos derivados das mudanças climáticas, bem como contribuir para reduzir ou estabilizar a concentração dos gases de efeito estufa na atmosfera”.

Dentre os objetivos específicos da PEMC, dispostos no art. 5º, está estabelecer formas de transição produtiva que gerem mudanças de comportamento, no sentido de estimular a modificação ambientalmente positiva nos padrões de consumo, nas atividades econômicas, no transporte e no uso do solo urbano e rural, com foco na redução de emissões dos gases de efeito estufa e no aumento da absorção por sumidouros.

No tocante ao transporte, o art. 16 do diploma determina que as políticas públicas devem priorizar o transporte sustentável, de modo a minimizar as emissões de gases de efeito estufa, e garantir que atendam a alguns fins e exigências, tais como: (i) prioridade para o transporte coletivo sobre o transporte motorizado individual; (ii) adoção de metas para a implantação de rede metroferroviária, corredores de ônibus, ampliação do serviço de transporte aquaviário urbano; (iii) doção de metas para a ampliação da oferta de transporte público; e (iv) racionalização e redistribuição da demanda pelo espaço viário, melhora da fluidez no tráfego, redução da frequência e intensidade dos congestionamentos.

O órgão estadual competente pela execução da política estadual de meio ambiente é a Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (CETESB), criada pelo Decreto Estadual nº 50.079, de 24 de julho de 1968. Após, a Lei Estadual nº 118, de 29 de julho de 1973 (Lei nº 118/73) autorizou a constituição de uma sociedade por ações, que estabelece, em seu art. 2º, ser competência do órgão proceder ao licenciamento ambiental de estabelecimentos e atividades utilizadoras de recursos ambientais, considerados efetiva e potencialmente poluidores, bem como capazes, sob qualquer forma, de causar degradação ambiental. Ainda, cabe à CETESB autorizar a supressão de vegetação e intervenções em áreas consideradas de Preservação Permanente e demais áreas ambientalmente protegidas, emitir licenças de localização relativas ao zoneamento industrial metropolitano e expedir normas técnicas específicas e suplementares no âmbito de suas atribuições.

Quanto ao licenciamento de âmbito municipal, estabelece a Lei Complementar Federal nº 140, de 8 de dezembro de 2011 (LC nº 140/11), que os municípios podem promover o licenciamento ambiental de atividades e empreendimento desde que causem ou possam causar impacto ambiental de âmbito local, em observância à tipologia definida pelo respectivo Conselho Estadual de Meio Ambiente.

Nesse sentido, o Conselho Estadual do Meio Ambiente de São Paulo (CONSEMA-SP) fixou, em 08 de fevereiro de 2024, por meio da Deliberação Normativa Consema nº 01/2024, as tipologias de empreendimento e atividades de impacto ambiental local.

No art. 2º da referida Deliberação, foi estabelecida a definição de impacto ambiental de âmbito local como aquele que não ultrapasse o território do Município, bem como o potencial poluidor como a possibilidade de um empreendimento ou de uma atividade causar poluição, sendo considerada como a degradação da qualidade ambiental resultante de atividades que possam (i) prejudicar a saúde, segurança e bem estar da população; (ii) criar condições adversas às atividades sociais e econômicas; (iii) afetar as condições estéticas ou sanitárias do meio ambiente; e (iv) lançar matérias ou energia em desacordo com os padrões ambientais estabelecidos.

Entretanto, conforme explicitado no art. 3º da Deliberação Normativa, os municípios devem atender a alguns requisitos para o exercício do licenciamento ambiental:

- (i) órgão ambiental capacitado a executar as ações administrativas concernentes ao licenciamento ambiental, o qual deverá possuir técnicos próprios ou em consórcio em número compatível com a demanda de tais ações;
- (ii) equipe multidisciplinar formada por profissionais qualificados, legalmente habilitados por seus respectivos órgãos de classe e com especialização compatível;
- (iii) Conselho Municipal de Meio Ambiente, de caráter normativo e deliberativo, com funcionamento regular e composto paritariamente por órgãos do setor público e por entidades da sociedade civil, garantido no mínimo 15% (quinze por cento) das cadeiras a entidades ambientalistas ou associações civis congêneres, contendo no referido percentual ao menos uma cadeira a representantes de povos e comunidades tradicionais, se existentes no município;
- (iv) sistema de fiscalização e monitoramento ambiental que garanta o cumprimento das exigências e das condicionantes presentes nas licenças expedidas, imputando, se necessário, as sanções administrativas;
- (v) normas próprias com os procedimentos administrativos a serem seguidos para protocolo, instrução, tramitação dos processos e emissão das licenças.

Nesse sentido, o CONSEMA disponibiliza no site da Secretaria Estadual de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística (SEMIL), os municípios declarados aptos a realizar o Licenciamento Municipal⁸. Dentre os municípios que compõem a RMSP, e os Municípios Relevantes no âmbito deste estudo, são os habilitados: Barueri, Diadema, Guarulhos, Santo André, São Bernardo do Campo e São Paulo.

Para os municípios que não disponham de estrutura necessária, em alinhamento com o art. 3º mencionado acima, será a CETESB responsável pelas funções administrativas necessárias para o

⁸ Disponível em: <https://semil.sp.gov.br/consema/licenciamento-ambiental-municipal/>

licenciamento ambiental dos empreendimentos e das atividades causadoras de impacto ambiental na circunscrição dos municípios (art. 8º).

Por fim, os empreendimentos ou atividades executadas que demandam licenciamento ambiental estão dispostos no Anexo I da referida Deliberação Normativa. No que tange à mobilidade urbana, estão especificadas as atividades de “Obras de Transporte” que demandam licenciamento, e devem possuir as seguintes características:

- (i) Obras viárias com movimento de solo superior a 100.000 m³ ou supressão de vegetação nativa superior a 1,0 ha ou desapropriação superior a 5,0 ha;
- (ii) Terminal Logístico de Carga Não Poluidora: terminal de cargas destinado ao armazenamento ou movimentação de mercadorias embaladas, unitizadas ou outros elementos, como veículos, bobinas de aço, containers, sacaria, engradados, fardos, caixotes e caixas, que não envolva o armazenamento de produtos explosivos ou inflamáveis, com área construída superior a 1,0 ha; Corredor de ônibus, com movimento de solo superior a 100.000 m³ ou supressão de vegetação nativa superior a 1,0 ha ou desapropriação superior a 5,0 ha.

Dessa forma, caso as obras relacionadas à mobilidade urbana atendam esses requisitos, e tenham o impacto concentrado no âmbito local, deverá ser realizado o Licenciamento Municipal, nos termos da Deliberação Normativa CONSEMA-SP nº 01/2024.

3.3.4 Operacional

Como já mencionado, compete ao Conselho de Desenvolvimento especificar os serviços públicos de interesse comum do Estado e dos municípios e aprovar objetivos, metas e prioridades de interesse regional, de forma a compatibilizar os objetivos do Estado e dos municípios integram a Região Metropolitana. Ainda, cabe ao Conselho de Desenvolvimento deliberar sobre quaisquer matérias de impacto regional, incluídas aquelas relacionadas à mobilidade urbana no plano metropolitano.

Além disso, cabe à STM operar os transportes coletivos na RMSP, e realizar a prestação diretamente ou por meio de concessão ou permissão de serviço, bem como aprovar as normas referentes ao transporte público coletivo metropolitano.

3.3.5 Financeiro

3.3.5.1 Fundos

3.3.5.1.1 Fundo da RMSP

Nos termos do art. 21 da LCE nº 1.139/2011, o Poder Executivo foi autorizado a instituir o Fundo da RMSP, com a *“finalidade de dar suporte financeiro ao planejamento integrado e às ações conjuntas dele decorrentes, no que se refere às funções públicas de interesse comum entre o Estado e os Municípios metropolitanos”* (art. 21, §1º).

Ainda, nos termos da LCE nº 1.139/2011, a aplicação dos recursos do Fundo da RMSP seria supervisionada por um Conselho de Orientação, composto por 6 (seis) membros, na seguinte conformidade, sendo 4 (quatro) membros representantes do Conselho de Desenvolvimento e 2 (dois) diretores da Autarquia Metropolitana (art. 21, §2º) e administrada, quanto ao aspecto financeiro, por instituição financeira oficial.

Conforme o art. 23, constituem recursos do Fundo da RMSP: (i) recursos do Estado e dos municípios da RMSP destinados por disposição legal; (ii) transferências da União, destinadas à execução de planos, programas e projetos de interesse da RMSP; (iii) empréstimos, internos e externos, e recursos provenientes da ajuda e cooperação internacional e de acordos intergovernamentais; (iv) retorno das operações de crédito, contratadas com órgãos e entidades da administração direta e indireta do Estado e dos municípios da RMSP e de concessionárias de serviços públicos; (v) produto das operações de crédito e rendas provenientes da aplicação de seus recursos; (vi) receitas resultantes de aplicação de multas legalmente vinculadas ao Fundo, que deverão ser destinadas à execução de serviços e obras de interesse comum; (vii) recursos decorrentes do rateio de custos referentes à execução de serviços e obras, considerados de interesse comum; (viii) doações de pessoas físicas ou jurídicas, públicas ou privadas, nacionais, estrangeiras ou multinacional; bem como (ix) outros recursos eventuais.

Ainda, segundo o parágrafo único do art. 23, a contribuição do conjunto dos municípios da RMSP para os recursos do Fundo da RMSP poderá contemplar, entre outros critérios, a arrecadação da receita “per capita” de cada município.

Apesar da autorização conferida pelo art. 21 da LCE nº 1.139/2011, somente com o Decreto Estadual nº 59.094/2013 foi instituído o Fundo da RMSP, estabelecendo que o fundo está vinculado à Secretaria de Desenvolvimento Metropolitano e é administrado, quanto ao aspecto financeiro, pelo Banco do Brasil S.A.

Outrossim, o Decreto Estadual nº 59.094/2013 estabeleceu que o Fundo da RMSP é administrado pela Agência de Desenvolvimento Paulista (DESENVOLVE SP), que atua como mandatária do Estado na contratação e cobrança de financiamentos concedidos, nos termos e condições estabelecidos no § 1º do artigo 9º da Lei nº 10.853/2001, e observados os critérios estabelecidos pelo Conselho de Orientação do Fundo da RMSP.

Como é o caso, nos termos do art. 1º das Disposições Transitórias do Decreto Estadual nº 59.094/2013, cabe à Secretaria de Desenvolvimento Metropolitano indicar os 2 (dois) membros do Conselho de Orientação, não tendo sido a Autarquia Metropolitana instituída.

3.3.5.1.2 Fundo Metropolitano de Financiamento e Investimento

Além dos Fundo da RMSP, a RMSP conta com o FUMEFI, instituído pelo art. 22, da Lei Complementar nº 94/1974, com nova redação dada pela Lei Complementar nº 144/1976, e

vinculado à Secretaria dos Negócios Metropolitanos, com a finalidade de financiar e investir em projetos de interesse da RMSP.

Nos termos do Decreto Municipal nº 8.838/1976, que regulamente o FUMEFI, consideram-se projetos de interesses da RMSP, aqueles relacionados com os serviços comuns aos Municípios que integram ou que venham a integrar a RMSP, dentre eles aqueles de transportes e sistema viário (art. 2º, iv).

Constituem receita do FUMEFI:

- (i) dotações orçamentárias que lhe forem consignadas no orçamento estadual;
- (ii) transferências da União e dos municípios integrantes da RMSP, destinadas à execução dos serviços comuns;
- (iii) Produto de operações de crédito;
- (iv) rendas provenientes da aplicação de seus recursos;
- (v) financiamentos para operações de repasse; e
- (vi) recursos eventuais.

Além disso, os recursos do FUMEFI serão aplicados em:

- (i) financiamento de projetos de interesse metropolitano;
- (ii) investimento em projetos de interesse metropolitano;
- (iii) aplicações não reembolsáveis a critério do Conselho Deliberativo da Grande São Paulo-CODEGRAN.

3.3.5.1.3 São Paulo

O Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito (FMDT) foi criado a partir da Lei nº 14.488, de 19 de julho de 2007, para financiar a expansão e aprimoramento contínuo das ações destinadas a promover o desenvolvimento do trânsito no Município de São Paulo.

O FMDT recebe receitas de diversas fontes, conforme estabelecido pela legislação. Essas receitas incluem: (i) recursos provenientes da arrecadação das multas previstas na legislação de trânsito; (ii) transferências ou repasses financeiros oriundos de convênios celebrados com os Governos Federal e Estadual, destinados à execução de planos e programas de interesse comum no âmbito do trânsito e do tráfego da cidade; (iii) empréstimos nacionais, internacionais e recursos provenientes da ajuda e cooperação internacional e de acordos intergovernamentais; (iv) Doações, legados ou subvenções, de pessoas físicas ou jurídicas, públicas ou privadas, nacionais, estrangeiras ou multinacionais; (v) outras receitas a ele vinculadas.

É importante ressaltar que os recursos provenientes da arrecadação das multas previstas na legislação de trânsito e de convênios celebrados com o Governo do Estado de São Paulo são aplicados exclusivamente em sinalização, engenharia de tráfego, policiamento, fiscalização e educação de trânsito, de acordo com o art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro.

Além disso, a Lei nº 15.150, de 6 de maio de 2010, estabelece que todos os empreendimentos classificados como Polos Geradores de Tráfego devem recolher ao FMDT para a realização de projetos específicos de trânsito e transporte. O valor a ser recolhido varia de acordo com o custo total do empreendimento e a necessidade de obras viárias ou serviços.

Os membros que compõem os Conselhos do FMDT foram nomeados por ato do Prefeito de São Paulo, por meio da Portaria SGM nº 140, publicada no Diário Oficial da Cidade, de 20 de maio de 2020, alterada pelas Portarias SGM nº 168, publicada no Diário Oficial da Cidade, de 01 de julho de 2020, SGM nº 078, publicada no Diário Oficial da Cidade, de 12 de março de 2021 e SGM nº 279, publicada no Diário Oficial da Cidade, de 26 de agosto de 2021.

3.3.5.1.4 Guarulhos

A Lei Municipal nº 7.730, de 04 de junho de 2019, estabelece diversos instrumentos e diretrizes para o planejamento e desenvolvimento urbano do Município de Guarulhos, incluindo a criação de fundos destinados a apoiar as ações urbanísticas e sociais. Os fundos mencionados na lei são o Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano (FMDU) e o Fundo Municipal de Desenvolvimento (FMD).

O Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano (FMDU) foi criado para oferecer suporte financeiro aos programas e ações relacionados ao planejamento e desenvolvimento urbano da cidade de Guarulhos. A seguir estão alguns aspectos importantes sobre o FMDU:

O FMDU tem como objetivo financiar ações de ordenamento e direcionamento da estruturação urbana, incluindo a infraestrutura urbana e social, vias estruturais e de transporte público, requalificação de áreas prioritárias e de centralidades.

Os recursos do FMDU são depositados em uma conta corrente especial mantida em uma instituição financeira, e sua dotação orçamentária é própria. O fundo é constituído por receitas provenientes de outorga onerosa do direito de construir ou de alteração de uso, além de outras taxas e tarifas referentes à legislação urbanística.

A administração do FMDU será realizada por um Conselho Gestor, que será composto por membros do Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano (CMDU), sob a presidência do Secretário Municipal de Desenvolvimento Urbano.

Competências do Conselho Gestor: O Conselho Gestor do FMDU terá a tarefa de avaliar, aprovar e acompanhar o uso dos recursos do fundo, além de dar parecer sobre o orçamento e o plano de metas do FMDU.

O Fundo Municipal de Desenvolvimento (FMD) foi criado com uma finalidade específica de oferecer suporte financeiro aos programas e ações da Secretaria de Desenvolvimento Urbano. Abaixo estão os detalhes relevantes sobre o FMD:

O FMD será constituído por uma variedade de fontes, incluindo dotação orçamentária específica do município, contribuições e doações de outros entes federativos, operações de crédito com organizações nacionais e internacionais, e receitas provenientes da cobrança de multas por infrações à legislação urbanística.

Assim como o FMDU, o FMD também será gerido por um Conselho Gestor, presidido pelo Secretário Municipal de Desenvolvimento Urbano. Esse conselho terá a responsabilidade de avaliar e aprovar o uso dos recursos do FMD.

O FMD também incorpora os recursos existentes no FMDU, assim como suas dotações orçamentárias e aplicações financeiras, promovendo uma gestão integrada dos fundos destinados ao desenvolvimento urbano.

A criação desses fundos na Lei Municipal nº 7.730 visa garantir que os recursos necessários para o desenvolvimento urbano sejam geridos de forma eficaz e transparente. Ambos os fundos, o FMDU e o FMD, têm papéis fundamentais na implementação das políticas públicas urbanas, assegurando que as ações de infraestrutura, habitação e desenvolvimento social sejam realizadas em consonância com os objetivos do Plano Diretor de Guarulhos.

O Fundo Municipal de Transporte e Trânsito (FMTT) foi criado pela Lei Ordinária nº 5.768, de 28 de dezembro de 2001, com o objetivo de captar recursos financeiros destinados ao setor de transporte e trânsito no município de Guarulhos, São Paulo. A principal finalidade deste fundo é garantir a aplicação adequada de recursos em projetos e iniciativas que visem melhorar a infraestrutura e a qualidade dos serviços de transporte e trânsito na cidade.

As receitas do FMTT são provenientes de diversas fontes, incluindo a arrecadação de multas relacionadas à legislação de trânsito e transporte público, a exploração de estacionamentos rotativos em áreas públicas, e recursos obtidos a partir da publicidade em equipamentos vinculados ao sistema de trânsito e transporte. Além disso, o fundo pode receber contribuições e transferências de recursos tanto do poder público quanto do setor privado, recursos repassados pela União ou pelo Governo Estadual, e rendimentos provenientes de aplicações financeiras. A arrecadação de taxas pertinentes ao setor de trânsito e transportes, como as taxas de gerenciamento do sistema de ônibus e lotação, também contribui para o FMTT.

A administração do FMTT é de responsabilidade da Secretaria de Serviços Públicos Municipal, que deve abrir contas independentes para assegurar a aplicação dos recursos vinculados, especialmente aqueles provenientes de multas de trânsito, conforme as diretrizes estabelecidas pelo Código de Trânsito Brasileiro. Isso garante que os recursos sejam aplicados de maneira transparente e eficiente, permitindo um melhor controle sobre a gestão financeira do fundo.

Os recursos do FMTT são utilizados em uma variedade de investimentos e na manutenção do sistema de trânsito e transporte do município. Entre as aplicações destacam-se a implementação

de programas de educação e segurança no trânsito, a otimização do sistema viário, e a melhoria do sistema municipal de transporte coletivo. O fundo também possibilita a participação de técnicos do município em cursos e seminários, contribuindo para o aperfeiçoamento profissional e para a melhoria contínua da gestão do trânsito e transporte.

Com a alteração promovida pela Lei nº 8.179, de 28 de setembro de 2023, houve uma atualização nas diretrizes e nas atribuições do FMTT, enfatizando a importância da gestão democrática e da participação popular no planejamento e na aplicação dos recursos destinados à mobilidade urbana. Essa mudança reflete um compromisso com a transparência e a inclusão da comunidade nas decisões relacionadas ao transporte e trânsito, assegurando que as necessidades da população sejam devidamente consideradas na formulação de políticas públicas.

3.3.5.1.5 Santo André

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

3.3.5.1.6 Osasco

O município de Osasco possui um fundo municipal específico que pode ser aplicado às políticas de mobilidade urbana municipais.

A Lei Municipal nº 3.626/2001, regulamentada pelo Decreto Municipal nº 9.647/2006, conforme alterada, cria, junto ao Gabinete da Secretaria de Transportes e da Mobilidade Urbana - SETRAN, o Fundo Municipal de Trânsito, que tem por objetivo garantir condições financeiras para o custeio e investimentos destinados ao desenvolvimento das ações de controle, operação, fiscalização, sinalização, engenharia de tráfego e de campo, policiamento do sistema viário e educação de trânsito.

Constituem receitas do Fundo Municipal de Trânsito: (i) arrecadação do valor das multas previstas na legislação de trânsito, por infrações praticadas no uso de vias terrestres municipais, inclusive juros de mora e atualização monetária quando houver; (ii) arrecadação proveniente da exploração de estacionamentos rotativos e em áreas públicas destinadas para esse fim; (iii) arrecadação proveniente da exploração do pátio de recolhimento de veículos; (iv) recursos auferidos a partir de operações urbanas como contrapartida pelo uso de infraestrutura em polos geradores de tráfego; (v) contribuições, transferências de recursos, subvenções, auxílios e doações do Poder Público ou do setor privado; (vi) receitas originadas de convênios, termos de cooperação ou contratos celebrados pelo município; (vii) doações ou patrocínios de organismos ou entidades nacionais ou estrangeiras, de pessoas físicas ou jurídicas nacionais ou estrangeiras; (viii) dotações específicas consignadas no Orçamento Anual ou em créditos adicionais; (ix) recursos repassados pela União, por Governos Estaduais ou outros Municípios; (x) rendimentos e juros provenientes de aplicações

financeiras; (xi) taxas pertinentes ao setor de trânsito; bem como (xii) outras receitas que lhe forem atribuídas por lei.

Ainda, os recursos do Fundo Municipal de Trânsito deverão ser aplicados, preferencialmente, para as seguintes finalidades: (i) financiamento de programas de educação para o trânsito; (ii) criação e manutenção de escolas municipais para educação de trânsito; (iii) aquisição de material permanente, de consumo e de outros insumos necessários à implantação, manutenção, fiscalização, policiamento, engenharia de tráfego e operação do sistema viário; (iv) pagamento pela prestação de serviços ou contratação de empresas ou entidades para estudos, projetos e implantações específicos para o setor de trânsito; (v) pagamento pela prestação de serviços de implantação, gerenciamento e controle de infrações de trânsito por meio de sensoriamento e detecção eletrônicos; (vi) implementação de programas visando a melhoria de qualidade do sistema de trânsito e circulação; (vii) pagamento, desenvolvimento, aprimoramento e capacitação de recursos humanos ligados à área de trânsito; (viii) investimentos na infraestrutura urbana de suporte ao sistema de trânsito e circulação; (ix) capacitação tecnológica do setor de trânsito para monitoramento dos sistemas de gestão de trânsito; (x) investimentos em equipamentos que favoreçam a segurança de pedestre, minimizando conflitos; e (xi) aquisição de equipamentos e manutenção de serviço de apoio ao usuário.

3.3.5.1.7 Barueri

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

3.3.5.1.8 São Bernardo do Campo

A Lei Municipal nº 6.021/2010 dispõe em seu art. 30 e seguintes sobre a regulamentação do Fundo de Assistência ao Trânsito (FATRAN), criado pela art. 1º, da Lei Municipal 4.468/1997. O FATRAN, vinculado à Secretaria de Transportes e Vias Públicas, destina-se a propiciar suporte financeiro à consecução da política de mobilidade urbana.

Constituem receitas do FATRAN: (i) arrecadação proveniente da cobrança de multas previstas na legislação de trânsito e transporte público; (ii) recursos obtidos pela exploração de publicidade em equipamentos ligados ao sistema de transportes e trânsito; (iii) arrecadação decorrente de remoção e estadia de veículos nos pátios de recolhimento; (iv) taxas pertinentes ao setor de trânsito e de transportes, inclusive taxa de gerenciamento do transporte coletivo; (v) contribuições, transferências de recursos, subvenções ou dotações do poder público ou do setor privado; (vi) recursos repassados pelos governos federal e estadual; (vii) receitas originárias de convênios, termos de cooperação ou contratos; (viii) rendimentos e juros provenientes de aplicações financeiras; e (ix) créditos suplementares especiais.

Nos termos do art. 32, os recursos do FATRAN serão aplicados em investimento e manutenção do sistema de trânsito e transporte e sistema viário do Município, tendo por finalidade, dentre outras: (i) a implementação de programas de educação de trânsito e de segurança de trânsito; (ii) a otimização do sistema viário municipal; (iii) a melhoria do sistema municipal de transporte coletivo; (iv) a cooperação com organismos estatais para uma melhor fiscalização do trânsito; e (v) o aperfeiçoamento profissional da equipe técnica do Município, por meio da participação em cursos, palestras, seminários e atividades similares.

3.3.5.1.9 Diadema

O município de Diadema, por meio da Lei Municipal 1.759/1999 possui o Fundo de Assistência ao Trânsito (FUNDATRAN) que possui objetivo a captação de recursos financeiros para:

- (i) Desenvolver, incentivar e contribuir para implantação de projetos de educação de trânsito no Município, além de financiar total ou parcialmente programas integrados de educação de trânsito, desenvolvidos pela Secretaria de Transportes ou com esta conveniados;
- (ii) Custear despesas com trabalhos que visem à otimização do sistema viário municipal, pagamento pela prestação de serviços à entidades de direito privado para execução de programas e projetos específicos do setor de trânsito;
- (iii) Aquisição de material permanente, de consumo e de outros insumos necessários ao desenvolvimento dos programas objeto do FUNDATRAN;
- (iv) Atender o custeio das despesas diversas de caráter urgente inadiável, necessários à execução das ações e serviços do Departamento de Transportes (SU - 2);
- (v) Construção, reforma, ampliação, aquisição ou locação de imóveis para adequação da sede física do Departamento de Transportes (SU - 2);
- (vi) Desenvolver e aperfeiçoar os instrumentos de gestão, planejamento, administração e controle das ações do FUNDATRAN;
- (vii) Cooperar com organismos vinculados ao Estado e à União (CIRETRANs, DETRANs) lotados no Município, concernentes à fiscalização do trânsito no Município de Diadema;
- (viii) Selecionar valores humanos que se dediquem à engenharia de tráfego, engenharia de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito, e promover seu aperfeiçoamento e capacitação; e
- (ix) Fornecer meios, quando necessários e possíveis, para participação de técnicos e delegações do Município em treinamentos, cursos, palestras, seminários e semanas comemorativas de âmbito estadual, nacional e internacional, cujo tema seja relacionado ao trânsito.

O FUNDATRAN é constituído com os seguintes recursos: (i) Produto da arrecadação do Sistema de Estacionamento Rotativo Remunerado - Zona Azul, operado por concessionária contratada e administrado pelo Departamento de Transportes (SU - 2); (ii) Produto de arrecadação das multas de trânsito lavradas no Município, de acordo com os Convênios firmados com a Polícia Militar e o DETRAN; (iii) Doações, legados, subvenções e contribuições de qualquer natureza; (iv) Produto de

arrecadação de Autorização Especial de Trânsito - AET (cargas especiais); (v) Arrecadação proveniente da exploração publicitária advinda de sistemas de sinalização urbana concedidos à iniciativa privada; (vi) Produto da arrecadação auferida com as taxas de guincho e estadia dos veículos recolhidos no pátio de veículos municipal; e (vii) Receitas arrecadadas que sejam provenientes da aplicação das determinações específicas da Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1.997 (Código de Trânsito Brasileiro), na parte que couber ao Município, tais como o licenciamento de bicicletas, ciclomotores, veículos de tração animal, autorizações para obras ou eventos que se realizem ou afetem o sistema viário.

3.3.5.1.10 Carapicuíba

Nos termos da Lei Municipal nº 2.210/2001, o município de Carapicuíba dispõe do Fundo Municipal de Trânsito (FMTRANS). O FMTRANS terá por objetivo a captação de recursos financeiros destinados a: (i) Sinalização; (ii) Engenharia de Tráfego; (iii) Engenharia de Campo; (iv) Fiscalização; (v) Policiamento; (vi) Educação de trânsito; (vii) Pagamento de prestação de serviços ou contratação de empresas ou entidades para estudos, projetos e implantações específicas para o setor de trânsito e transporte público; (viii) Financiamento de programa de educação de trânsito; (ix) Implementação de programas visando a melhoria de qualidade do sistema de trânsito e circulação; (x) Pagamento, desenvolvimento, aprimoramento e capacitação de recursos humanos ligados a área de trânsito e transporte público; (xi) Investimento na infraestrutura urbana de suporte ao sistema de trânsito, circulação e transporte público; (xii) Capacitação tecnológica dos setores de trânsito e transporte público para monitoramento do sistema de gestão de trânsito e transporte público. (xiii) Investimento em equipamentos que favoreçam a segurança na circulação de pedestres; (xiv) Equipamentos e serviços de apoio ao usuário; e (xv) pagamentos de despesas relativas à Junta Administrativa de Recursos de Infrações de Trânsito (JARI), bem como o pagamento por reunião de seus membros, que será definido por Decreto do Poder Executivo.

O FMTRANS é constituído com os seguintes recursos: (i) Arrecadação do valor das multas previstas na legislação de trânsito e convênio celebrado entre o Governo do Estado de São Paulo e o Município de Carapicuíba, para este fim; (ii) Arrecadação proveniente da exploração de estacionamento rotativo em áreas públicas destinadas para este fim; (iii) Recursos proveniente da exploração de publicidade em equipamentos ligados ao sistema viário; (iv) Recursos auferidos a partir de operações urbanas como contrapartida de infraestrutura em polos geradores de tráfegos; (v) Contribuições, transferências de recursos, subvenções auxiliares ou doações do Poder Público ou do Setor Privado; (vi) Receitas originadas de convênio, termos ou cooperação ou contratos que celebre; (vii) Créditos suplementares especiais; (viii) Recursos repassados da União ou pelo Governo Estadual; (ix) Rendimentos e juros provenientes de aplicações financeiras; (x) Taxas pertinentes ao setor de trânsito; (xi) Arrecadação decorrente de remoção, estadia de veículo no pátio de recolhimento.

O município de Mauá possui um Fundo Municipal de Transportes, instituído por meio da Lei Municipal nº 5.622, cuja destinação é a execução de projetos e atividades que visem:

- i. custear e financiar as ações de controle e fiscalização do transporte escolar e transporte irregular de passageiros, exercidas pelo Poder Público Municipal, dar maior segurança ao embarque e desembarque dos alunos no transporte escolar, bem como condições de atendimento de primeiros socorros aos usuários do terminal rodoviário;
- ii. financiar planos, programas, projetos e ações, governamentais ou não, que visem:
 - a) a recuperação e a implementação das faixas destinadas ao transporte escolar no Município;
 - b) a aquisição de materiais e equipamentos para o aparelhamento da enfermaria localizada no terminal rodoviário do Município;
 - c) aquisição ou locação de veículos para fiscalização do transporte irregular de passageiros e transporte escolar;
 - d) aquisição de equipamentos e materiais para o aparelhamento da Secretaria de Transportes.

Constituem-se recursos do Fundo Municipal de Transportes: (i) dotações orçamentárias a ele destinadas; (ii) créditos adicionais suplementares a ele destinados; (iii) receita extrajudicial ou judicial decorrente de multa lavrada pelo município por infração à legislação municipal e/ou contratual cometida por permissionários, concessionários, autorizados ou licenciados para prestação dos serviços de transporte de passageiros individuais ou coletivos nas modalidades existentes, tais como ônibus, táxi, aplicativos, transportes escolares, fretamentos e outros; (iv) receita extrajudicial ou judicial decorrente de multa lavrada pelo município por infração à legislação municipal cometida por aqueles que exercem o serviço de transporte, nas modalidades existentes, de forma irregular, sem autorização, permissão, concessão ou licença expedida pela Administração; (v) receita extrajudicial ou judicial de licenças e taxas municipais sobre veículos que exercem o serviço de transporte no município nas modalidades existentes; (vi) doações de pessoas físicas e jurídicas; (vii) doações de entidades nacionais e internacionais; (viii) recursos oriundos de acordos, contratos, consórcios e convênios, inclusive recursos provenientes de publicidade veiculada em abrigos e pontos de ônibus, locação de espaços e de permissão ou concessão; (ix) preços públicos cobrados por qualquer serviço atribuído à Secretaria de Transportes; (x) rendimentos obtidos com a aplicação de seu próprio patrimônio; bem como (xi) outras receitas eventuais.

3.3.5.1.11 Itaquaquetuba

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

3.3.5.2 Sistema Garantidor da RMSP

A RMSP, no âmbito da Área de Estudo, conta duas parcerias público-privadas no setor de mobilidade urbana, quais sejam as referentes às Linhas 04 – Amarela e 06 – Laranja. Assim, embora

não exista um sistema garantidor específico da RMSPP, tem-se as garantias prestadas pelo Governo do Estado de São Paulo contratualmente nesses projetos.

A garantia prestada em ambos os contratos, apesar de possuir peculiaridades para cada projeto, pode ser resumida em um penhor prestado pela Companhia Paulista de Parcerias (CPP), sociedade por ações, criada para: (i) colaborar, apoiar e viabilizar a implementação do Programa de Parcerias Público-Privadas; (ii) disponibilizar bens, equipamentos e utilidades para a Administração Estadual, mediante pagamento de adequada contrapartida financeira; e (iii) gerir os ativos patrimoniais a ela transferidos pelo Estado ou por entidades da administração indireta, ou que tenham sido adquiridos a qualquer título.

Além disso, o contrato da Linha 06 – Laranja prevê que o penhor prestado pela CPP se dá sobre cotas do Fundo de Investimentos em Cotas de Fundos de Investimentos Renda Fixa Longo Prazo, denominado “BB CPP Projetos”, do qual a CPP é cotista exclusiva.

3.4 Principais operações de transporte no âmbito da RMSPP

3.4.1 Trilhos

A RMSPP conta com serviços de transporte público coletivo sobre trilhos, operados pelo Metrô/SP e pela CPTM. Parte dos serviços são prestados pelas referidas entidades públicas, enquanto outra parte é delegada à iniciativa privada.

3.4.1.1 Companhia Metropolitana de São Paulo - Metrô

O Metrô/SP é responsável por prestar, diretamente, os serviços associados às Linhas 1 – Azul, 2 – Verde e 3 – Vermelha, além do Monotrilho da Linha 15 – Prata.

Tendo em vista que a implementação do sistema de transportes por trilhos na RMSPP, nas linhas mencionadas, é realizada por prestação direta, não há contrato ou outro instrumento de delegação de tais operações.

3.4.1.2 Linha 4 do Metrô

Em 29 de novembro de 2006, foi celebrada parceria público-privada Metrô/SP e a Concessionária da Linha 4 do Metrô S.A, voltada à exploração da operação dos serviços de transporte de passageiros na Linha 4 – Amarela.

A parceria público-privada foi precedida de licitação, por meio de concorrência internacional do tipo menor preço, e tem prazo de 32 (trinta e dois) anos de duração, com valor de contrato no montante de R\$ 790.000.000,00 (setecentos e noventa milhões de reais).

A remuneração da Concessionária, prevista na Clausula Sexta do Contrato, deverá ser realizada com base em duas parcelas:

Parcela A: Receita tarifária obtida por meio da tarifa de remuneração fixada em R\$ 2,08 por passageiro transportado (data-base 01/02/2005).

Parcela B: Contraprestação pecuniária devida pelo Poder Concedente, a ser paga em duas etapas:

- (i) 24 parcelas mensais iguais e sucessivas, no valor de R\$ 1.562.500,00 (data-base 01/08/2006), vencendo a primeira no dia 15 do mês de início da operação comercial;
- (ii) 24 parcelas mensais igual e sucessivas, no valor de R\$ 1.562.500,00 (data-base 01/08/2006), vencendo a primeira no dia 15 do mês subsequente à apresentação do conjunto de instrumentos jurídicos que comprovem a efetiva contratação do financiamento e fornecimento dos Trens Metroviários do Sistema de Material Rodante.

O pagamento da contraprestação pecuniária será garantido pela Companhia Paulista de Parcerias (CPP), até o limite de R\$ 60.000.000,00, que será reajustado periodicamente na mesma data e pelo mesmo índice aplicável à tarifa de remuneração. O valor que exceder o garantido pela CPP será constituído como dívida exclusiva do Poder Concedente.

A arrecadação da operação será operada por uma câmara de compensação, e a Concessionária, juntamente com a Companhia de Metrô, CPTM e SPTrans formarão o comitê gestor de integração, com prerrogativas de participação nos processos decisórios do sistema, fiscalização da arrecadação tarifária, estabelecimento de regras de operacionalização da repartição da arrecadação e, por fim, recebimento diário, em conta bancária própria, da parte que lhe cabe nas receitas comuns proveniente da arrecadação tarifária.

3.4.1.3 Linhas 5 – Lilás e 17 - Ouro

Em 05 de abril de 2018, o Estado de São Paulo, por intermédio da STM, celebrou, com Consórcio Via Mobilidade, formado pelas empresas CCR S.A e Grupo RuasInvest Participações S.A, contrato de concessão para operação e gestão das Linhas 5 – Lilás e 17 – Ouro, envolvendo adequação, operação, conservação e manutenção delas.

A concessão foi firmada com um prazo de 20 (vinte) anos, e possui um valor de contrato estimado em R\$ 10.869.869.395,90 (dez bilhões, oitocentos e sessenta e nove milhões, oitocentos e sessenta e nove mil, trezentos e noventa e cinco reais e noventa centavos), equivalente ao somatório dos valores nominais das estimativas das receitas decorrentes da tarifa de remuneração e receitas acessórias.

A concessionária, conforme cláusula 20 do contrato, fará jus ao recebimento do valor da tarifa de remuneração fixada em R\$ 1,73 (data-base 01/02/2017). A remuneração então será calculada vinculando a receita tarifária com o desempenho e a qualidade do serviço prestado, mediante indicadores de desempenho, conforme imagem abaixo:

Figura 2: Remuneração da concessionária

19.2. A composição da remuneração da CONCESSIONÁRIA, conforme indicado na Cáusula 19.1, pode ser expressa na seguinte fórmula matemática:

$$\text{REMUNERAÇÃO} = (\text{RECEITA TARIFÁRIA}) * [0,95 + 0,05 * (\text{CMD}^C_t)]$$

Onde:

CMD^C_t :	Valor resultante do COEFICIENTE DE MENSURAÇÃO DE DESEMPENHO DA CONCESSÃO no mês t ($0 < \text{CMD}^C_t < 1$); e
instante t:	mês de apuração;

Fonte: Contrato nº 003/2018-STM

O valor de remuneração devido à concessionária será realizado por meio de depósito em conta corrente de sua titularidade.

A Concessionária integrará o Sistema de Arrecadação do Bilhete Único, responsável pela (i) arrecadação, aferição de gerenciamento dos recursos recebidos de créditos eletrônicos; (ii) controle da contagem física e utilização dos créditos pelos passageiros transportados; (iii) distribuição dos valores arrecadados aos operadores e concessionárias; (iv) pagamento devidos a título de receita tarifária; e (v) elaboração e remessa de relatórios dos eventos da arrecadação.

O gerenciamento desse Sistema é realizado pelo Comitê Gestor, constituído por representantes da SPTrans, STM e da SMMT, além de gestores das empresas operadoras públicas e concessionárias de serviços de transporte público coletivo de passageiros metroviários. A Câmara de compensação será a fiel depositária os valores arrecadados, tendo sido contratada instituição financeira, de onde, diariamente, serão repassados os valores arrecadados, conforme regras de rateio definidas.

Ambas as linhas concedidas, apesar de caráter metropolitano, funcionam no transporte de passageiros dentro do Município de São Paulo. A Linha 17 – Ouro, todavia, ainda se encontra em construção, e tem prazo de conclusão programado para junho de 2026⁹

3.4.1.4 Linha 6 – Laranja

Em 18 de dezembro de 2013, o Estado de São Paulo, por intermédio da Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos – STM, celebrou com a Concessionária MOVE São Paulo S/A, contrato de concessão patrocinada para implantação de obras civil e sistemas, fornecimento do material

⁹ Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2024/07/01/prometida-para-copa-de-2014-conclusao-da-obra-na-linha-17-ouro-do-monotrilho-em-sp-e-adiada-para-junho-de-2026.ghtml>

rodante, operação, conservação, manutenção e expansão da Linha 6 – Laranja do Metrô de São Paulo.

A linha, que ainda não está em operação, integrará o sistema metropolitano de transportes, conectando a Zona Norte ao Centro do Município São Paulo.

O contrato foi firmado pelo prazo de 25 anos, e o valor do contrato é de R\$ 23.138.729.185,58 (vinte e três bilhões, cento e trinta e oito milhões, setecentos e vinte e nove mil, cento e oitenta e cinco reais e cinquenta e oito centavos.)

A remuneração da concessionária será composta pelas seguintes parcelas:

Parcela A – Receita decorrente da tarifa de remuneração, fixada em R\$ 1,60, por passageiros transportado (data-base 01/02/2013), a partir do início da operação comercial, plena ou parcial.

Parcela B – Contraprestação pecuniária devida no valor anual de R\$ 606.787.363,80 (data-base 01/10/2013), a ser paga mensalmente após o início da operação comercial, vinculada ao desempenho, mensurado por índices de qualidade dispostos no contrato. No projeto inicial, a data de entrega das obras era no ano de 2018.

Ocorre que, de acordo com as disposições contratuais, as obras e a operação da Linha 6-Laranja, já deveriam ter sido entregues. Conforme apurado pelo portal de notícias UOL¹⁰, o Consórcio Move iniciou as obras com atraso, em 2015, mas, em decorrência das investigações da Operação Lava Jato, que envolviam empresas do Consórcio, abandonou o projeto alegando não gozar de recursos para a sua continuidade. Com as obras paradas por alguns anos, o contrato foi cancelado pelo então governador, Gerado Alckimin, em 2018, e os direitos do Consórcio Move foram adquiridos pelo grupo espanhol Acciona em 2020, sem que houvesse a necessidade de nova licitação.

Agora, a concessionária vem enfrentando problemas de natureza geológica em algumas obras de estações, e o prazo para início da operação, antes previsto para o ano de 2025, deverá ser entregue totalmente em 2027¹¹

3.4.1.5 Linhas 8 - Diamante e 9 – Esmeralda do Trem metropolitano

No dia 30 de junho de 2021, o Estado de São Paulo, por intermédio da STM, celebrou com a Concessionária das Linhas 8 e 9 do Metrô/SP, contrato de concessão administrativa para operação

¹⁰ Disponível em: <https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2024/06/02/linha-laranja-metro-sp-problemas.htm#:~:text=Cratera%20e%20s%C3%ADtio%20arqueol%C3%B3gico:%20a,da%20linha%20laranja%20do%20metr%C3%B4&text=Dificuldades%20geol%C3%B3gicas%20nas%20obras%20da,que%20est%C3%A3o%20tentando%20agilizar%20cronogramas.>

¹¹ Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2024/05/27/concessionaria-da-linha-6-laranja-do-metro-preve-atraso-em-entrega-e-pede-r-230-milhoes-a-mais-para-manter-cronograma.ghtml>

e gestão das linhas objeto da licitação, além de investimento, conservação, manutenção dos bens integrantes da concessão.

A concessão foi firmada com um prazo de 30 (trinta) anos, podendo ser prorrogado, e possui um valor estimado em R\$ 3.356.000.000,000 (três bilhões e trezentos e cinquenta e seis milhões de reais), equivalente ao somatório dos investimentos e do valor da outorga fixa mínima.

A linha 8 – Diamante é responsável por transportar passageiros entre os Municípios de São Paulo, Osasco, Carapicuíba, Barueri e Itapevi. Já a linha 9 – Esmeralda é responsável pelo transporte de passageiros entre os Municípios de Osasco e São Paulo.

A remuneração da Concessionária será composta pelas parcelas fixa e variável da Contraprestação Pecuniária da Concessão. O cálculo da remuneração é representado pela soma das parcelas dispostas abaixo, em que Aa representa a frota operacional; Am representa a parcela relativa a frota operacional modernizada; e B a frota modernizada recebida. O cálculo da contraprestação, então é o somatório das três parcelas.

Parcelas A variável (Aa e Am) – paga mensalmente, a título de remuneração dos serviços de manutenção preventiva, corretiva e revisão geral dos trens, a partir do mês de execução dos serviços de manutenção preventiva e corretiva, até o final do prazo da concessão, observada a aplicação do coeficiente de Mensuração de Desempenho e os quantitativos de trens em operação para a linha 8.

Parcela B fixa – paga mensalmente, a partir do 13º mês da concessão, a título de remuneração dos serviços de renovação da frota, por ocasião do recebimento do primeiro trem novo até o final do prazo da concessão e disponibilidade de trens da concessão administrativa.

A gestão orçamentária e o processo financeiro da concessão serão administradas por unidades de controle do projeto a ser constituída pelo presidente da CPTM, conforme item 8.8 da cláusula oitava do contrato.

3.4.2 Pneus

O transporte público coletivo por ônibus, na RMSP, é gerenciado pela EMTU, responsável por gerir os serviços de ônibus metropolitanos na RMSP e em outras regiões metropolitanas do Estado: Sorocaba, Campinas, Vale do Paraíba e Litoral Norte e Baixada Santista.

Na RMSP, a EMTU atende as cinco áreas que foram criadas para prestação dos serviços, quais sejam:

Área 1 - Cotia, Embu das Artes, Embu Guaçu, Itapeçerica da Serra, Juquitiba, São Lourenço da Serra, Taboão da Serra, Vargem Grande Paulista. Operado pelo Consórcio Intervias.

Área 2 - Barueri, Caieiras, Cajamar, Carapicuíba, Francisco Morato, Franco da Rocha, Itapevi, Jandira, Osasco, Pirapora do Bom Jesus, Santana de Parnaíba. Operado pelo Consórcio Anhanguera.

Área 3 - Arujá, Guarulhos, Mairiporã, Santa Isabel. Operado pelo Consórcio Internorte.

Área 4 - Biritiba Mirim, Ferraz de Vasconcelos, Guararema, Itaquaquecetuba, Mogi das Cruzes, Poá, Salesópolis, Suzano. Operado pelo Consórcio Unileste.

Área 5 - Diadema, Mauá, Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra, Santo André, São Caetano do Sul, São Bernardo do Campo. Operado pelo Consórcio NEXT.

Conforme localizado no Diário Oficial Empresarial do Estado de São Paulo, do dia 22 de março de 2007, as áreas 1 a 4 da RMSP foram licitadas pela EMTU no ano de 2006. Não foi possível, todavia, localizar os contratos assinados no âmbito da contratação.

De toda forma, através de notícias veiculadas na mídia, foi possível identificar que os contratos firmados em 2006 tinham prazo de 10 anos¹², de modo que deveria ter sido realizada nova licitação para as linhas metropolitanas. Ocorre que, desde 2016, os contratos vencidos vêm sendo aditados para que os prazos sejam renovados, sem que um novo processo licitatório seja realizado para regularizar a prestação dos serviços de ônibus metropolitanos.

De acordo com o site do Programa de Parcerias de Investimentos do Estado de São Paulo (PPI-SP), o processo para licitação dos serviços foi iniciado em 2016, com a realização de audiência pública e posteriormente um período para consulta pública. Entretanto, após sua publicação, o edital de licitação e seus respectivos anexos se encontram, desde 2017, em fase de análise para republicação.

No que tange à área 5 da RMSP, foi realizado o processo de concorrência em janeiro de 2011, conforme publicado no site da EMTU¹³. Entretanto, em razão do procedimento ter fracassado por não haver interessados, não foi licitada até hoje, apesar de haver a publicação de edital, também no site da EMTU. Conforme consta nos portais de notícias, a referida área 5 nunca foi licitada, e mantém um regime de operação por provável contratação precária¹⁴.

12 Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2021/02/26/sem-licitacao-emptu-prorroga-ate-2022-contratos-com-consorcios-de-onibus-da-grande-sao-paulo/>

13 Disponível em: <https://www.emtu.sp.gov.br//Sistemas/licitacao/aviso.htm?ch=548&result=ok>

14 Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2022/10/18/emptu-prorroga-sem-licitacao-ate-janeiro-de-2024-contratos-com-consorcios-de-onibus-da-grande-sao-paulo/>

3.5 Situação atual da prestação dos serviços do STPP/RMR

3.5.1 Principais operações de transporte nos Municípios Relevantes:

3.5.1.1 São Paulo

O Município de São Paulo, representado pela Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes, celebrou, em 24 de maio de 2019, contratos de adesão com as 32 Concessionárias de Transporte Público Coletivo de Passageiros no Município, como consequência das Concorrências Públicas nºs 001,002 e 003/2015/SMT. Apesar de haver um contrato subsidiário com todas as Concessionárias como parte, foram celebrados contratos individualmente com cada uma das empresas. As concessões foram outorgadas para os concessionários divididos por grupos que, por sua vez, foram fracionados em lotes. Os grupos são: Estrutural, que transportará passageiros por corredores e vias de grande movimento; Articulação Regional, que fará a ligação entre bairros; e Local de Distribuição, que fará a ligação dos bairros com os terminais e as estações de metrô e trens metropolitanos.

Ao passo em que os contratos assinados são de adesão e, por isso, muito similares entre si, as informações contratuais e aos referentes aos termos de aditamento são essencialmente as mesmas, com diferenças quanto a composição de cada lote e, conseqüentemente, o valor auferido para cada um dos Concessionários.

Os contratos firmados com as 32 concessionárias têm a finalidade de atender às necessidades de deslocamento da população. Os serviços englobam, além da operação da frota de veículos e serviços complementares, a operação das bilheterias dos terminais de integração e estação de transferência e dos postos de atendimento ao usuário do Bilhete Único; administração, manutenção e conservação dos terminais de integração e estações de transferência; operação dos terminais de integração e estações de transferência; e serviços de tecnologia da informação aplicados ao monitoramento da frota, conforme o contrato.

O contrato tem prazo de 20 anos, com a possibilidade de prorrogação por até 1 ano, desde que atendido o interesse público e devidamente justificado pelo Poder Público. Ademais, o contrato tem um valor global estimado o equivalente ao somatório do valor presente da remuneração anual estimada do contrato do referido lote de serviço, durante o período contratual, adotada uma taxa de desconto de 9,85% ao ano.

Os contratos de concessão firmados, até dezembro de 2024, contam com, essencialmente, 9 Termos de Aditamento ao Contrato. A existência de variações na quantidade de Termos celebrados se dá em razão de particularidades que possam ter ocorrido pontualmente com as concessionárias e, por isso, houve a necessidade de pactuação de um Termo individualizado. Em geral, são os termos e seu conteúdo:

Termo de Aditamento 1

Celebrado em 06 de setembro de 2019, o termo alterou o prazo da concessão de 20 anos para 15 anos. Também, em razão da diminuição do prazo, reduziu a taxa interna de retorno do contrato, de 9,85% a.a para 9,1% a.a, além de estabelecer novos parâmetros para a idade da frota patrimonial da concessionária.

Termo de Aditamento 2

Celebrado em 30 de dezembro de 2019, o Termo de Aditamento nº 2 alterou, excepcionalmente a idade de operação de miniônibus para circulação. Também, reduziu o valor do contrato para adequar ao novo prazo da concessão, além de alterar o valor da garantia contratual e outras alterações operacionais.

Termo de Aditamento nº 3

Celebrado em 30 de agosto de 2021, o Termo de Aditamento nº 3, foram alterados, dentre outras disposições contratuais, a responsabilidade do Poder Concedente, em que passou a dever realizar as seguintes atividades: (i) operação das bilheterias dos terminais de integração e estações de transferência e dos pontos de atendimento ao usuário do Bilhete Único; (ii) a administração, manutenção e conservação dos Terminais de Integração e estações de transferência; e (iii) a operação dos Terminais de integração e estações de transferência.

Ainda, foi determinado que, enquanto não finalizado o procedimento de licitação e contratação dos serviços mencionados, pelo Poder Concedente/SPTTrans, as concessionárias são obrigadas a firmar contratos, através das suas entidades de classe, com empresas fornecedoras dos serviços, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo Poder Concedente.

Termo de Aditamento nº 4

Firmado em 27 de maio de 2022, o Termo de Aditamento nº 4 sobrestou por tempo determinado a previsão constante no Item 7.1 do Clausula Sétima do 3º Termo de Aditamento, referente às despesas de pessoal com cobrado.

Termo de Aditamento nº 5

Celebrado em 15 de dezembro de 2022, o Termo de Aditamento nº 5 determinou que a concessionária deveria apresentar, até o dia 28/02/2023, novo cronograma da composição da frota, em que deve contar a atualização dos índices de redução anual de poluentes. Também, flexibilizou, excepcionalmente, a operação da frota de miniônibus com idade superior à delimitada contratualmente, sem prejuízo dos ajustes operacionais previstos.

Termo de Aditamento nº 6

Celebrado em 05 de maio de 2023, o referido Termo de Aditamento dispôs de nova forma como o as atividades de operação das bilheterias dos terminais de integração e estações de transferência e dos postos de atendimento ao usuário do Bilhete Único devem ser executadas.

Termo de Aditamento nº 7

Celebrado em 15 de setembro de 2023, este Termo dispôs sobre a remuneração dos veículos elétricos à bateria; do reajuste da parcela dos veículos elétricos; sobre fatos não admissíveis para a Concessionária obter reequilíbrio econômico-financeiro; aplicação e acompanhamento da subvenção para investimento; e da flexibilização da idade para operação de miniônibus.

Termo de Aditamento nº 8

Celebrado em 29 de dezembro de 2023, a primeira proposta do Termo foi para alterar a Tabela de Eventos ou Ocorrências Contratuais da Cláusula de Penalidade do Contrato de Concessão e da flexibilização excepcional da idade de permitida de miniônibus para operação.

A remuneração das concessionárias é calculada pela seguinte fórmula, disposta no item 7.1 da Clausula sétima do contrato:

Figura 3: Fórmula de remuneração básica

A fórmula da remuneração básica estabelece o custo para a execução do serviço e é dada a seguir:

$$RB = PA1 + PA2 + PA3 + PA4, \text{ onde:}$$

RB - Remuneração Básica

PA1, PA2, PA3, PA4 - Parcelas componentes da Remuneração Básica, descritas detalhadamente nesta cláusula e no Anexo IV - 4.5, e correspondendo à remuneração dos serviços efetivamente realizados.

PA1 – custeio de: pessoal (motorista e cobrador), incluindo salários, encargos e não incluindo benefícios.

PA2 – combustível, lubrificantes e rodagem.

PA3 - Peças e acessórios, investimento (frota, garagens, instalações, equipamentos embarcados), administração, pessoal de manutenção e fiscalização, e benefícios.

PA4 - Custo fixo da reserva técnica

Fonte: Contrato nº 020/2019-SMT

Sobre o valor calculado da remuneração básica das concessionárias, será aplicada a remuneração proposta por cada uma, além do índice de demanda, resultando na Remuneração de Referência do operador (RR), conforme abaixo:

Figura 4: Remuneração de Referência do Operador

Sobre a remuneração básica (RB) será aplicada a tarifa de remuneração proposta pelo licitante e o índice de demanda, resultando na Remuneração de Referência do Operador (RR), de acordo com a fórmula a seguir.

$RR = (RB \times (TO / TR) \times IP)$, onde:

TO – Tarifa proposta pelo licitante - R\$ 2,6139

TR – Tarifa de referência - R\$ 2,6139

IP - Índice de demanda

7.2.1. O índice de demanda é determinado pela seguinte equação:

$$IP = 0,50 ED + 0,50$$

ED - Efeito da Demanda na remuneração

Fonte: Contrato nº 020/2019-SMT

Por fim, para atingir a remuneração final (R) da concessionária, serão considerados os indicadores de qualidade, de produtividade, e os impostos incidentes sobre receita.

3.5.1.1.1 Situação atual dos contratos

Conforme disposto no Decreto Municipal nº 63.328, de 9 de abril de 2024, por força das decisões judiciais proferidas nos autos das ações criminais nº 1008559-36.2024.8.26.0050 e 1005200-78.2024.8.26.0050, o Prefeito do Município de São Paulo decretou intervenção nas empresas Transwolff Transporte e Turismo Ltda, responsável pelos Lotes D10 e D11, e a UpBus Qualidade em Transporte S.A, responsável pelo lote D4.

Conforme o que foi noticiado nos maiores veículos de notícias do país, as empresas sofreram a intervenção por suspeitas de estarem sendo usadas para lavar dinheiro para organizações criminosas. Assim, foram alocados, para gerir as empresas, funcionários da SPTrans e comitês formados por servidores da Controladoria-Geral do Município, da Procuradoria-Geral do Município e da Secretaria da Fazenda.

3.5.1.2 Guarulhos

A Prefeitura de Guarulhos celebrou, em 2010, contrato de concessão de serviço público de transporte coletivo de passageiros com as vencedoras do certame, quais sejam: Empresa de Ônibus Vila Galvão Ltda, Viação Urbana Guarulhos S/A e Viação Campo dos Outros Ltda. Os respectivos contratos firmados são: 032306/2010-STT, 032406/2010-STT e 032506/2010-STT. Os contratos tinham prazo de duração de 10 (dez) anos.

O Secretário da Fazenda do Município de Guarulhos apresentou representação ao Ministério Público de São Paulo¹⁵, em razão da celebração de termos aditivo, no ano de 2020, que prorrogaram a vigência dos contratos por mais 10 anos.

Conforme documentos da representação, o Secretário da Fazenda solicita que sejam apuradas irregularidades nos processos de prorrogação dos prazos, alegando a existência de violação ao princípio da vinculação ao instrumento convocatório, uma vez que foram descumpridas obrigações do edital, quando não apresentaram documentos comprobatórios de satisfatório padrão de desempenho na prestação do serviço.

Ainda, o secretário alegou que, ao passo em que as prorrogações de prazo foram justificadas em benefício do equilíbrio econômico-financeiro das concessões, o município também foi condenado, em sentença arbitral a indenizar as empresas, no valor de R\$ 632.986.224,10 justamente para recomposição do reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos.

De toda forma, os contratos não estão disponíveis no site da prefeitura, tampouco foi possível localizá-los em outros portais de informação.

3.5.1.3 Osasco

A Prefeitura de Osasco por meio do Contrato nº 025/2016 concedeu o serviço de transporte coletivo da cidade à empresa Viação Osasco Ltda, em 16 de maio de 2016, pelo valor estimado de R\$ 93.474.740,80, com vigência de 20 anos, podendo ser prorrogado por mais 10 anos.

Conforme estipulado na cláusula 4.12.1, a Viação Osasco Ltda será remunerada através da receita tarifária total proveniente da cobrança da tarifa devida pelos usuários, estabelecida pela Prefeitura de Osasco, e pelo pagamento, pela Prefeitura de Osasco, de valores complementares à receita tarifária, como subsídio ao passageiro, além do valor pago pela tarifa.

A tarifa será ainda reajustada anualmente, podendo ser revista para restabelecer a equação econômico – financeira do contrato nos seguintes casos: (a) sempre que ocorrer modificação operacional determinada pela Prefeitura de Osasco quando comprovada repercussão nos custos da Viação Osasco Ltda para mais ou para menos, conforme o caso, isoladamente ou em conjunto com outra modificação; (b) sempre que ocorrer variação da composição de investimentos em frota, decorrente de determinação da Prefeitura de Osasco, em razão de acréscimo ou diminuição de veículos, mudança de modal ou tipo de veículo, ou modificação de vida útil ou idade média máxima não estabelecida previamente; (c) sempre que forem criados, alterados ou extintos tributos que incidem sobre o serviço ou a receita da Viação Osasco Ltda; (d) sempre que houver alteração nos

¹⁵ Disponível em: <https://www.g7news.com.br/guarulhos-denuncia-ao-mp-sobre-contratos-com-empresas-de-onibus-pode-fritar-aliado-e-esconder-algo-maior.php>

encargos relativos aos investimentos; e (e) sempre que ocorrências supervenientes, decorrentes ou não de força maior, caso fortuito, fato do príncipe, fato da Administração ou de interferências imprevistas, resultem, comprovadamente, em acréscimo ou redução dos custos da Viação Osasco Ltda.

Para o fiel cumprimento das obrigações, a Viação Osasco Ltda prestou como garantia contratual o valor de R\$ 6.650.700,00, correspondente a 3% sobre o valor do investimento total. Tal garantia é prestada mediante caução em dinheiro, títulos da dívida pública, seguro-garantia ou fiança bancária.

Ademais, o referido contrato veda a subconcessão dos serviços e a transferência do controle societária da concessionária, salvo quando houver prévia anuência da Prefeitura de Osasco.

Por fim, o contrato de concessão celebrado com a Viação Osasco Ltda foi aditado em 06 de dezembro de 2019, com vistas à implementação do benefício de integração tarifária gratuita entre as linhas municipais do sistema de transporte público coletivo por ônibus. O referido benefício é custeado pela Prefeitura de Osasco, na forma de ressarcimento em dinheiro à Viação Osasco Ltda, referente ao número de passageiros que deixaram de pagar a tarifa devido à integração gratuita.

3.5.1.4 Santo André

Conforme as informações disponíveis no site da Prefeitura de Santo André¹⁶, foi constatado que a SA Trans - Santo André Transportes (SA Trans), estabelecida em dezembro de 1989, é responsável pela gestão dos transportes públicos do município.

Em 1997, o serviço de transporte coletivo de Santo André foi completamente terceirizado, resultando na padronização visual dos ônibus municipais, no aumento da frota e na implementação da bilhetagem eletrônica. A SA Trans deixou de operar o sistema e passou a atuar exclusivamente como órgão gestor. Ademais, o sistema de transporte coletivo municipal abrange toda a área urbana de Santo André, com 48 linhas operadas por sete empresas.

O site da SA Trans¹⁷ informa que o transporte público coletivo em Santo André é atualmente realizado por subconcessão, e as empresas responsáveis pela operação do transporte coletivo na cidade são o Consórcio União Santo André e a Suzantur. Por fim, não foi possível identificar os contratos celebrados com as empresas que operam o serviço de transporte coletivo na cidade.

¹⁶ Disponível em: <https://web.santoandre.sp.gov.br/portal/secretarias-paginas/18/linhas-de-onibus-municipais/>. Acessado em: 06 de dezembro de 2024.

¹⁷ Disponível em: <https://satrans.santoandre.sp.gov.br/portal/servicos/1007/onibus#:~:text=TRANSPORTE%20P%C3%9ABLI%20COLETIVO%20em%20Santo,Uni%C3%A3o%20Santo%20Andr%C3%A9%20e%20Suzantur>. Acessado em: 06 de dezembro de 2024.

3.5.1.5 Barueri

Não foi possível localizar instrumentos contratuais de prestação de serviços de transporte coletivo de passageiros no Município de Barueri. Entretanto, com base nas informações disponibilizadas na página on-line da Prefeitura, foi realizada licitação para contratação de empresa para prestação de serviço de transporte de passageiros. O procedimento, Tomada de Preço nº 007/2018, tinha, como prazo da concessão, 12 (doze) meses de duração, podendo ser prorrogado na forma de lei.

Ocorre que, apesar de disponibilizado o edital, a Prefeitura não disponibilizou o contrato referente à concessão, impossibilitando análise mais aprofundada da prestação dos serviços em Barueri.

3.5.1.6 São Bernardo do Campo

O Município de São Bernardo do Campo firmou, em 05 de março de 2020, com a empresa Bernatrans Transportes Urbanos S.A, contrato de concessão para prestação e exploração do serviço municipal de transporte público coletivo de passageiros.

A contratação foi precedida de licitação, que aconteceu por meio da Concorrência nº 10.023/2019, e concedeu à concessionária o direito de exploração dos serviços por 25 (vinte e cinco) anos nos casos de: (i) amortização de investimento; (ii) indenização ou compensação de eventual desequilíbrio econômico-financeiro; (iii) motivos de ordem econômica em que a prorrogação seja alterativa à impactos no orçamento municipal; e (iv) manutenção da prestação do serviço adequado por meio de avaliação sistemática do desempenho do serviço.

Como garantia do contrato, o Município se obriga a manter, em conta reserva do equilíbrio econômico-financeiro, saldo correspondente mínimo, ao valor equivalente a uma parcela da compensação feita pelo Concedente pela utilização dos serviços sem pagamento de tarifa gratuita, somada ao valor médio mensal da outorga variável sobre a refeita bruta tarifária.

O valor estimado do contrato é de R\$ 174.455.997,00, correspondente ao total de investimentos previstos ao longo da concessão.

A concessionária será remunerada pela tarifa de remuneração, que será constituída pelo preço público sobre do usuário, somado à receita oriunda de outras fontes de custeio, incluindo compensações feitas pelo poder concedente no caso de eventuais descontos ou isenções do pagamento da tarifa ou mesmo subsídios para garantir a modicidade tarifária ao usuário.

Em 29 de dezembro de 2023, as partes celebraram Termo de Aditamento do Contrato em que (i) alterou a secretaria responsável pela gestão do contrato; e (ii) alterou cláusulas contratuais de remuneração da concessionária em razão do aumento do preço dos combustíveis em 2023.

3.5.1.7 Diadema

Não foram encontrados instrumentos contratuais relacionados à concessão do serviço de transporte coletivo do Município de Diadema. No entanto, com base nas informações disponíveis no site da Prefeitura de Diadema, foi possível identificar que a Prefeitura, por meio do Contrato nº 0037¹⁸ de 2023, contratou a empresa Oficina Consultores Associados S/C Ltda para realizar estudos de modelagem técnica, econômica e jurídica sobre a delegação do serviço de transporte público coletivo do município, estudos que também não foram identificados. O contrato foi assinado em 25 de abril de 2023, no valor de R\$ 280.000,00.

Por fim, identificamos que, em fevereiro de 2023, a Prefeitura de Diadema realizou uma audiência pública para renovar a concessão de transporte coletivo municipal¹⁹, porém o resultado e o andamento do processo também não estão disponíveis.

3.5.1.8 Carapicuíba

Não foi possível localizar os instrumentos contratuais responsáveis pela concessão do transporte coletivo do Município de Carapicuíba. No entanto, mediante pesquisa através de veículos de comunicação da Prefeitura de Carapicuíba, foi possível identificar que a empresa ETT Carapicuíba é a atual prestadora dos serviços de transporte coletivo da cidade, operando em linhas municipais e intermunicipais²⁰.

3.5.1.9 Mauá

O Município de Mauá firmou, em 15 de agosto de 2014, contrato de concessão com a empresa Transportadora Turística Suzano Ltda. O objeto do contrato é a concessão dos serviços municipais de transporte público coletivo urbano. A concessão foi precedida de licitação, em que a concessionária se sagrou vencedora, e garantiu a prestação do serviço pelo prazo de 10 anos, com um valor estimado em R\$ 1.039.477.710,15.

Também, o contrato previu a possibilidade de prorrogação do prazo da concessão, por igual período, desde que cumpridas as obrigações contratuais e metas e finalidade estabelecidas no edital, acompanhado de pagamento de nova outorga.

Nesse sentido, as partes firmaram o 1º Termo de Aditamento ao contrato em 14 de agosto de 2024, em que o a vigência do contrato foi prorrogada, com nova data de termo em 14 de agosto de 2034. Também, o Termo de Aditamento atualizou o valor de outorga do contrato.

18 Disponível em: <https://transparencia.diadema.sp.gov.br/transparencia/servlet/wpinfocontrato?9802>. Acessado em: 05 de dezembro de 2024.

19 Disponível em: <https://portal.diadema.sp.gov.br/diadema-faz-audiencia-para-renovar-concessao-do-transporte-coletivo/>. Acessado em: 05 de dezembro de 2024

20 Disponível em: <https://ettcarapicuiiba.com.br/>. Acessado em: 06 de dezembro de 2024.

3.5.1.10 Itaquaquetuba

A Concorrência Pública nº 08 de 2019, concedeu o serviço de transporte público coletivo da cidade de Itaquaquetuba à empresa vencedora do certame, a SPE Expresso Planalto Transporte e Logística Ltda, tendo assinado o Contrato de Concessão nº 32/20 em 18 de março de 2020. A concessão tem duração de 10 (dez) anos a partir da emissão da ordem de início pela Prefeitura de Itaquaquetuba, podendo ser prorrogada por mais 10 (dez) anos. No entanto, a data de emissão da ordem de início pela Prefeitura de Itaquaquetuba não pôde ser identificada, o que dificulta a análise do início da concessão.

A concessão do serviço de transporte coletivo de Itaquaquetuba está avaliada em aproximadamente R\$ 420.148.943,29, com previsão de investimentos no valor de R\$ 72.101.472,75. Como garantia para cumprir as obrigações contratuais, a empresa vencedora deve apresentar 5% do valor dos investimentos estimados pela Prefeitura de Itaquaquetuba, sob a forma de caução, títulos da dívida pública, fiança bancária ou seguro garantia. Ademais, a cada ano de contrato transcorrido, a concessionária poderá resgatar 10% do valor da garantia apresentada.

Como compensação pelos serviços prestados, a concessionária tem direito a toda a receita proveniente da cobrança de tarifas, seja em dinheiro ou em outros meios de pagamento válidos para as viagens, bem como a receitas adicionais, acessórias ou de projetos associados, incluindo uma parcela destinada a manter as tarifas acessíveis. Além disso, a tarifa será ajustada anualmente para refletir a variação dos preços dos insumos e salários que compõem os custos do serviço de transporte coletivo.

Ademais, conforme análise dos dispositivos do Contrato de Concessão nº 32/20, a concessionária também tem direito a revisão do valor tarifário na ocorrência dos seguintes casos: a) sempre que houver modificação unilateral do Contrato de Concessão nº 32/20 imposta pela Prefeitura de Itaquaquetuba, que importe em variação de custos ou de receitas, para mais ou para menos, conforme o caso; b) sempre que forem criados, alterados ou extintos tributos ou encargos legais ou sobrevierem disposições regulamentares ocorridas após a data de apresentação da proposta, de comprovada repercussão nos custos da concessionária, para mais ou para menos conforme o caso; c) sempre que houver acréscimo ou supressão de encargos, para mais ou para menos, conforme o caso; d) sempre que ocorrências supervenientes, decorrentes de caso fortuito, força maior, fato do príncipe, fato da Administração ou de interferências imprevistas que resultem, comprovadamente, em variações do custo da concessionária; e) sempre que houver alteração legislativa de caráter específico que tenha impacto direto sobre as receitas da concessionária, como por exemplo a que concede isenção, redução, desconto ou qualquer outro privilégio tributário, tarifário ou fiscal; f) sempre que forem constatadas modificações estruturais dos preços relativos dos fatores de produção ou modificações substanciais nos preços dos insumos relativos aos principais componentes de custos, não atendidas ou cobertas pelos reajustes tarifários previstos em contrato,

observados os preceitos legais pertinentes; g) sempre que a variação do IPK equivalente pelo serviço coletivo de transporte for superior a 2% para mais ou para menos no período dos últimos 12 meses; e h) sempre que a Prefeitura de Itaquaquecetuba não conseguir alterar eventual legislação existente que contraria o modelo de concessão, previsto no projeto básico, com aumento de custos e despesas operacionais.

Os riscos de execução da concessão são ainda de inteira responsabilidade da concessionária.

Por fim, a transferência da concessão e do controle societário da concessionária só serão permitidas mediante anuência prévia da Prefeitura de Itaquaquecetuba.

3.5.2 Sistema Bilhetagem na RMSP

3.5.2.1 Estrutura do sistema de bilhetagem

Os sistemas de bilhetagem eletrônica da RMSP são, atualmente, organizados sob duas principais *Clearing Houses*, que permitem a integração tarifária entre os modais de ônibus e de trilhos existentes no âmbito dos serviços de transporte público coletivo urbano, municipal e intermunicipal, na RMSP.

A primeira delas é a clearing do Bilhete Único (Clearing BU), originada de convênio celebrado em 2005 pela SPTrans, Metrô e CPTM, tendo como anuentes a Secretaria Municipal de Transportes de São Paulo (SMT) e a STM. A segunda Clearing House foi criada pela Associação de Apoio e Estudo da Bilhetagem e Arrecadação nos Serviços Públicos de Transporte Coletivo de Passageiros do Estado de São Paulo (respectivamente ABASP e Clearing ABASP) em 2019, com o objetivo de fomentar e aprimorar as atividades de bilhetagem e arrecadação nos serviços públicos de transporte coletivo de passageiros, com atuação inicial na RMSP e possibilidade de expansão para outras regiões metropolitanas e municípios do Estado de São Paulo.

A Clearing ABASP é a responsável pelo Cartão TOP e bilhetes QRCode utilizados por operadoras dos transportes coletivos intermunicipais. Atualmente, tanto em âmbito estadual, quanto em âmbito municipal, não há um regramento escrito e exaustivo a respeito das atividades executadas nas *Clearing Houses*. Parte significativa de seu funcionamento decorre das práticas efetivas que vem sendo adotadas, e não de atos, contratos e outros negócios jurídicos documentados. Tampouco se verifica a existência de entidades no âmbito Administração Pública dotadas de competência regulatória sobre as *Clearing Houses*.

3.5.2.1.1 Clearing BU

O Bilhete Único, implantado para o transporte de ônibus coletivo do Município de São Paulo em 2004, foi uma medida essencial para alavancar a utilização do transporte público na RMSP, uma vez que permitiu a integração tarifária intermodal. Esse Sistema (SBE-BU) teve sua utilização ampliada por meio do Convênio de Integração Operacional e Tarifária (Convênio Bilhete Único),

firmado em 6 de outubro de 2005, para a utilização de SBE com cartão inteligente com circuito integrado sem contato ou *contactless smart card*, entre o sistema sob gestão da SPTrans e sistema de trilhos do Metrô e da CPTM.

O Convênio Bilhete Único, além dos 3 (três) principais partícipes – SPTrans, Metrô e CPTM –, teve como intervenientes anuentes o Governo do Estado de São Paulo, por meio da STM, e a Prefeitura Municipal de São Paulo (PMSP), por meio da SMT. O objetivo era estabelecer as condições para a implantação da integração operacional e tarifária, visando a facilitar a mobilidade dos usuários entre diferentes modos de transporte. Dessa forma, estabeleceu-se a Clearing BU, que concentra toda a arrecadação tarifária oriunda de créditos do Bilhete Único e, posteriormente, a distribui dentre os partícipes segundo regras estabelecidas no Convênio Bilhete Único.

Em sequência, por meio de termos aditivos, ingressaram no SBE-BU as concessionárias do sistema de trilhos: Via Quatro (Linha 4), Move São Paulo (Linha 6), Vem ABC (Linha 18), Via Mobilidade Linhas 5 e 17 (Linhas 5 e 17) e Via Mobilidade Linhas 8 e 9 (Linhas 8 e 9), conforme regra cronológica de assinatura dos respectivos contratos de concessão. Ressalta-se que as concessionárias não são signatárias por liberalidade, mas por força contratual, sendo essa obrigação estabelecida nos respectivos contratos de concessão. Até o momento, a Concessionária da Linha 6 não iniciou sua operação e, portanto, por ora, não integra a repartição dos custos e receitas do sistema.

Além disso, o Convênio Bilhete Único previu a criação de um comitê gestor, composto por SPTrans; Metrô; CPTM e concessionárias privadas do sistema trilhos (Comitê Gestor), ao qual compete definir as regras aplicadas ao rateio de receitas tarifárias e de custos operacionais da bilhetagem, bem como realizar o encontro de contas.

O Convênio Bilhete Único tem vigência pelo prazo de 5 (cinco) anos, a contar da data de assinatura, podendo ser renovado, caso haja interesse das partícipes. Não havendo manifestação contrária em até 180 (cento e oitenta) dias para o término de sua vigência, a renovação ocorrerá por igual período. Poderá, igualmente, ser denunciado por iniciativa de qualquer uma das partícipes, desde que solicitado através de denúncia prévia, por escrito, com antecedência mínima de 180 (cento e oitenta) dias. Por meio do Termo Aditivo nº 7, foi celebrado o Termo de Renovação do Convênio pelo prazo adicional de 5 (cinco) anos, até 04 de outubro de 2025, tendo ainda, excluído, como partícipe do Convênio Bilhete Único, a Concessionária do Monotrilho da Linha 18 – Bronze S/A, em razão da extinção antecipada do Contrato de Concessão Patrocinada nº 011/2014.

Conforme mencionado anteriormente, a Clearing BU concentra toda a arrecadação tarifária do SBE-BU e a distribui segundo regras estabelecidas no Convênio Bilhete Único. Nos termos do Convênio Bilhete Único, todos os canais de venda transferem os valores arrecadados com a comercialização dos créditos do Bilhete Único para uma conta centralizadora (Conta Centralizadora).

A Conta Centralizadora recebe somente os valores correspondentes à comercialização de créditos eletrônicos, não recebendo os recursos do pagamento em dinheiro da tarifa nos ônibus e do montante arrecadado pela venda nas bilheterias do sistema de trilhos (uma vez que não existe comercialização de Bilhete Único nas bilheterias), e transfere diariamente a totalidade do volume de recursos arrecadados, descontados os custos operacionais no SBE-BU, para a conta dos partícipes do Convênio Bilhete Único.

Com a arrecadação das tarifas pagas pelos usuários, inicialmente, é feita a divisão modal entre sistemas de trilhos e sistema de pneus, proporcional ao número de passageiros transportados de cada modal. Esse número é aferido pela leitura do cartão pelos validadores, em que se computa o uso de um crédito, ou seja, cada registro de uso do cartão é contabilizado como um passageiro.

Existe proporcionalidade dos passageiros quando utilizam em uma mesma viagem (considerada dentro de um período iniciado a partir do primeiro uso do cartão) mais de um modal, além de serem aplicadas tarifas de integração previstas nos contratos de concessão do sistema de trilhos quando um mesmo passageiro utiliza mais de uma linha operada por agentes diferentes no interior do mesmo sistema de trilhos. Feita a primeira partição de valores, o repasse de recursos no sistema de trilhos é dado por meio da ordem cronológica de assinatura dos contratos de concessão, de forma que as concessionárias mais antigas figuram no topo da lista e, portanto, têm prioridade de recebimento. Por fim, o remanescente financeiro é dividido entre Metrô e CPTM.

O rateio aos partícipes do Convênio Bilhete Único é baseado na média mensal dos usos de créditos eletrônicos de cada modalidade no mês anterior, realizando-se o ajuste de contas ao final de cada mês corrente. Assim, dada a média de passageiros transportados, é estabelecido um percentual de repasse para cada um dos partícipes do Convênio Bilhete Único, sendo que ao final de cada ciclo afere-se o uso real *vis a vis* o recebido, e os saldos (positivos ou negativos) são ajustados e novos percentuais são definidos.

3.5.2.1.2 Clearing ABASP

Com vistas à unificação da emissão de créditos de viagem, gestão e operacionalização da arrecadação dos sistemas de transporte público metropolitano, no início de 2019, com base nos estudos levados a efeito sobre as alternativas existentes para a implementação de um sistema unificado de bilhetagem que fosse capaz de superar de maneira efetiva os problemas atualmente enfrentados, foi resgatada a possibilidade de criação de uma entidade privada sem fins lucrativos, que ficaria incumbida de assumir por completo o serviço de bilhetagem, com uma estrutura de governança que assegurasse o diálogo e a representatividade de todos os envolvidos e que tivesse o respaldo técnico necessário para garantir modernidade e eficiência.

Em outubro de 2019, foi fundada a ABASP, tendo como associados fundadores os operadores do serviço público de transporte coletivo de ônibus na RMSP e, como associados especiais, a CPTM

e Metrô. A SMT e a EMTU possuem assento nato no Conselho de Administração da entidade, mas não compõem seu quadro associativo. A ABASP foi constituída no contexto da celebração de termo aditivo aos quatro contratos de concessão de serviços públicos de transporte coletivo de passageiros do sistema de pneus na RMSP, de responsabilidade da EMTU, com o objetivo de assumir as atividades de arrecadação e bilhetagem.

Assim, a ABASP constitui um outro sistema de bilhetagem eletrônica (SBE-ABASP), com estruturas de governança distintas do SBE-BU e da Clearing BU. Por ser uma associação privada sem fins lucrativos, a ABASP é regida pelo Código Civil (Lei nº 10.406/2002), pelo seu Estatuto Social e pelas demais normas legais e regulamentares aplicáveis. De acordo com seu estatuto, a função da ABASP é (i) estudar e promover formas de melhorar e expandir as atividades de bilhetagem e arrecadação nos serviços públicos de transporte coletivo de passageiros, observada a regulação aplicável; (ii) incentivar a gradual padronização e unificação dos sistemas de bilhetagem e arrecadação relativa aos serviços públicos de transporte coletivo de passageiros no território do Estado de São Paulo, com a finalidade de tornar o sistema mais eficiente para o Poder Público, para os operadores e para os usuários; (iii) assegurar o pleno atendimento à política tarifária estatal aplicável às atividades de arrecadação e bilhetagem nos transportes públicos de passageiros; e (iv) assegurar o registro e o controle da emissão, comercialização, administração, compensação e processamento dos créditos eletrônicos de transporte realizados pelo sistema de bilhetagem da ABASP, entre outras funções.

Portanto, a ABASP possui o objetivo estatutário de propiciar a expansão de seu SBE para todo o Estado. Sendo uma associação privada, a ABASP não possui prazo de vigência pré-estabelecido. Sua extinção poderá ocorrer por deliberação da Assembleia Geral, conforme estabelecido no Estatuto da ABASP, ou por determinação legal. Decidida a sua dissolução, o patrimônio líquido da ABASP será transferido para outra pessoa jurídica congênere, de acordo com o definido no procedimento de liquidação aplicável.

Com a criação da ABASP, foram estabelecidos o plano de implantação e os mecanismos de funcionamento, tendo como premissa a assunção pela entidade de toda a operacionalização e gestão da bilhetagem, compreendendo comercialização, arrecadação, gestão técnica e operacional e, ainda, implantação de equipamentos.

Para a realização das atividades operacionais a ABASP contratou a Autopass S.A., empresa especializada em serviços de bilhetagem. Do ponto de vista operacional, o funcionamento do SBE-ABASP é similar ao do SBE-BU, ou seja, os valores arrecadados com a venda dos créditos de viagem ficam depositados em uma *Clearing House* gerida por instituição financeira, sendo os valores repassados aos operadores de acordo com os passageiros efetivamente embarcado, respeitando as regras e partições tarifárias estipuladas (Clearing ABASP).

A comercialização dos créditos de viagem acontece por meio de bilhetes QRCode e do Cartão TOP, sendo o primeiro vendido nas bilheterias e em máquinas de autoatendimento nas estações da rede metroferroviária, e, ainda, por um aplicativo disponível na plataforma de mensagens WhatsApp, além de aplicativo para smartphones, máquinas de autoatendimento e lojas credenciadas. O pagamento dos créditos pode ocorrer em dinheiro, PIX, cartões de crédito e débito.

Os valores contabilizados com a comercialização de créditos de viagem são, primeiramente, depositados em uma conta garantia, de titularidade da Autopass, que receberá esses valores e fará as deduções relacionadas à remuneração da Clearing ABASP e custos operacionais. Após essas deduções, os valores são direcionados a uma segunda conta, a conta arrecadação.

A partir da conta arrecadação, é feito o rateio dos repasses que serão destinados a cada uma das associadas. Supostamente, a conta garantia funciona apenas para segregação da remuneração da Autopass, não restando nessa mesma conta garantia qualquer recurso.

Com relação ao rateio entre as associadas, não há ordem de prioridade de pagamento, como ocorre no âmbito do SBE-BU. No que se refere ao rateio, o Regulamento Operacional Definitivo de Clearing da ABASP (Regulamento Operacional) dispõe que os valores distribuídos correspondem ao valor de remissão dos bilhetes e créditos utilizados, com base na tarifa pública, multiplicado pelo número de passageiros efetivamente transportados pagantes com créditos eletrônicos de transporte comercializados na ABASP, sendo esses valores apurados e repassados aos associados por meio de transferência bancária à conta de remissão do respectivo associado.

A transferência dos valores aos associados, através das respectivas contas de remissão, ocorre em valores líquidos, descontando-se as contribuições de custo do total arrecadado pelos operadores, levando em conta a quantidades de passageiros efetivamente transportados pagantes com Cartão TOP ou QRCode e a tarifa aplicável, inclusive nos casos de integração tarifária, estabelecidos na forma de seu contrato público, convênios e congêneres.

Por fim, cabe ressaltar que o plano de implantação da Clearing ABASP encontra-se em curso, sendo que até o momento a ABASP não assumiu de forma plena todas as atividades inerentes à bilhetagem, como por exemplo a operação das bilheterias das estações do Sistema Trilhos, o que pode acarretar distorções tanto na análise de custos como nos fluxos financeiros de transferências.

3.5.2.1.1 Síntese da Bilhetagem Metropolitana

Em resumo, a RMSP conta com o Bilhete Único, vinculado à Clearing BU, e com o Cartão TOP, vinculado a Clearing ABASP. O Bilhete Único atende o transporte municipal da capital e as linhas do Metrô e da CPTM, com integração entre os dois sistemas. Já o Cartão TOP é referente ao transporte intermunicipal sob gestão da EMTU e, também, às linhas do Metrô e CPTM.

Portanto, há dois sistemas de bilhetagem que servem o Metrô e a CPTM. Destaca-se, contudo, que não há integração entre os ônibus municipais da capital e os ônibus metropolitanos.

No âmbito dos demais Municípios da Área de Estudo, foi possível constatar que cada município possui o seu próprio sistema de bilhetagem eletrônica. Ao que parece, todavia, não há integração entre os sistemas de bilhetagem das linhas municipais e o SBE-BU e/ou o SBE-ABASP.

Anexos

■ Operações existentes

Contrato / Tipo de Operação	Contrato de Concessão para Prestação e Exploração do Serviço de Transporte Coletivo nº 025/2016
Partes	Concedente: Prefeitura Municipal de Osasco Concessionária: Viação Osasco Ltda.
Autoridade Reguladora	N/A
Objeto	O Contrato tem por objeto a concessão do serviço público de transporte coletivo de passageiros, sendo todo aquele de uso público, com tabelas de horários e trajetos definidos, portanto, excluídos, os serviços de fretamento e de transportes escolares. Inclui-se no objeto da Concessão, como obrigações inerentes à execução do objeto principal, além de outras estabelecidas no Edital, no Contrato e na legislação vigente implantar e operar o Sistema de Bilhetagem Eletrônica.
Municípios integrantes das linhas de transporte	Osasco/SP
Tipo de Outorga	Concessão
Valor do contrato	Valor estimado do Contrato R\$ 93.474.740,80.
Data de assinatura	16 de maio de 2016
Vigência	20 anos, prorrogável por mais 10 anos
Atribuições e obrigações	Das Obrigações do Poder Concedente Sem prejuízo de outras prerrogativas definidas em Lei, incumbe ao Poder Concedente: I. Planejar o sistema de transporte coletivo e especificar o serviço correspondente, considerando as necessidades da população; II. Fiscalizar os serviços prestados pela concessionária Viação Osasco Ltda; III. Realizar as apurações relativas ao sistema de avaliação de qualidade; IV. Garantir livre acesso à população das informações sobre o serviço de transporte;

- V. Mostrar aos usuários, de modo claro, preciso e em tempo hábil, informações sobre as alterações no serviço de transporte;
- VI. Receber e analisar as propostas e solicitações da concessionária Viação Osasco Ltda, informando-a de suas conclusões;
- VII. Executar o projeto de reorganização dos pontos de paradas em todo o Município de Osasco;
- VIII. Manter a exclusividade da prestação e exploração dos serviços aqui concedidos para a concessionária Viação Osasco Ltda, coibindo rigorosamente qualquer atividade irregular, notadamente (fretamento não autorizado, fretamento com cobrança de passagem individual e transporte de passageiros com cobrança de tarifa por qualquer veículo não vinculado ao serviço licitado).

Das Obrigações da Concessionária

Sem prejuízo do cumprimento dos encargos previstos no Edital de Licitação e seus anexos, e das disposições contidas na legislação vigente, incumbe à Concessionária:

- I. Cumprir o disposto no regulamento do sistema de transporte coletivo de passageiros do Município de Osasco, no código de conduta do Contrato de Concessão nº 025/2016, nas ordens de operação de serviço, nas instruções da concedente, além das demais normas regulamentadoras de sua atividade;
- II. Prestar todas as informações solicitadas pelo Poder Público;
- III. Dar condições de pleno funcionamento aos serviços sob sua responsabilidade;
- IV. Adequar a frota às necessidades do serviço;
- V. Assegurar atendimento adequado em razão de modificações da cidade ao longo do prazo de vigência da concessão;
- VI. Promover a atualização e o desenvolvimento tecnológico das instalações, equipamentos e sistemas, com vistas a assegurar a melhoria da qualidade do serviço e a preservação do meio ambiente;
- VII. Implantar e operar o sistema de bilhetagem eletrônica e o sistema de monitoramento da operação;
- VIII. Efetuar e manter atualizada sua escrituração contábil e societária, observando as normas contábeis e a legislação específica vigente;
- IX. Liberar acesso à fiscalização do Município de Osasco, em qualquer época, aos equipamentos e instalações vinculados ao serviço;
- X. Pagar à Concedente os valores devidos relativos às multas impostas;
- XI. Utilizar veículos que preencham os requisitos de operação, conforme previsto nas normas regulamentares pertinentes, mantendo as características dos ônibus fixadas pela Concedente;
- XII. Preservar a inviolabilidade dos instrumentos de controle de passageiros, e outros dispositivos de controle e monitoração determinados pela Concedente;
- XIII. Apresentar, sempre que for exigido, os seus ônibus para vistoria técnica, comprometendo-se a sanar, em prazo determinado pela Concedente, as

	<p>irregularidades que possam comprometer o conforto, a segurança e a regularidade do transporte de passageiros;</p> <p>XIV. Manter seus empregados devidamente identificados e adequadamente uniformizados, bem como devidamente informados e treinados em relação ao código de conduta;</p> <p>XV. Responder por atos e ações por eles praticados, que atentem à moral, aos bons costumes e aos direitos de terceiros, especialmente dos usuários;</p> <p>XVI. Responder por atos e ações por eles praticados, que atentem à moral, aos bons costumes e aos direitos de terceiros, especialmente dos usuários;</p> <p>XVII. Ressarcir o Município de Osasco por qualquer dano provocado por seus empregados ou prepostos, durante a execução dos serviços, praticados contra o patrimônio público municipal;</p> <p>XVIII. Garantir a continuidade da viagem, providenciando a imediata substituição do ônibus avariado ou o transporte gratuito dos usuários que estejam dentro do mesmo e que tenham pagado a tarifa, no primeiro horário subsequente;</p> <p>XIX. Operar somente com pessoal devidamente capacitado e habilitado, mediante contratações regidas pela legislação trabalhista, assumindo todas as obrigações delas decorrentes, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros contratados pela concessionária e o Município;</p> <p>XX. Arcar, por sua conta única e exclusiva, com todas as despesas necessárias à execução dos serviços objeto do Contrato de Concessão nº 025/2016.</p> <p>XXI. Apresentar periodicamente a comprovação de regularidade das obrigações previdenciárias, tributárias e trabalhistas;</p> <p>XXII. Fazer o cadastro dos usuários interessados no Bilhete Eletrônico e a gestão dos benefícios de gratuidade e descontos tarifários (professores e alunos).</p>
<p>Forma de Remuneração da Contratada</p>	<p>A Concessionária será remunerada por meio do total da receita tarifária decorrente da cobrança da tarifa devida pelos usuários (tarifa pública), fixada pelo Prefeito de Osasco, e pelo eventual pagamento, pela Prefeitura Municipal de Osasco, de valores complementares à receita tarifária, a título de subsídio ao passageiro, em complemento ao valor da tarifa por ele paga (tarifa complementar).</p>
<p>Reajuste Tarifário</p>	<p>O reajuste será feito anualmente conforme os termos do artigo 9, § 2o da Lei 8.987/95, a tarifa pública será reajustada mediante a utilização da fórmula contida no Anexo VIII - Avaliação Econômico-financeira da Concessão^[1], com o objetivo de recompor os reflexos da variação dos preços dos insumos nos custos operacionais e da variação do nível de gratuidades do sistema.</p>
<p>Requalificação da Tarifa</p>	<p>A tarifa pública poderá ser revista para restabelecer a equação econômico-financeira do contrato, advindo eventos que a afetem não abrangidos por aqueles incluídos nas correções tarifárias, observando-se, como parâmetros, os encargos e as receitas originais da concessão, assim entendidos aqueles que foram considerados no Anexo VIII - Avaliação Econômico-Financeira da Concessão e na oferta de pagamento de outorga da Concessionária Viação Osasco Ltda.</p>

Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	<p>A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro deverá ocorrer:</p> <p>I. Sempre que ocorrer modificação operacional determinada pela Prefeitura de Osasco, ainda que com o objetivo de melhorar o atendimento aos usuários e a eficiência do sistema de transporte coletivo, de comprovada repercussão nos custos da Concessionária Viação Osasco Ltda, para mais ou para menos, conforme o caso, isoladamente ou em conjunto com outra modificação;</p> <p>II. Sempre que ocorrer variação da composição de investimentos em frota, decorrente de determinação da Prefeitura de Osasco, em razão de acréscimo ou diminuição de veículos, mudança de modal ou tipo de veículo, ou modificação de vida útil ou idade média máxima não estabelecida neste contrato ou no Edital;</p> <p>III. Ressalvados o imposto sobre o lucro ou a renda, sempre que forem criados, alterados ou extintos tributos que incidem sobre o serviço ou a receita da Concessionária, ou sobrevierem disposições legais, após a data de apresentação das propostas, de comprovada repercussão nos custos da Concessionária Viação Osasco Ltda, para mais ou para menos, conforme o caso;</p> <p>IV. Sempre que houver modificação nos encargos da Concessionária Viação Osasco Ltda, relativos aos investimentos, em relação ao definido no Contrato de Concessão nº 025/2016 e no Edital;</p> <p>V. Sempre que ocorrências supervenientes, decorrentes ou não de força maior, caso fortuito, fato do príncipe, fato da Administração ou de interferências imprevistas, resultem, comprovadamente, em acréscimo ou redução dos custos da Concessionária Viação Osasco Ltda.</p>
Formas de Reequilíbrio	<p>A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão dar-se-á na forma definida pelo Anexo VIII - Avaliação Econômico-Financeira da Concessão.</p>
Garantias	<p>Para o fiel cumprimento das obrigações, no ato da assinatura do contrato, a Concessionária Viação Osasco Ltda prestará garantia de R\$ 6.650. 700,00, correspondentes a 3% sobre o valor do investimento total da concessão, estimado em R\$ 221.690.000,00.</p>
Hipóteses de extinção	<ul style="list-style-type: none"> ■ Extingue-se a Concessão por: ■ I. advento do termo contratual; ■ II. encampação; ■ III. caducidade; ■ IV. rescisão; ■ V. anulação; ■ VI. falência ou extinção da empresa Concessionária.
Riscos da Contratada	<p>A Concessionária deverá arcar por sua conta única e exclusiva, com todas as despesas necessárias à execução dos serviços objeto do Contrato de Concessão.</p>
Riscos do Poder Concedente	<p>N/A^[2]</p>

Transferência / Subcontratação	A Concessionária não poderá, no todo ou em parte, transferir a Concessão ou o seu controle societário, salvo quando houver expressa e prévia anuência do Concedente, sob pena de caducidade da Concessão, nos termos do art. 27 da Lei Federal nº 8.987/1995.
Transferência de Controle	A Concessionária não poderá, no todo ou em parte, transferir a Concessão ou o seu controle societário, salvo quando houver expressa e prévia anuência do Concedente, sob pena de caducidade da Concessão, nos termos do art. 27 da Lei Federal nº 8.987/1995.
Penalidades	Em razão da inexecução parcial ou total do Contrato, o Concedente poderá, garantida prévia defesa, aplicar à Concessionária as seguintes sanções: I. Multa de 0,5% do valor deste Contrato, sem prejuízo das demais penalidades previstas na legislação pertinente em caso de inadimplência parcial; II. Multa de 1% do valor deste Contrato, sem prejuízo das demais penalidades previstas na legislação pertinente em caso de Inadimplência total; e III. Multa diária de 0,5% do valor deste Contrato no caso de atraso do início de operação dos serviços sem justificativa pertinente e aceita pela Prefeitura de Osasco.
Aditivos Contratuais	Primeiro Aditamento celebrado em 06 de dezembro de 2019, cujo objeto foi o estabelecimento do benefício da integração tarifária gratuita entre as linhas municipais do sistema de transporte público coletivo por ônibus.

Contrato / Tipo de Operação	Contrato de Concessão nº 32/20
Partes	Concedente: Prefeitura Municipal de Itaquaquetuba Concessionária: Expresso Planalto Transporte e Logística Ltda.
Autoridade Reguladora	N/A
Objeto	O Contrato tem por objeto a concessão do serviço público de transporte coletivo de passageiros, sendo todo aquele de uso público, com tabelas de horários e trajetos definidos, portanto, excluídos, os serviços de fretamento e de transportes escolares. Inclui-se no objeto da Concessão, como obrigações inerentes à execução do objeto principal, além de outras estabelecidas no Edital, no Contrato e na legislação vigente implantação e operação do Sistema de Bilhetagem Eletrônica.
Municípios integrantes das linhas de transporte	Itaquaquetuba
Tipo de Outorga	Concessão comum
Valor do contrato	R\$ 420.148.943,29
Data de assinatura	18/03/2020

Vigência	10 anos a partir da emissão da ordem de início ^[31] pela Prefeitura de Itaquaquecetuba, podendo ser prorrogado por mais 10 anos.
Atribuições e obrigações	<p>Constituem encargos e obrigações da Concessionária:</p> <p>I. Cumprir e respeitar as cláusulas e condições do Contrato de Concessão e seus anexos, do edital e seus anexos, da proposta comercial apresentada e dos documentos relacionados, das ordens de serviço operacional, submetendo-se plenamente à regulamentação existente ou a que venha a ser editada pelo Poder Concedente, às normas da ABNT e/ou do INMETRO ou outro órgão regulamentador competente quanto ao objeto da concessão, bem como às especificações e projetos pertinentes, aos prazos e às instruções da fiscalização do Poder Concedente;</p> <p>II. Dispor de equipamentos, materiais e equipe adequados para a consecução de todas as obrigações estabelecidas no Contrato de Concessão, com a eficiência e a qualidade contratualmente definidas;</p> <p>III. Assumir integral responsabilidade pelos riscos inerentes à execução da concessão, ressalvadas as hipóteses expressamente excepcionadas neste Contrato de Concessão;</p> <p>IV. Observar todas as determinações legais e regulamentares quanto à legislação tributária e à legislação trabalhista, previdenciária, de segurança e medicina do trabalho em relação aos seus empregados, prestadores de serviços, contratados ou subcontratados, isentando o Poder Concedente de qualquer responsabilização relacionada;</p> <p>V. Cumprir e observar todas as normas e exigências legais ambientais e obter todas as licenças, permissões e autorizações exigidas para a plena execução do objeto da concessão, devendo se responsabilizar por todas as providências necessárias para a sua obtenção junto aos órgãos competentes nos termos da legislação vigente e arcando com todas as despesas e os custos envolvidos;</p> <p>VI. Aderir e cumprir todas as obrigações decorrentes da legislação vigente, especialmente aquelas referentes às gratuidades instituídas por lei federal, devendo as eventuais gratuidades existentes e supervenientes municipais serem compatíveis com a legislação federal, quando, caso contrário, deverão ser alteradas pelo Poder Concedente ou se efetivar o equilíbrio econômico financeiro da concessão;</p> <p>VII. Manter em seu quadro de pessoal, ao longo da concessão, responsável técnico que atenda às condições de experiência estabelecida no edital;</p> <p>VIII. Adequar a sua frota e demais instalações para a acessibilidade dos portadores de deficiências ou mobilidade reduzida, de acordo com as disposições legais vigentes;</p> <p>IX. Divulgar adequadamente ao público em geral e aos usuários a adoção de esquemas especiais de circulação quando da ocorrência de situações excepcionais ou quando ocorrerem alterações nas características operacionais do serviço;</p>

- X. Dar conhecimento imediato ao Poder Concedente de todo e qualquer evento que altere de modo relevante o normal desenvolvimento da concessão, ou que possa vir a prejudicar ou impedir o pontual e tempestivo cumprimento das obrigações previstas no Contrato de Concessão, incluindo-se ações judiciais e procedimentos administrativos, apresentando, por escrito e no prazo mínimo necessário, relatório detalhado sobre esses fatos, e incluindo, se for o caso, contribuições de entidades especializadas, externas à Concessionária, com as medidas tomadas ou a serem tomadas para superar ou sanar a situação;
- XI. apresentar ao Poder Concedente, em até 30 (trinta) dias contados a partir do fim do trimestre, suas demonstrações financeiras trimestrais completas;
- XII. Apresentar ao Poder Concedente, no prazo por ele fixado, outras informações adicionais ou complementares que o Poder Concedente, razoavelmente e sem trazer ônus adicional significativo e injustificado para a Concessionária, venha a formalmente solicitar, incluindo-se, mas sem se limitar a, as quitações legalmente exigidas de todo e qualquer encargo, como aqueles referentes às contribuições devidas ao INSS, FGTS, taxas e impostos pertinentes, ao estágio das negociações e as condições dos contratos de financiamento;
- XIII. Cooperar e apoiar para o desenvolvimento das atividades de acompanhamento e fiscalização do Poder Concedente, nos termos do Contrato de Concessão;
- XIV. Observar as regras de compartilhamento de receitas e ganhos, nos termos deste Contrato;
- XV. Indicar e manter um responsável técnico à frente dos trabalhos, com poderes para representar a Concessionária junto ao Poder Concedente;
- XVI. Observar os padrões de governança corporativa e adotar contabilidade e demonstrações financeiras padronizadas, nos termos da legislação vigente; e
- XVII. Cumprir todos os requisitos previstos no edital e projeto básico, principalmente no que tange ao número de ônibus, reserva técnica, idade média da frota, especificações da garagem entre outros itens necessários para a prestação adequada do serviço.

Constituem deveres do Poder Concedente:

- I. Disponibilizar à Concessionária, desde a Data da Ordem de Início, livres e desimpedidos e em conformidade com a regulamentação a respeito do tema, os bens que ficarão sob a gestão da Concessionária, necessários ao desenvolvimento adequado do objeto da concessão;
- II. Promover desapropriações e instituir servidões administrativas de imóveis, para assegurar a realização e conservação de obras e serviços vinculados à concessão;

- III. Rescindir ou assumir a responsabilidade sobre todos os contratos existentes até a Data da Ordem de Início, que versem sobre a execução de serviço de transporte coletivo objeto da concessão;
- IV. Definir os valores de tarifa do sistema de transporte coletivo de passageiros, procedendo aos reajustes e revisões previstos no contrato, ao longo do período da concessão;
- V. Fiscalizar a implantação de novas tecnologias e a execução do serviço, verificando o atendimento das condições de operação e aplicar as sanções cabíveis;
- VI. responsabilizar-se pelos ônus, danos, despesas, pagamentos, indenizações e eventuais medidas judiciais decorrentes de atos ou fatos, inclusive de natureza ambiental, anteriores à Data da Ordem de Início, relacionados ao objeto da concessão, bem como de atos ou fatos que, embora posteriores à Data da Ordem de Início, decorram de culpa exclusiva do Poder Concedente;
- VII. Fornecer informações para o desenvolvimento da concessão que lhe estejam disponíveis;
- VIII. Prestar, se cabível, as informações solicitadas pela Concessionária para o bom andamento da concessão;
- IX. Fundamentar devidamente suas decisões, aprovações, pedidos ou demais atos praticados ao abrigo do Contrato de Concessão;
- X. Indicar formalmente o(s) agente(s) público(s) responsáveis pelo acompanhamento do Contrato de Concessão;
- XI. Acompanhar e fiscalizar permanentemente o cumprimento do Contrato de Concessão, bem como analisar as informações prestadas pela Concessionária;
- XII. Aplicar as sanções e penalidades e adotar as demais medidas necessárias ao cumprimento regular do presente Contrato de Concessão em caso de inadimplemento das obrigações assumidas pela Concessionária;
- XIII. Emitir as licenças e autorizações que sejam necessárias à execução do objeto da concessão que estejam sob a sua competência e responsabilidade, nos termos da legislação pertinente;
- XIV. Colaborar, dentro da sua esfera de competências e observados os termos da legislação pertinente, com a obtenção das licenças e autorizações eventualmente necessárias para a concessão, junto aos demais órgãos públicos, inclusive com a participação em reuniões técnicas e envio de manifestações necessárias;
- XV. Garantir, à população, livre acesso às informações sobre o serviço de transporte;
- XVI. Coibir o transporte irregular ou clandestino;
- XVII. Receber, apurar e solucionar as queixas e reclamações dos usuários, que serão cientificados das providências tomadas;
- XVIII. Estimular a formação de associações de usuários para a defesa de interesses relativos ao serviço de transporte coletivo no Município;

	<p>XIX. Estabelecer a oferta do serviço de transporte coletivo, por meio da emissão de ordem de serviço operacional;</p> <p>XX. Manter, conservar e explorar os pontos de parada (abrigos, colunas, calçadas etc), podendo passar esta obrigação a Concessionária, desde que haja contrapartida, equilibrando-se econômico-financeiramente a Concessão, nos termos do Contrato de Concessão.</p> <p>XXI. Envidar todos os esforços para alterar ou revogar eventual legislação existente que contrarie as premissas da concessão, de modo a compatibilizar com o projeto básico, integrante do Contrato de Concessão; caso contrário, deverá ser efetivado o equilíbrio econômico-financeiro da concessão.</p>
Forma de Remuneração da Contratada	À Concessionária caberá, como remuneração dos serviços prestados, a receita integral que arrecadar por meio da cobrança de tarifa, em papel moeda ou outros títulos válidos como meio de pagamento da viagem e receitas complementares, acessórias ou de projetos associados, bem como de parcela destinada à modicidade tarifária, conforme disposto no inciso V do artigo 10 da Lei nº 12.587/2012.
Reajuste Tarifário	O valor da tarifa será reajustado anualmente, considerando-se como data base do Contrato a data dos estudos iniciais formulado pelo Poder Concedente.
Requalificação da Tarifa	Quando forem constatadas modificações estruturais nos preços relativos aos fatores de produção ou modificações substanciais nos preços dos insumos relativos aos principais componentes de custos, por iniciativa da Concessionária, após devidas análises, e autorizadas pelo Poder Concedente, deverá ser revista a metodologia tarifária, adequando-os à nova realidade.
Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	<p>Não são riscos da Concessionária, dando ensejo ao procedimento de reequilíbrio econômico-financeiro, nos termos do Contrato:</p> <p>I. Decisões judiciais ou administrativas que impactem, impeçam ou impossibilitem a Concessionária de prestar integral ou parcialmente o serviço, ou que interrompam ou suspendam o pagamento da remuneração, seu reajuste ou revisão de acordo com o estabelecido no Contrato de Concessão, exceto nos casos em que a Concessionária houver dado causa à situação sobre a qual estiverem fundadas referidas decisões;</p> <p>II. Alterações na legislação ou regulamentação pertinente, inclusive quanto à criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos e exigências para a gestão e operação da concessão, que alterem a composição econômico-financeira da Concessionária, excetuada a legislação dos impostos sobre a renda;</p> <p>III. Atrasos ou inexecução das obrigações da Concessionária, causados pela demora ou omissão do Poder Concedente ou de demais órgãos ou entidades do município incluindo, mas não se limitando à emissão de licenças e autorizações necessárias ao adequado desenvolvimento da concessão, quando cabíveis, e quando não observados os prazos legais pertinentes;</p>

IV. Descumprimento, pelo Poder Concedente, de suas obrigações contratuais ou regulamentares, incluindo, mas não se limitando ao inadimplemento do pagamento da remuneração ou o descumprimento de prazos a ele aplicáveis nos termos do Contrato de Concessão e/ou na legislação vigente;

V. Atraso no cumprimento do Plano De Execução e demais prazos estabelecidos no Contrato relacionados às obrigações assumidas pela Concessionária, quando decorrentes diretamente de ação ou omissão do Poder Concedente;

VI. Imposição de novas obrigações ou alteração unilateral das obrigações originalmente contempladas no Contrato de Concessão, pelo Poder Concedente, que provoquem impacto nos custos e encargos da Concessionária;

V. Prejuízos causados a terceiros ou ao meio ambiente pelos administradores, empregados, prepostos, ou prestadores de serviços antes da data da ordem de início, hipótese em que, além do direito ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, terá a Concessionária o direito ao ressarcimento pelo Poder Concedente de eventuais indenizações que vier a pagar em razão do passivo ambiental e/ou casos de responsabilidade civil que tenham como causa fato anterior à concessão;

VI. Manifestações sociais e/ou públicas que comprometam a execução do Contrato de Concessão ou que acarretem danos aos bens vinculados à concessão, desde que as perdas e danos causados por tais eventos não sejam objeto de cobertura de seguros previstos no Contrato de Concessão;

VII. investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes de eventuais desapropriações e instituição de servidões administrativas determinadas pelo Poder Concedente, na forma da lei;

VIII. Ações originárias de serviços prestados anteriormente à data da ordem de início;

IX. variação de preços de insumos e salários, no período decorrido entre as revisões tarifárias;

X. Variação da demanda equivalente transportada;

XI. Criação ou manutenção de legislação que contrarie as premissas da Concessão, descritas no projeto básico;

XII. Custos de recuperação, prevenção, correção e gerenciamento de passivo ambiental relacionados à Concessão, originados anteriormente à data da ordem de início.

Formas de Reequilíbrio

A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro será efetivada, de comum acordo entre as **partes**, mediante as seguintes modalidades:

- I. Prorrogação ou redução do prazo da Concessão, observados os limites legais;
- II. Revisão dos encargos e obrigações assumidos pela concessionária, inclusive prazos no âmbito do plano de execução;
- III. revisão da tarifa, para mais ou para menos; e
- IV. combinação das modalidades anteriores.

Garantias	O Contrato de Concessão prevê investimentos na ordem de R\$ 72.101.472,75. Como garantia para cumprir as obrigações contratuais, a empresa vencedora deve apresentar 5% do valor dos investimentos estimados pela Prefeitura de Itaquaquecetuba, sob a forma de caução, títulos da dívida pública, fiança bancária ou seguro garantia. Ademais, a cada ano de contrato transcorrido, a concessionária poderá resgatar 10% do valor da garantia apresentada.
Hipóteses de extinção	Extingue-se a concessão, por: a) Advento do termo do contrato; b) Encampação; c) Caducidade; d) Rescisão; e) Anulação; f) Falência da Concessionária, ou sua extinção.
Riscos da Contratada	A Concessionária deverá assumir integral responsabilidade pelos riscos inerentes à execução da Concessão, ressalvadas as hipóteses expressamente excepcionadas no Contrato de Concessão.
Riscos do Poder Concedente	N/A
Transferência / Subcontratação	A Concessionária, sem prejuízo de outros direitos previstos na legislação aplicável e no Contrato de Concessão, terá direito a subcontratar terceiros para o desenvolvimento de atividades inerentes, acessórias ou complementares à execução do objeto, e/ou para implementar projetos associados à concessão;
Transferência de Controle	Durante todo o prazo de vigência do Contrato de Concessão, o controle societário da Concessionária somente poderá ser transferido mediante prévia e expressa autorização do Poder Concedente, sob pena de caducidade da concessão.
Penalidades	<p>Ô não cumprimento pela Concessionária das cláusulas do Contrato, de seus Anexos e do Edital, bem como das normas da legislação e regulamentação aplicáveis ensejará, sem prejuízo das responsabilidades civil e penal e de outras penalidades previstas na legislação e na regulamentação vigentes, a aplicação, isolada ou concomitantemente, das seguintes penalidades:</p> <p>I. Advertência formal, por escrito, a versar sobre o descumprimento de obrigações assumidas que não justifiquem a aplicação de outra sanção prevista no Contrato, que será formulada junto à determinação de adoção das medidas necessárias de correção;</p> <p>II. Multa de até 0,1% (um décimo por cento) do valor do Contrato;</p> <p>III. Declaração da caducidade da Concessão;</p> <p>IV. Suspensão temporária do direito de participação em licitações e impedimento de contratar com a Administração, por prazo não superior a 02 (dois) anos;</p> <p>V. Declaração de inidoneidade para licitar ou contratar com a Administração Pública, enquanto perdurarem os motivos determinantes da punição e até que</p>

	<p>seja promovida a reabilitação da Concessionária perante a Administração Pública Municipal, que será concedida sempre que forem ressarcidos os prejuízos resultantes à Administração e após decorrido o prazo da sanção aplicada com base no item anterior.</p>
Aditivos Contratuais	<ul style="list-style-type: none"> ■ N/A

^[1] Nossa pesquisa não logrou êxito na localização e análise dos Anexos ao Contrato de Concessão, não sendo possível averiguar a íntegra dos assuntos discutidos em cada Anexo.

^[2] Mediante análise do Contrato de Concessão nº 025/2016 não há divisão clara e expressa dos riscos atrelados ao Poder Concedente.

^[3] Mediante indisponibilização de informações nos meios eletrônicos da Prefeitura de Itaquaquecetuba, a data de emissão da ordem de início pela Prefeitura de Itaquaquecetuba não pôde ser identificada, o que dificulta a análise do início da concessão.