

# Estudo Nacional de Mobilidade Urbana



## Relatório de Diagnóstico Volume 2

### Região Metropolitana da Baixada Santista

Agosto de 2025

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



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



MINISTÉRIO DAS  
CIDADES



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

#### **Diagnóstico, Rede Estrutural Necessária e Banco de Projetos**

##### **Logit**

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

##### **Oficina Consultores**

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

##### **TYLin**

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

#### **Coordenação do PMO e desenvolvimento dos Insumos da Estratégia Nacional**

##### **Bain & Company**

Rodrigo Más, Wagner Costa

##### **Assessoria Jurídica**

###### **Machado Meyer**

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

##### **Sistema de Informações Geográficas (SIG)**

###### **Logit**

Patrícia Tozzi, Débora Gonçalves

###### **Geológica**

Cássio Fernando Rossetto

##### **Consultores**

Orlando Strambi, Claudia Martinelli

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

## Equipe Técnica

### Diagnóstico, Rede Estrutural Necessária e Banco de Projetos

#### Logit

Caio Pieroni, Cláudia Machado,  
Daniel Souza, Fábio Rossetti Delospital,  
Gabriel Mendes Bergamaschi, Gil Andrade,  
Heitor Seidi Osako, Isabela Cruz,  
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,  
Luis Fernando Di Pierro,  
Marcelo Massayuki Nakazaki,  
Marcos Pimentel Bicalho,  
Otávio Ferreira Mourão Santana,  
Paulo Sussumu Hatada, Rafael Simonato

#### TYLin

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

### Assessoria Jurídica

#### Machado Meyer

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

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

# Índice

<b>Índice</b> .....	4
<b>Lista de Figuras</b> .....	6
<b>1 Introdução</b> .....	7
1 Aspecto Institucional.....	8
1.1 Composição e Caracterização da RMBS.....	8
1.1.1 Gestão e Administração Metropolitana .....	9
1.1.2 Entidades Estaduais .....	12
1.2 Consórcios e Convênios.....	17
1.3 Aspectos Institucionais e de Governança Interfederativa da RMBS .....	21
1.3.1 Quadro resumo dos pontos de atenção .....	28
2 Aspectos Jurídico e Regulatório .....	31
2.1 Política Nacional de Mobilidade Urbana .....	31
2.2 Estatuto da MetrÓpole .....	33
2.3 Plano de Ação da MacrometrÓpole Paulista .....	34
2.4 Plano de Ação de Transporte e Logística para a MacrometrÓpole Paulista.....	35
2.5 Plano Metropolitano de Desenvolvimento Estratégico da Baixada Santista.....	36
2.6 Plano Metropolitano de Desenvolvimento Integrado da Baixada Santista .....	37
2.7 Plano Viário Metropolitano.....	38
2.8 Plano Regional de Mobilidade Sustentável e Logística da Baixada Santista .....	39
2.9 Normas dos Municípios do Núcleo Central .....	41
2.9.1 Santos .....	41
2.9.2 Guarujá.....	44
2.9.3 São Vicente .....	46
2.9.4 Cubatão.....	49
2.9.5 Praia Grande .....	50

2.10	Aspectos do arcabouço normativo na gestão da mobilidade urbana sob os seguintes pontos de vista .....	52
2.10.1	Urbanístico .....	52
2.10.2	Institucional.....	52
2.10.3	Ambiental.....	53
2.10.4	Operacional .....	59
2.10.5	Financeiro.....	60
2.11	Diagnóstico das operações existentes que podem impactar o Sistema de Transporte de Média e Alta Capacidade na RMBS.....	63
2.11.1	Operações Metropolitanas .....	63
2.11.2	Legislação, Arranjos e Instrumentos Relevantes à Compreensão das Operações Existentes Metropolitanas.....	65
2.11.3	Sistema de Bilhetagem .....	67
2.12	Análise das Normas Existentes em Atenção aos Potenciais Necessidades da Futura Estratégia Nacional de Mobilidade Urbana.....	73
2.12.1	Lei de PPPs e Sistemas Garantidores .....	73
2.13	Conclusões: Aspectos Legais e Contratuais Identificados na RMBS .....	78
2.14	Anexos jurídicos .....	80
2.14.1	Framework geral da RMBS.....	80
2.14.2	Operações Existentes de Transporte .....	81

## Lista de Figuras

Figura 1: Estrutura de Governança da RMBS .....	9
Figura 2: Estrutura de Governança do CONDESB .....	11
Figura 3: Estrutura de Governança da AGEM .....	12
Figura 4: Mapa do VLT - Baixada Santista .....	63
Figura 5: Lotes do VLT - Baixada Santista .....	64

# 1 Introdução

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

# 1 Aspecto Institucional

A Região Metropolitana da Baixada Santista (“RMBS” ou “Região Metropolitana”) é uma unidade regional administrativa do Estado de São Paulo, criada com o objetivo de promover a integração e o desenvolvimento regional.

## 1.1 Composição e Caracterização da RMBS

A RMBS foi instituída pela Lei Complementar Estadual nº 815/96, que teve como base legal a Lei Complementar Estadual n.º 760/94. Esta última estabeleceu as diretrizes para a organização regional do Estado de São Paulo e suas funções públicas de interesse comum, em conformidade com a Lei Federal nº 13.089/2015 (“Estatuto da Metrópole”).

Composta pelos municípios de Bertioga, Cubatão, Guarujá, Itanhaém, Mongaguá, Peruíbe, Praia Grande, Santos e São Vicente, a RMBS abrange uma área de aproximadamente 2.422 km<sup>2</sup> e, segundo a Fundação Seade (2022)<sup>1</sup>, abriga 1.805.531 habitantes. A Região Metropolitana é caracterizada por uma combinação de áreas urbanas densamente povoadas e extensas áreas de Mata Atlântica preservada, além de contar com importante zona portuária, composta pelo Porto Organizado de Santos (“Porto de Santos”), bem como por instalações portuárias autorizadas localizadas no mesmo estuário.

A RMBS foi criada com o objetivo de promover a integração regional e o desenvolvimento sustentável da região por meio da instituição de mecanismos de integração do planejamento e da gestão das funções públicas de interesse comum, do aproveitamento das potencialidades locais e da mitigação de desigualdades.

Assim, por meio da Lei Complementar Estadual nº 815/96, foram criados o Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana da Baixada Santista (“CONDESB” ou “Conselho”) e o Fundo de Desenvolvimento Metropolitano da Baixada Santista (“Fundo Metropolitano” ou “Fundo”). A lei também determinou a criação de uma autoridade autárquica, o que ocorreu posteriormente com a criação da Agência Metropolitana da Baixada Santista (“AGEM” ou “Agência”), por meio da Lei Complementar Estadual n.º 853/98.

Estrutura de governança da RMBS:

---

<sup>1</sup> <https://censo2022.seade.gov.br/>

Figura 1: Estrutura de Governança da RMBS



Fonte: Agência Metropolitana da Baixada Santista

## 1.1.1 Gestão e Administração Metropolitana

### 1.1.1.1 Conselho de Desenvolvimento da Baixada Santista

O CONDESB é um órgão colegiado criado pela Lei Complementar Estadual nº 815/96, responsável pela coordenação e deliberação das políticas públicas e ações de desenvolvimento na RMBS. É o principal órgão deliberativo e normativo da Região Metropolitana, sendo composto por representantes dos nove municípios, bem como por membros do governo estadual e da sociedade civil.

A participação no CONDESB é paritária, dividida igualmente entre os representantes das prefeituras dos municípios integrantes e os representantes do Estado. Isso significa que, sempre que houver diferença no número de representantes, durante votações, os votos serão ponderados de modo que, no conjunto, correspondam, respectivamente a 1/3 (um terço) da votação para cada classe - Estado, Municípios e Sociedade Civil. Os representantes estaduais são designados pelo Governador do Estado, conforme indicações das secretarias relacionadas às funções públicas de interesse comum, conforme o art. 10 da Lei Complementar nº 760/94.

À Sociedade Civil, são garantidas 9 (nove) vagas, sendo que devem ser ocupadas por representantes vinculados a organizações sediadas na RMBS, constituídas há mais de um ano e relacionadas às funções de interesse comum<sup>2</sup>. A participação popular é promovida por meio do requerimento de audiências públicas e por meio do acesso, com antecedência, aos documentos e

---

<sup>2</sup> A participação da Sociedade Civil foi formalmente instituída no Regimento Interno do CONDESB por conta do Mandado de Injunção nº 2276482-73.2020.8.26.0000, visando atender ao disposto no art. 8, III do Estatuto da Metrópole. Até então, a participação popular ocorria apenas por meio de representantes nas Câmaras Temáticas do CONDESB, que tem caráter meramente consultivo. Importante notar que, com a alteração da composição do próprio CONDESB, sua dinâmica deliberativa pode se alterar, à luz da nova distribuição interna de pesos relativos em suas votações.

relatórios produzidos antes das reuniões em que serão votados, sendo assegurado o direito de apresentação de discordâncias ou de pedido de esclarecimentos, conforme o art.34 do diploma.

Os representantes municipais são os prefeitos ou pessoas designadas por eles, conforme a legislação municipal, garantindo sempre a participação igualitária entre municípios e Estado, conforme o artigo 9º da Lei Complementar n.º 760/94. Os representantes são designados por um período de 24 (vinte e quatro) meses, com possibilidade de recondução.

Em todo caso, os membros do CONDESB podem ser substituídos mediante comunicação ao colegiado com antecedência mínima de 30 (trinta) dias. Em caso de mudança de Chefe do Poder Executivo Estadual ou Municipal, a substituição pode ser realizada imediatamente, com comunicação ao colegiado.

Do ponto de vista material, os campos funcionais de interesse comum da RMBS, sob a competência do CONDESB, incluem: (i) planejamento e uso do solo; (ii) transporte e sistema viário regional; (iii) habitação; (iv) saneamento básico; (v) meio ambiente; (vi) desenvolvimento econômico; (vii) atendimento social; e (viii) atribuições do CONDESB.

As principais atribuições do CONDESB incluem: (i) especificar os serviços públicos de interesse comum do Estado e dos Municípios nos campos funcionais, detalhando etapas, fases e responsáveis; (ii) aprovar objetivos, metas e prioridades de interesse regional, compatibilizando-os com os objetivos do Estado e dos municípios; (iii) aprovar termos de referência e o plano territorial elaborado para a Região Metropolitana; (iv) apreciar planos, programas e projetos, públicos ou privados, relativos a obras, empreendimentos e atividades com impacto regional; (v) aprovar e encaminhar propostas regionais relativas ao plano plurianual, à lei de diretrizes orçamentárias e à lei orçamentária anual; (vi) propor ao Estado e aos municípios alterações tributárias com finalidades extrafiscais necessárias ao desenvolvimento regional; (vii) comunicar aos órgãos ou entidades federais as deliberações sobre planos relacionados com os serviços realizados por eles na unidade regional; (viii) elaborar seu regimento; e (ix) deliberar sobre quaisquer matérias de impacto regional.

Com relação ao tema da mobilidade regional, importante destacar que, desde o início, houve preocupação com a distribuição de competências e com o equilíbrio participativo na RMBS. Na forma do art. 7º, §1º e §2º, da Lei Complementar Estadual nº 760/94, seu planejamento segue como competência, tanto do Estado, quanto dos municípios integrantes, enquanto a operação do serviço será feita pelo Estado, diretamente ou por meio de concessão ou permissão. Já, o art. 8º, parágrafo único, define que, na organização, funcionamento e articulação das entidades públicas que desempenhem as funções de interesse comum, que inclui o transporte regional, é assegurada a participação paritária dos municípios em relação ao Estado.

Para o desempenho das funções atribuídas ao CONDESB, cumpre ressaltar que, juntamente com o Conselho, foram criadas Câmaras Temáticas, as quais possuem caráter consultivo e atribuições

específicas, afetas às respectivas áreas de especialidade. Cada Câmara Temática é composta por um técnico de cada município e técnicos do Estado, conforme as suas atribuições e relação com outras funções públicas.

São 16 (dezesseis) Câmaras Temáticas e seus trabalhos são registrados em processos, atas e relatórios, disponíveis para consulta na sede e no site da AGEM. A coordenação das Câmaras é eleita entre seus integrantes por um período de 2 (dois) anos, podendo ser exercida por um membro titular ou suplente do CONDESB, ou por um técnico de reconhecida competência na área, indicado pelo proponente da Câmara Temática.

A AGEM atua como secretaria executiva do CONDESB e de suas Câmaras Temáticas, distribuídas em 4 (quatro) Grupos Técnicos: (i) Mobilidade e Logística; (ii) Meio Ambiente e Saneamento; (iii) Desenvolvimento Econômico; e (iv) Políticas Sociais.

Para integrar projetos e ações dos quatro Grupos Técnicos, o CONDESB criou o Grupo de Planejamento e Desenvolvimento Regional. Este grupo é composto por prefeitos e representantes dos Grupos Técnicos, do Comitê da Bacia Hidrográfica da Baixada Santista e do Gerenciamento Costeiro.

De forma geral, a estrutura de governança do CONDESB pode ser descrita da seguinte forma:

Figura 2: Estrutura de Governança do CONDESB



Fonte: Agência Metropolitana da Baixada Santista

### 1.1.1.2 Agência Metropolitana da Baixada Santista

A Agência Metropolitana da Baixada Santista (“AGEM”) é uma autarquia estadual criada com o objetivo de implementar e coordenar as políticas públicas e ações de desenvolvimento na RMBS. A AGEM foi instituída para dar suporte técnico e administrativo ao CONDESB, além de executar as diretrizes estabelecidas por este conselho.

Atualmente vinculada à Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação, a AGEM foi instituída por meio da Lei Complementar Estadual n.º 853/98. Todavia, a criação de uma autarquia com essa natureza já havia sido determinada, tanto pela Lei Complementar Estadual n.º 760/94, por meio de seus art. 17 e 18, quanto pela Lei Complementar Estadual n.º 815/96, por meio de seu art. 10.

As atribuições da AGEM incluem: (i) arrecadar receitas próprias e aquelas delegadas ou transferidas, incluindo multas e tarifas relacionadas a serviços prestados; (ii) fiscalizar a execução das leis que regem as regiões metropolitanas; e (iii) aplicar as respectivas sanções, exercendo poder de polícia. Além disso, a AGEM estabelece metas, planos, programas e projetos de interesse comum, fiscalizando e avaliando sua execução. Outra função importante é promover desapropriações de bens declarados de utilidade pública, quando necessário para atividades de interesse comum.

A AGEM mantém e promove anualmente a divulgação de informações estatísticas atualizadas, especialmente as relacionadas a aspectos físico-territoriais, demográficos, financeiros, urbanísticos, sociais, culturais e ambientais, relevantes para o planejamento metropolitano. A AGEM também atua como agente técnico do Fundo Metropolitano, sendo responsável pela análise de pedidos e preparação das propostas de aplicação dos recursos. Além disso, acompanha projetos e obras em andamento, bem como aqueles concluídos que estão em fase de prestação de contas.

A estrutura organizativa da AGEM pode ser ilustrada na forma da figura abaixo:

Figura 3: Estrutura de Governança da AGEM



Fonte: Agência Metropolitana da Baixada Santista

## 1.1.2 Entidades Estaduais

### 1.1.2.1 Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos

A Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos (“STM”) é responsável pela execução da política estadual de transportes metropolitanos de passageiros nas regiões metropolitanas, abrangendo os sistemas metroviário, ferroviário, de ônibus, trólebus e outros modais de interesse metropolitano. Foi criada pela Lei Estadual nº 7.450/1991 e reorganizada pelo Decreto Estadual nº

49.752/2005. Posteriormente, o Decreto Estadual nº 55.564/2010 ampliou suas competências institucionais.

A secretaria também organiza, coordena, opera e fiscaliza o sistema metropolitano de transportes públicos de passageiros e sua infraestrutura viária. Suas atividades incluem o planejamento do transporte coletivo regional, a elaboração, execução e fiscalização de serviços, programas e obras, além do estabelecimento de normas e regulamentos para planejamento, implantação, expansão, melhoria, operação, manutenção e fiscalização dos serviços.

A STM é responsável pela outorga de concessões e permissões dos serviços, sua fiscalização e a fixação das respectivas tarifas, conforme a legislação vigente. Além disso, promove o sistema metropolitano de transportes públicos de passageiros junto aos municípios das regiões metropolitanas, podendo atuar em conjunto com outros órgãos públicos ou entidades privadas do setor. Além do mais, a STM também participa do estudo e formulação de políticas públicas relacionadas ao transporte ferroviário de carga e de passageiros nas regiões metropolitanas.

As competências e atribuições das unidades administrativas da STM estão previstas no Decreto Estadual nº 49.752/2005 e incluem: (i) a execução da política estadual de transportes metropolitanos de passageiros nas regiões metropolitanas, abrangendo os sistemas metroviário, ferroviário, de ônibus e trólebus, e demais modais de interesse metropolitano; (ii) a organização, coordenação, operação e fiscalização do sistema metropolitano de transportes públicos de passageiros e sua infraestrutura viária, compreendendo; (iii) o planejamento do transporte coletivo de caráter regional, a elaboração, execução e fiscalização dos serviços, programas e obras, o estabelecimento de normas e regulamentos, a outorga de concessões e permissões dos serviços, sua fiscalização e a fixação das respectivas tarifas, além da promoção do sistema metropolitano junto aos municípios das regiões metropolitanas; e (iv) a secretaria também participa do estudo e formulação de políticas públicas para o transporte ferroviário de carga e para o transporte sobre trilhos de passageiros.

Importa, ainda, destacar três unidades da STM que desempenham papéis relevantes no que diz respeito à mobilidade urbana na RMBS, quais sejam: (i) Coordenadoria de Relações Institucionais; (ii) Coordenadoria de Transporte Coletivo; e (iii) Coordenadoria de Planejamento e Gestão.

A Coordenadoria de Relações Institucionais é a unidade responsável por coordenar a gestão do relacionamento da STM com as administrações municipais das regiões metropolitanas e a sociedade civil organizada, integrando propostas e soluções para o transporte metropolitano. Além disso, articula o relacionamento da STM e suas entidades vinculadas com outras secretarias de Estado, manifestando-se sobre projetos e ações relacionadas ao transporte metropolitano.

Já a Coordenadoria de Transporte Coletivo é responsável por coordenar, articular e fiscalizar planos de aprimoramento dos serviços de transporte coletivo, contendo programa de ação para a operação

do transporte de passageiros nas regiões metropolitanas, além de monitorar, articular e fiscalizar programas e projetos de operação, manutenção e aprimoramento dos serviços; propor, gerenciar e fiscalizar as políticas tarifárias e as de integração física, operacional e tarifária; coordenar e articular as ações de integração física, operacional e tarifária.

A Coordenadoria de Planejamento e Gestão, por sua vez, é responsável por (i) elaborar e coordenar o planejamento estratégico; (ii) coordenar e fiscalizar projetos e obras; e (iii) coordenar e implementar o planejamento plurianual, os planos de remodelação, a elaboração e execução dos orçamentos anuais e das leis de diretrizes orçamentárias.

#### **1.1.2.1.1 Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos**

A Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (“EMTU”), criada por meio da Lei Estadual nº 1.492/77, que também institui o Sistema Metropolitano de Transportes Urbanos da Região Metropolitana de São Paulo, é uma sociedade de economia mista controlada pelo Governo do Estado de São Paulo.

Reconstituída por meio do Decreto Estadual nº 27.411/87 e atualmente vinculada à STM, a EMTU tem por objeto 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 foram delegadas.

Assim, conforme divulgado por seu portal institucional<sup>3</sup>, a EMTU não opera ônibus, ela *coordena e regulamenta todo o serviço prestado por concessionárias que, efetivamente, colocam os ônibus nas linhas para realizarem o transporte*. Originalmente, essa regulamentação se restringia à Região Metropolitana de São Paulo, mas se estendeu à RMBS a partir de sua criação, por meio da Lei Estadual nº 815/96. No caso, o serviço gerenciado pela EMTU é composto pelo sistema regular, pelas operações de fretamento<sup>4</sup>, pelo *Airport Bus Service* e pelo VLT de Santos.

#### **1.1.2.2 Secretaria de Parcerias em Investimentos**

A Secretaria de Parcerias em Investimentos do Estado de São Paulo (“SPI”) é responsável por promover e coordenar parcerias entre o setor público e o setor privado, com o objetivo de atrair investimentos e fomentar o desenvolvimento econômico e social do estado. Além disso, compete ao Secretário da SPI, de acordo com o art. 12 do Decreto nº 67.435/ 2023, representar o Estado,

---

<sup>3</sup>Disponível em: <https://www.emtu.sp.gov.br/emtu/institucional/quem-somos.fss>.

<sup>4</sup> Fretamento é uma modalidade de transporte realizada por empresas privadas para realizar trajetos específicos, por tempo determinado, e para determinado grupo de passageiros (e.g. transporte escolar). Ainda que seja formalmente considerado transporte público, não se configura como um transporte coletivo, e por isso não será analisado.

na condição de Poder Concedente, em relação aos serviços públicos de: (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.

Ademais, vale destacar que o Governo do Estado de São Paulo, por meio do art. 5º, V, do Decreto Estadual nº 67.435/ 2023, vinculou três entidades à SPI, quais sejam: (i) Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo (“ARTESP”), a Agência Reguladora de Serviços Públicos do Estado de São Paulo (“ARSESP”) e a Companhia Paulista de Parcerias.

### **1.1.2.3 Companhia Paulista de Parcerias**

A Companhia Paulista de Parcerias (“CPP”), instituída por meio da Lei Estadual nº 11.688/2004, é uma empresa vinculada ao governo do Estado de São Paulo e tem como principal objetivo atuar na estruturação e gestão de projetos de parcerias público-privadas (“PPPs”) e concessões, viabilizando a implementação do Programa de Parcerias Público-Privadas, destinado a fomentar, coordenar, regular e fiscalizar a atividade de agentes do setor privado que, na condição de colaboradores, atuem na implementação das políticas públicas voltadas ao desenvolvimento do Estado e ao bem-estar coletivo.

Na forma do art. 12 da Lei Estadual nº 11.688/2004 as funções da CPP incluem: (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.

### **1.1.2.4 Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação**

A Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação (“SDUH”), instituída por meio do Decreto Estadual nº 67.435/ 2023, é *responsável pela condução da Política Habitacional do Estado de São Paulo. Traça diretrizes, estabelece metas, planeja e desenvolve programas específicos para o atendimento habitacional da população de baixa renda, com rendimento entre um e dez salários-mínimos e foco principal naqueles com renda entre um e três salários*<sup>5</sup>.

O Decreto Estadual nº 67.435 de 01/01/2023 também transferiu à SDUH o Conselho Estadual das Cidades; os respectivos conselhos de desenvolvimento das regiões metropolitanas; o Conselhos

---

<sup>5</sup> Disponível em: <https://www.habitacao.sp.gov.br/habitacao/institucional/a-secretaria>

de Desenvolvimento da Aglomeração Urbana de Jundiaí e Piracicaba; a Subsecretaria de Assuntos Metropolitanos; e as Agências Metropolitanas com seus respectivos fundos, incluindo a AGEM<sup>6</sup>.

#### **1.1.2.5 Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística**

A Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística do Estado de São Paulo (“SEMIL”), instituída por meio do Decreto nº 67.435/2023, é responsável pela integração de *ações de planejamento, bem como a execução das políticas públicas estaduais relacionadas ao meio ambiente, aos recursos hídricos e expansão e melhoria do saneamento básico, à produção de energia e a realização da mineração sustentável e a qualidade da prestação de serviços logísticos e das rodovias estaduais*<sup>7</sup>.

##### **1.1.2.5.1 Subsecretaria de Logística e Transportes**

À Subsecretaria de Logística e Transportes (“SLT”) compete o planejamento da logística e da infraestrutura dos meios de transporte no estado de São Paulo. Subordinado à SLT está o Departamento Hidroviário (“DH”), responsável por administrar as hidrovias paulistas e pela organização, fiscalização, manutenção e operação do Sistema de Travessias Litorâneas do Estado de São Paulo.

Entre outros projetos, a SLT foi responsável pela elaboração e lançamento, em 2021, da fiscalização, Plano de Ação de Transporte e Logística para a Macrometrópole Paulista (“PAM-TL”).

---

<sup>6</sup> Artigo 5º - A vinculação das entidades e dos fundos adiante indicados fica transferida na seguinte conformidade:

X - para a Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação:

a. Agência Metropolitana da Baixada Santista - AGEM;

<sup>7</sup> Disponível em: <https://semil.sp.gov.br/semil/>

## 1.2 Consórcios e Convênios

- i. Santos.
  - a. Contrato de Regulação de Partição Tarifária

Em 14 de outubro de 2010, o Estado de São Paulo, por meio da STM, e a Prefeitura Municipal de Santos, com a interveniência da EMTU e da Companhia de Engenharia de Tráfego de Santos (“CET-Santos”), firmaram contrato com o objetivo de regular a divisão da tarifa integrada entre o serviço de transporte coletivo convencional de Santos e o VLT da RMBS. Esse contrato permitiu que os usuários utilizassem, em uma única viagem, tanto os serviços de ônibus quanto o VLT, pagando apenas uma tarifa integrada.

É relevante mencionar que, na época da assinatura do contrato, a concorrência internacional para a concessão do Sistema Integrado Metropolitano (“SIM”) ainda não havia ocorrido. A regulação da partição tarifária foi um dos fatores que viabilizaram o projeto.

O contrato menciona que, no âmbito municipal, a integração físico-tarifária foi instituída pela Lei Municipal nº 2.173/2010. Além disso, a minuta padrão do Convênio de Cooperação Técnica foi aprovada pela Lei Municipal nº 2.694/2010.

A divisão da tarifa integrada estipulou que 70% (setenta por cento) do valor seria destinado ao Sistema Integrado Metropolitano da RMBS, enquanto os 30% (trinta por cento) restantes seriam alocados ao Serviço Convencional de Transporte Coletivo de Passageiros de Santos. Essa divisão não é fixa e pode ser alterada mediante estudo prévio realizado pela EMTU e pela CET-Santos. O contrato permanecerá em vigor enquanto durar a concessão.

- b. Convênio 011/2010

Em 15 de outubro de 2010, a Prefeitura Municipal de Santos e a EMTU firmaram o Convênio de Cooperação Técnica e Apoio Recíproco para a Implementação do SIM (“Convênio 011/2020”). Durante sua vigência de 5 (cinco) anos, seu objetivo foi viabilizar o desenvolvimento e a execução conjunta de ações necessárias à implementação do SIM na RMBS.

Das obrigações relevantes das partes, a EMTU ficou obrigada a mobilizar pessoal especializado, elaborar, em conjunto com o município, o plano integrado de transporte coletivo, dar soluções de ordem técnica e viabilizar a permuta de imóveis com o município em determinado trecho das obras. O município, por sua vez, ficou responsável, entre outras coisas, por viabilizar o convênio, editar decretos de disponibilidade dos terrenos necessários para a realização das obras, assumir obras complementares de reurbanização e efetivar a integração física e tarifária entre a rede de transporte local e o SIM.

- ii. São Vicente.
  - a. Contrato de Regulação de Partição Tarifária

Em 14 de outubro de 2010, o Estado de São Paulo, por meio da STM, e a Prefeitura Municipal de São Vicente, com a interveniência da EMTU, firmaram contrato com o objetivo de regular a divisão da tarifa integrada entre o serviço de transporte coletivo convencional de Santos e o VLT da RMBS. Esse contrato permitiu que os usuários utilizassem, em uma única viagem, tanto os serviços de ônibus quanto o VLT, pagando apenas uma tarifa integrada.

É relevante mencionar que, na época da assinatura do contrato, a concorrência internacional para a concessão do Sistema Integrado Metropolitano (“SIM”) ainda não havia ocorrido. A regulação da partição tarifária foi um dos fatores que viabilizaram o projeto.

O contrato menciona que a minuta padrão do Convênio de Cooperação Técnica foi aprovada pela Lei Municipal nº 2.152-A/2009.

A divisão da tarifa integrada estipulou que 70% (setenta por cento) do valor seria destinado ao Sistema Integrado Metropolitano da RMBS, enquanto os 30% (trinta por cento) restantes seriam alocados ao Serviço Convencional de Transporte Coletivo de Passageiros de Santos. Essa divisão não é fixa e pode ser alterada mediante estudo prévio realizado pela EMTU e pela CET-Santos. O contrato permanecerá em vigor enquanto durar a concessão.

b. Convênio 012/2010

Em 15 de outubro de 2010, a Prefeitura Municipal de São Vicente e a EMTU, firmaram o Convênio de Cooperação Técnica e Apoio Recíproco para a Implementação do SIM (“Convênio 011/2020”). Durante sua vigência de 5 (cinco) anos, seu objetivo foi viabilizar o desenvolvimento e a execução conjunta de ações necessárias à implementação do SIM na RMBS.

Das obrigações relevantes das partes, a EMTU ficou obrigada a mobilizar pessoal especializado, elaborar, em conjunto com o município, o plano integrado de transporte coletivo, dar soluções de ordem técnica e determinar as providências necessárias para suprir irregularidades ou falhas. O município, por sua vez, ficou responsável, entre outras coisas, por viabilizar a implementação do SIM, viabilizar os objetivos do convênio, disponibilizar os terrenos necessários para a realização das obras e efetivar a integração física e tarifária entre a rede de transporte local e o SIM.

c. Convênio 003/2023

Em 26 de outubro de 2023 a Prefeitura Municipal de São Vicente e a EMTU, firmaram o Convênio de Cooperação Técnica e Apoio Recíproco para a Implementação e Gestão da integração Físico Tarifária do SIM (“Convênio 003/2023”). Durante sua vigência de 5 (cinco) anos, seu objetivo é o desenvolvimento e execução conjunta de ações necessárias a implantação e gestão da integração físico tarifária do SIM.

Das obrigações relevantes das partes, a EMTU ficou obrigada a mobilizar pessoal especializado, elaborar planos de transporte coletivo, dar soluções de ordem técnica e determinar as providências

necessárias para suprir irregularidades ou falhas. O município, por sua vez, ficou responsável, entre outras coisas, por viabilizar legalmente a implementação do Convênio 003/2023, viabilizar a reorganização do sistema de transporte para viabilizar a integração e desenvolver, em conjunto com a EMTU estudos de racionalização e otimização do transporte coletivo do âmbito intermunicipal.

iii. Guarujá.

A Lei Municipal nº 3.391/2006 autorizou o Município a firmar um convênio de cooperação técnica e apoio mútuo com a EMTU. Este convênio tem como objetivo implementar o Sistema Estruturado de Transporte Coletivo de Média e Baixa Capacidade, o Programa de Revitalização dos Polos de Articulação Metropolitana e o Sistema Viário de Interesse Metropolitano. As ações da EMTU/SP, com o apoio do Município, visam a interagir nas diversas fases de estruturação do sistema de transporte coletivo, incluindo planejamento, implantação, operação, manutenção e expansão, além de outras ações conjuntas durante a vigência do convênio.

Por meio da minuta-base no corpo da lei, é possível entender que o convênio foi firmado por um ano a partir da assinatura, podendo ser prorrogado automaticamente por períodos iguais, enquanto houver interesse público, desde que não haja manifestação contrária. No âmbito da referida minuta-base, EMTU é responsável pela implantação, operação, manutenção, integração e expansão do sistema de transporte coletivo na Região Metropolitana da Baixada Santista, abrangendo o sistema viário preferencial, pontos de embarque e desembarque, estações de transferência e terminais metropolitanos de integração.

Por sua vez, o Município deve facilitar a implantação do sistema de transporte, conforme projetos elaborados em conjunto com a EMTU, adotar medidas para a infraestrutura necessária, incluindo intervenções viárias e terminais de integração, e propiciar a integração física, operacional e tarifária da rede de transporte local com o sistema estruturado. Além disso, o Município deve disponibilizar áreas municipais livres de ônus para a implantação das estações e infraestrutura, conforme o cronograma previsto.

iv. Cubatão.

O Município de Cubatão e a EMTU firmaram um convênio para a implementação da Carteira de Identificação do Passageiro Especial (CIPES), com o objetivo de proporcionar às pessoas com deficiência melhor interação, integração e acesso aos meios de transporte municipal e metropolitano, conforme autorizado pela Lei Municipal nº 3.675/2014.

Por sua vez, a Lei Municipal nº 3.673/2014 autorizou o Município a firmar um convênio de cooperação técnica e apoio mútuo com a EMTU. Este convênio tem como objetivo implementar o Sistema Estruturado de Transporte Coletivo de Média e Baixa Capacidade, o Programa de Revitalização dos Polos de Articulação Metropolitana e o Sistema Viário de Interesse Metropolitano,

assim como no convênio do Município de Guarujá. Destaca-se, inclusive, que as disposições de ambas as leis são similares.

v. Praia Grande.

Em 30 de abril de 2020, a Prefeitura Municipal de Praia Grande e a EMTU, firmaram o Convênio de Cooperação Técnica e Apoio Recíproco para a Implementação do SIM ("Convênio 001/2020"). Durante sua vigência de 5 (cinco) anos, passível de renovação automática, seu objetivo é integrar a operação e a tarifa entre o SIM da RMBS e o sistema de transporte coletivo de Praia Grande.

A integração prevista se efetiva pela cobrança de tarifa integrada e sequencial para a utilização de determinado conjunto de linhas de transporte coletivo metropolitano e municipal, sendo que cada conjunto de linhas configura um programa de integração. A bilhetagem por sua vez, também é padronizada, sendo feita por meio do método de escolhido pela concessionária do SIM, que é a mesma operadora do sistema de transporte coletivo de Praia Grande.

### **1.3 Aspectos Institucionais e de Governança Interfederativa da RMBS**

#### **i. Governança Metropolitana**

Em princípio, a RMBS conta com uma estrutura de governança bem definida, centralizada na tríade AGEM, como órgão executivo, CONDESB, como órgão deliberativo e normativo, e FUNDO, como órgão de suporte financeiro.

##### **a. AGEM**

Conforme foi mencionado, a AGEM foi criada pela Lei Complementar Estadual nº 853/98, mas só foi formalmente regulamentada por meio do Decreto Estadual nº 44.127/99. A AGEM, como entidade autárquica dotada de autonomia administrativa, financeira e patrimonial, gozando dos privilégios conferidos à Fazenda Pública Estadual, tem como finalidade integrar a organização, planejamento e execução das funções públicas de interesse comum na RMBS, sem prejuízo das competências de outros órgãos.

Enfatiza-se que cabe à AGEM, enquanto organismo que efetivamente implementa as políticas regionais e busca suscitar as discussões técnicas em torno da agenda metropolitana, integrar a organização e planejamento da RMBS por meio da fiscalização, da execução da legislação, do estabelecimento de metas e da execução de projetos de interesse comum dos municípios da RMBS. Outras atribuições incluem arrecadar receitas, promover desapropriações quando necessário, manter atualizadas informações estatísticas e atuar como Secretaria Executiva do CONDESB e apoiando suas Câmaras Temáticas, além de participar do FUNDO por intermédio de 2 (dois) Diretores do Conselho de Orientação.

O patrimônio da AGEM é composto por dotações orçamentárias iniciais, bens doados pela União, Estado e Municípios, além de bens adquiridos ou destinados à agência. A AGEM é responsável por administrar e dispor de seu patrimônio, promovendo investimentos que valorizem seus ativos e gerem rendas para realizar seus objetivos. Os recursos da AGEM provêm de dotações orçamentárias do Estado e dos municípios da região, subvenções e doações de entidades públicas e privadas, receitas de concessões, permissões e serviços prestados, além de taxas de fiscalização e multas. Os municípios da região devem contribuir com recursos proporcionais à sua arrecadação do ICMS.

A estrutura da AGEM é composta pelo Conselho Deliberativo e Normativo, que é o próprio CONDESB, e pela Diretoria Executiva, que inclui a Diretoria Técnica e a Diretoria Administrativa. A Diretoria Técnica é responsável pela coordenação técnica, análise de planos e projetos, e captação de recursos. A Diretoria Administrativa cuida da assistência técnica, assuntos jurídicos, administração e recursos humanos.

Além disso, é importante destacar que o art. 27 do Decreto Estadual nº 44.127/99 estabelece que a Diretoria Técnica da AGEM possui um Grupo de Captação e Otimização de Recursos. Este grupo, além de fornecer suporte técnico-gerencial às demais unidades da Diretoria Técnica, realiza estudos e pesquisas junto a órgãos e entidades, públicas ou privadas, nacionais, internacionais ou estrangeiras, com o objetivo de captar recursos financeiros para a execução de projetos, obras ou serviços de interesse da Região Metropolitana, conforme a programação aprovada pelo CONDESB.

O Conselho Deliberativo e Normativo, integrado exclusivamente pelos membros do CONDESB, é composto por um representante de cada município da RMBS e um representante do Estado. Este conselho é responsável por fixar a orientação geral da AGEM, deliberar sobre planos de trabalho e orçamentos, autorizar acordos e convênios, e fiscalizar a gestão dos diretores. A atividade dos conselheiros é considerada de serviço público relevante, exercida sem prejuízo de suas funções originais.

*b. CONDESB*

Conforme estabelece seu regimento interno, o CONDESB possui diversas competências essenciais para o planejamento e execução de funções públicas de interesse comum entre o Estado e os municípios da região. Entre suas responsabilidades, está a especificação dos serviços públicos de interesse comum e a aprovação de objetivos, metas e prioridades regionais, garantindo que estejam alinhados com os objetivos do Estado e dos municípios. O Conselho também é responsável por aprovar planos territoriais e analisar projetos, públicos ou privados, que possam ter impacto regional, além de propor alterações tributárias com finalidades extrafiscais para promover o desenvolvimento regional.

O Conselho tem a tarefa de comunicar suas deliberações aos órgãos federais atuantes na região e de elaborar seu próprio Regimento Interno. Ele também delibera sobre matérias de impacto regional, propõe critérios de compensação financeira para os municípios que suportem ônus decorrentes da execução de funções públicas metropolitanas, e constitui Câmaras Temáticas para tratar de programas ou projetos específicos. Além disso, o Conselho indica membros para integrar o Conselho de Orientação do FUNDO.

O CONDESB é composto por um representante de cada município da RMBS, por representantes do Estado e por membros da sociedade civil, com mandatos de 24 meses, permitindo recondução. Os representantes do Estado são designados pelo Governador, com base em indicações das Secretarias, e devem ser servidores de competência reconhecida. A atividade dos conselheiros é considerada serviço público relevante e deve ser exercida sem prejuízo de suas funções originais. Poderão ser designados até dois representantes, com os respectivos suplentes, para cada uma das funções de interesse comum.

Os representantes dos municípios são os prefeitos ou aqueles por eles designados. Já os representantes da sociedade civil ocupam nove vagas, sendo necessário que as entidades às quais estão vinculados tenham sido constituídas há mais de um ano, estejam sediadas na região, e comprovem atividades relacionadas às funções de interesse comum.

O CONDESB possui uma estrutura de liderança composta por um Presidente, um Vice-Presidente e uma Secretaria Executiva, cada um com funções específicas definidas no regimento. O Presidente é escolhido entre os prefeitos da RMBS, por meio de votação entre seus pares, para um mandato de um ano, com possibilidade de recondução. Em caso de empate na eleição, uma nova votação é realizada entre os dois candidatos mais votados, e se o empate persistir, o candidato mais idoso é eleito.

O Vice-Presidente é eleito entre os representantes do Governo do Estado de São Paulo, também para um mandato de um ano, com possibilidade de recondução. O processo de desempate segue o mesmo procedimento aplicado à eleição do Presidente. Caso ocorra vacância na Presidência e Vice-Presidência, a Secretaria Executiva pode convocar uma reunião extraordinária para eleger novos ocupantes para esses cargos.

A Secretaria Executiva é exercida por um representante da AGEM. Nos casos de impedimento do Presidente ou Vice-Presidente, o Diretor Executivo da AGEM assume a condução das atividades do Conselho, atuando como Secretaria Executiva.

A Secretaria Executiva participa das reuniões do Conselho, mas sem direito a voto. Todas as matérias de competência do Conselho são submetidas à apreciação, deliberação e votação final sob a condução do Presidente. As atividades administrativas do Conselho são geridas pela AGEM, que atua como Secretaria Executiva do colegiado, garantindo suporte administrativo e operacional para o cumprimento das deliberações do Conselho. Além disso, o Conselho tem a responsabilidade de expedir instruções para assegurar a implementação de suas decisões, garantindo que as diretrizes e políticas definidas sejam efetivamente executadas na região.

As reuniões do CONDESB são estruturadas para garantir a representatividade e a participação dos diferentes grupos que o compõem. Em primeira convocação, as reuniões exigem a presença da maioria simples dos membros com direito a voto de cada classe (Prefeitos, Estado e Sociedade Civil). Se essa condição não for atendida, uma segunda convocação ocorre 30 minutos após o horário inicial, desde que haja pelo menos um integrante de cada classe e que esta condição esteja expressa na convocação. Além dos membros com direito a voto, podem participar das reuniões, mediante solicitação prévia, representantes de órgãos ou entidades do poder público em diferentes níveis, bem como membros do Poder Legislativo e da Sociedade Civil. Esses participantes têm direito à sustentação oral, mas não ao voto.

Após a discussão das matérias, elas são colocadas em votação. O Presidente do Conselho decide a ordem das matérias a serem votadas, mas os conselheiros podem solicitar preferência na votação ou pedir vistas de documentos em discussão, o que também é decidido pelo Presidente. Se a vista for concedida, o conselheiro deve devolver o documento antes do término da reunião.

As deliberações do Conselho são tomadas por maioria simples dos votos ponderados dos conselheiros presentes. Os conselheiros têm a liberdade de fazer declarações de voto, abster-se ou declarar-se impedidos, com tais circunstâncias registradas na ata da reunião. As decisões são formalizadas como "Deliberações", numeradas em séries anuais, e constam obrigatoriamente na ata. Quando as deliberações contêm matérias normativas de interesse de terceiros, é obrigatória a sua expedição e assinatura pelo Presidente do CONDESB e pela Secretaria dos trabalhos. Essas deliberações são publicadas no Diário Oficial do Estado e amplamente divulgadas pela imprensa. Além disso, são comunicadas aos municípios da região, às autoridades estaduais responsáveis pelas funções públicas de interesse comum e às demais instituições que compõem o Conselho, no prazo de 15 dias.

Os municípios da RMBS devem compatibilizar seus planos e programas com as diretrizes de planejamento estabelecidas pelo Conselho, garantindo assim uma abordagem integrada e coordenada para o desenvolvimento regional.

O CONDESB adota um sistema de votação ponderada para garantir a participação equitativa entre os representantes do Estado, dos Municípios e da Sociedade Civil. Este sistema assegura que cada classe tenha um terço do total de votos, independentemente do número de representantes presentes de cada grupo. Para calcular a média ponderada dos votos, utiliza-se a fórmula:  $R = [(Votos\ dos\ Prefeitos \times 9) + (Votos\ do\ Estado \times 18) + (Votos\ da\ Sociedade\ Civil \times 9)]$  dividido por 36. Essa fórmula pondera os votos de modo que a soma dos votos de cada grupo represente exatamente um terço do total.

O peso atribuído aos votos do Estado é maior para equilibrar a representação, considerando que os grupos de Prefeitos e Sociedade Civil têm um multiplicador menor. Caso haja alterações na composição do Conselho que modifiquem o número de seus membros, os votos serão novamente ponderados para manter a paridade estabelecida. Além disso, para que a votação seja considerada válida e para que cada representação alcance seu terço de participação, todos os membros de cada grupo devem estar presentes. Isso garante que nenhuma classe tenha mais influência que a outra devido a ausências, mantendo assim o equilíbrio e a equidade nas decisões do Conselho.

O CONDESB estabelece mecanismos para garantir transparência e participação popular em suas decisões. Audiências públicas podem ser convocadas para esclarecimentos, desde que solicitadas por entidades da sociedade civil, órgãos ou entidades do poder público em diferentes níveis, ou por

membros do Poder Legislativo, e precisam ser aprovadas em reunião ordinária do Conselho, conforme a legislação vigente.

A participação popular segue princípios específicos, como a exigência de divulgação antecipada, com no mínimo 30 dias de antecedência, dos planos, programas, projetos e propostas que serão discutidos, além do acesso aos estudos de viabilidade técnica, econômica, financeira e ambiental relacionados a essas iniciativas, possibilitando que todos possam avaliar as propostas de forma informada.

O Conselho deve divulgar os documentos pertinentes com pelo menos 30 dias de antecedência da reunião em que serão votados, permitindo que os interessados tenham tempo suficiente para analisar e se preparar para as discussões.

Além disso, é assegurada a possibilidade de representação por discordância em relação a matérias sujeitas à decisão do Conselho. Essa representação deve ser fundamentada e acompanhada de documentação de apoio, sendo encaminhada ao Presidente do Conselho. A questão será então submetida à Câmara Temática apropriada ou ao relator designado, que analisará o caso e apresentará os resultados para votação. Por fim, há a possibilidade de solicitar audiências públicas para esclarecimentos.

#### *i. Câmaras Temáticas do Conselho*

As Câmaras Temáticas do CONDESB são órgãos consultivos, regidos por normas gerais estabelecidas na Lei Complementar Estadual nº 815/96 e no Regimento Interno do Conselho. Elas são criadas por deliberação do CONDESB para tratar de funções públicas de interesse comum. As Câmaras podem formar Grupos de Trabalho para desenvolver programas, projetos ou atividades específicas, com duração determinada, prorrogável uma vez, e se extinguem ao completar seus objetivos ou ao fim do prazo, mediante apresentação de pareceres ou estudos ao Conselho.

As deliberações que criam as Câmaras Temáticas definem seus objetivos, atribuições, composição, prazos para apresentação de relatórios e outras condições de funcionamento.

A AGEM fornece suporte administrativo e secretariado às Câmaras na condição de Secretaria Executiva do CONDESB, podendo designar secretários para as reuniões, ou o coordenador o fará entre os membros da Câmara. Membros do CONDESB e diretores da AGEM podem participar das reuniões sem direito a voto. O coordenador pode convidar especialistas ou representantes de órgãos públicos e privados para contribuir com os trabalhos da Câmara. A AGEM terá representação em todas as Câmaras Temáticas do CONDESB.

Se necessário, o coordenador pode convidar membros do CONDESB para se manifestar sobre assuntos em análise. Os integrantes das Câmaras podem ser acompanhados por assessores

técnicos, cujo número pode ser limitado pelo coordenador. Essa limitação não impede a contribuição de elementos técnicos e documentos pelos integrantes.

Originalmente, as Câmaras Temáticas eram o único meio pelo qual a sociedade civil poderia participar efetivamente da governança metropolitana, por meio de contribuições. Contudo, por terem caráter consultivo, os projetos elaborados pelas Câmaras Temáticas apenas subsidiavam as decisões do CONDESB, sem qualquer vinculação efetiva. Por isso, a inclusão de representantes da sociedade civil na composição do CONDESB foi de extrema importância para atender aos princípios do Estatuto da MetrÓpole.

Apesar de temporárias e meramente consultivas, as Câmaras Temáticas continuam a desempenhar um importante papel de auxílio ao CONDESB no atendimento às FPICs. Justamente por terem caráter temático, as Câmaras propiciam um espaço de debate dedicado a temas considerados mais relevantes. Desde 2017, funciona a Câmara Temática de Mobilidade e Logística, decorrente da fusão das extintas Câmaras Temáticas de Transportes de Cargas e Logísticas, Transporte de Passageiros e Trânsito e Sistema Hidroviário Regional. Conforme Deliberação CONDESB n.º 022/2017, essa Câmara foi criada para atender a necessidade de ter como foco a atuação diretamente nos quatro eixos do PMDE/BS, por meio das Câmaras Temáticas ligadas aos temas, fazendo delas um elemento gerador de projetos e ações regionais, e ponto de apoio ao CONDESB e outras estruturas definidas, com o suporte técnico da AGEM.

Também é relevante a Câmara Temática de Equalização das Leis Municipais com Caráter Metropolitano. Instalada em 2011, conforme Deliberação CONDESB nº 33/2011, essa Câmara, que funciona conforme a demanda da elaboração de projetos, se dedica a propor ações regionais possibilitando a equalização das legislações municipais da RMBS.

- FUNDO

O FUNDO será abordado em tópico específico, mas, em linhas gerais, é um mecanismo financeiro criado para apoiar o planejamento integrado e ações conjuntas na RMBS, envolvendo o Estado e os municípios.

O FUNDO tem como objetivos financiar e investir em programas e projetos de interesse da região, melhorar os serviços públicos municipais, promover a qualidade de vida e o desenvolvimento socioeconômico, e reduzir desigualdades sociais. Sua atuação abrange todos os municípios da RMBS.

Os recursos do FUNDO são compostos por contribuições do Estado e dos municípios, transferências da União, empréstimos nacionais e internacionais, retorno de operações de crédito, receitas de multas, doações, e outros recursos eventuais.

A aplicação dos recursos é supervisionada por um Conselho de Orientação, composto por seis membros, incluindo quatro do CONDESB e dois da Secretaria Executiva do Conselho, que é a AGEM. Este Conselho de Orientação é responsável por apreciar projetos, acompanhar a execução dos planos, supervisionar recursos, elaborar regulamentos, deliberar sobre garantias e aplicações financeiras, e submeter a prestação de contas ao Conselho de Desenvolvimento.

As deliberações do Conselho de Orientação são decididas por maioria de votos, e os critérios para financiamento e investimento são detalhados no Regulamento de Operações do FUNDO, conforme diretrizes do Conselho de Desenvolvimento.

Casos omissos são resolvidos pelo Conselho de Orientação, que estabelece normas de procedimento, sujeitas à aprovação do Conselho de Desenvolvimento, em conformidade com o Regimento Interno e as leis complementares estaduais pertinentes.

Este regulamento assegura que o FUNDO opere de forma transparente e alinhada com os objetivos de desenvolvimento regional, promovendo a cooperação entre diferentes níveis de governo e entidades envolvidas.

ii. Gestão dos Transportes Metropolitanos

Em princípio, a gestão do transporte metropolitano na RMBS é feita conjuntamente pela STM e pela EMTU. A STM, enquanto representante o Governo do Estado, atua como poder concedente. A EMTU, por sua vez, tem as competências de gerenciar os serviços sobre sua administração direta, e fiscalizar os serviços sobre regime de concessão e afins.

a. STM

Como já fora mencionado, a Lei Estadual nº 7.450/91, cria a STM, definindo suas funções e estrutura organizacional. A STM, que foi reorganizada pelo Decreto Estadual nº 49.752/2005, é responsável pela execução da política estadual de transportes metropolitanos de passageiros nas regiões metropolitanas, abrangendo os sistemas metroviário, ferroviário, de ônibus, trólebus e outros modais de interesse metropolitano. Ela organiza, coordena, opera e fiscaliza o sistema metropolitano de transportes públicos de passageiros, incluindo a infraestrutura viária, o que envolve o planejamento e execução de serviços e obras de transporte coletivo regional, o estabelecimento de normas para o planejamento, implantação, expansão, operação, manutenção e fiscalização dos serviços, além da outorga e fiscalização de concessões e permissões e a fixação de tarifas conforme a legislação vigente.

A Secretaria também promove o sistema metropolitano de transportes públicos junto aos municípios das regiões metropolitanas, podendo atuar em conjunto com outros órgãos públicos ou entidades privadas. Para alcançar seus objetivos, o Estado pode criar organismos para operar o transporte metropolitano público de passageiros, em colaboração com órgãos ou entidades da administração centralizada e descentralizada da União, do Estado ou dos Municípios, respeitando as disposições

constitucionais. Os serviços prestados a terceiros pelas empresas da administração descentralizada podem ser remunerados.

A estrutura básica da Secretaria inclui a Administração Descentralizada, destacando-se a Empresa EMTU como parte integrante dessa estrutura.

*b. EMTU*

A Lei nº 1.492/77 estabeleceu, além do Sistema Metropolitano de Transportes Urbanos na Região Metropolitana da Grande São Paulo, a criação da EMTU. O Sistema Metropolitano inclui a infraestrutura viária que articula os sistemas viários federal, estadual e municipal, os sistemas de transportes públicos sobre trilhos, pneus, hidroviários e de pedestres, as conexões intermodais de transportes, como estacionamentos e terminais, e a estrutura operacional que envolve a administração, regulamentação, controle e fiscalização dos transportes e suas infraestruturas.

A EMTU é competente para planejar os serviços de transporte, coordenar a operação, implementação, administração e expansão dos serviços, avaliar a viabilidade técnica e econômica dos projetos, outorgar permissões e autorizações, supervisionar as operações das empresas permissionárias, propor políticas tarifárias, aplicar penalidades por infrações e realizar outras atividades necessárias para cumprir sua finalidade.

A partir da Lei Complementar Estadual nº 815/96, a EMTU estendeu sua competência e passou a atuar também na RMBS.

### **1.3.1 Quadro resumo dos pontos de atenção**

A governança metropolitana da Região Metropolitana da Baixada Santista (RMBS), como visto, é formalmente constituída e estruturada pela Lei nº 815/96. Sua organização é definida por uma tríade composta pela AGEM, CONDESB e FUNDO. É relevante notar que, de acordo com esse arranjo institucional, o processo decisório nessas três entidades é interligado, o que pode contribuir para a sinergia e o alinhamento de políticas.

Contudo, embora o CONDESB, como órgão deliberativo e normativo, tenha a função de aprovar objetivos e metas regionais, e a AGEM, como autarquia estadual, tenha a competência de coordenar o desenvolvimento da RMBS, há uma deficiência na implementação prática de seus planos e metas.

Em outras palavras, mesmo com o poder deliberativo do CONDESB, que aprova os planos da AGEM e, em princípio, vincula todos os integrantes da RMBS, não há registros de empreendimentos de abrangência metropolitana instituídos por meio da atuação do CONDESB. Da mesma forma, os planos elaborados pela AGEM servem apenas como orientação para o desenvolvimento regional e, a menos que seja estabelecido um instrumento jurídico que formalize e vincule seus membros, esses planos não são obrigatórios.

Assim, embora haja uma governança metropolitana estruturada na RMBS, esse arranjo institucional, conforme mencionado acima, carece de protagonismo no desenvolvimento prático da mobilidade metropolitana, atualmente liderado pelo Governo do Estado. Isso ocorre porque é o Governo do Estado que tem promovido, de forma concreta, a estruturação e execução de projetos de mobilidade metropolitana. Esses projetos podem, de fato, ter abrangência intermunicipal dentro da RMBS, mas não são formalmente protagonizados pela instituição de governança criada para esse fim.

Vale lembrar que, de acordo com o art. 7º, §§ 1º e 2º, da Lei Complementar Estadual nº 760/94 (“LC nº 760/94”)<sup>8</sup>, o planejamento da mobilidade urbana metropolitana é uma competência concorrente do Estado e dos municípios integrantes. No entanto, a operação do serviço deve ser realizada pelo Estado, diretamente ou por meio de concessão ou permissão.

Portanto, pode-se conceber que o arranjo institucional metropolitano idealizado pela LC nº 815/96 (CONDESB, AGEM e FUNDO) prevê um mecanismo de atuação que se confronta com a competência estadual para a exploração e a delegação das operações de transporte público coletivo de interesse metropolitano, conforme estabelecido pela LC nº 760/94, art. 7º, §2º<sup>9</sup>.

A situação de esvaziamento da atuação do CONDESB pode ser exemplificada pela concessão do Sistema Integrado Metropolitano (“SIM”)<sup>10</sup>, uma iniciativa do Governo do Estado, elaborada e executada por meio da EMTU e da STM<sup>11</sup>. Nesse caso, os municípios da RMBS, integrantes do CONDESB que não foram contemplados inicialmente como beneficiários do SIM, adotaram medidas de adaptação e integração de forma individual e local.

Ou seja, a ausência de decisões unificadas de caráter metropolitano resulta na gestão e operacionalização não planejada dos transportes coletivos de passageiros em âmbito municipal, de forma segregada. Há uma concorrência institucional e normativa sem registros, pelo menos no que tange ao transporte coletivo, de integração ou mesmo cooperação de caráter intergovernamental.

É importante mencionar que apenas recentemente o CONDESB permitiu a inclusão de membros da sociedade civil em sua composição, seguindo uma determinação do Estatuto da Metrópole. Essa

---

<sup>8</sup> Estabelece diretrizes para a Organização Regional do Estado de São Paulo.

<sup>9</sup> Artigo 7º - Poderão ser considerados de interesse comum das entidades regionais os seguintes campos funcionais: (...) II - transporte e sistema viário regionais; (...) § 2º - A operação do transporte coletivo regional será feita pelo Estado, diretamente ou mediante concessão ou permissão.

<sup>10</sup> A disciplina jurídica do SIM será abordada adiante neste Relatório.

<sup>11</sup> Outros projetos de extrema relevância para o desenvolvimento da RMBS, como o túnel submerso entre Santos e Guarujá, a concessão do sistema de balsas e o Trem Intercidades – Trecho Sul, também são de iniciativa do Governo do Estado.

participação ocorre por meio de representantes de entidades relacionadas às FPICs e ainda é muito recente, o que impede de afirmar como isso afetará as deliberações do CONDESB.

Adicionalmente, deve-se destacar que o terceiro componente da governança metropolitana prevista na LC nº 815/96, o FUNDO, responsável pelo financiamento dos projetos de interesse metropolitano, demonstra um funcionamento ativo. Com base nas demonstrações contábeis do FUNDO para o exercício de 2023<sup>12</sup>, o único documento oficial disponível para uma análise crítica, o patrimônio líquido é de cerca de 27 milhões de reais<sup>13</sup>. Desse montante, aproximadamente 13 milhões de reais foram disponibilizados no exercício de 2022 para projetos em andamento<sup>14</sup>.

No entanto, é crucial considerar que os recursos do FUNDO são liberados conforme solicitação, deliberação e alinhamento com os objetivos da RMBS, conforme deliberado pelo CONDESB<sup>15</sup>. Sem projetos que atendam aos critérios do FUNDO, os recursos não podem ser liberados.

---

<sup>12</sup> Disponível em: <https://agem.sp.gov.br/movimentacao-financeira/>

<sup>13</sup> Compreende o período entre 31/12/2022 e 31/12/2023.

<sup>14</sup> O demonstrativo financeiro não discrimina quais os projetos.

<sup>15</sup> Art. 2º do Regimento CONDESB

## 2 Aspectos Jurídico e Regulatório

### 2.1 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 aprovelem seus planos de mobilidade urbana<sup>16</sup>.

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 urbano<sup>17</sup>, 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 urbanas<sup>18</sup>. 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,

---

<sup>16</sup> 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:

<sup>17</sup>Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

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

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

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

<sup>18</sup> Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

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

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

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

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

ainda, ações coordenadas e integradas entre municípios e estados destinadas a políticas comuns de mobilidade urbana<sup>19</sup>.

---

<sup>19</sup> 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.

## 2.2 Estatuto da Metr pole

Por meio da Lei Federal n  13.089, de 12 de janeiro de 2015, modificada pela Medida Provisória n  818, de 11 de janeiro de 2018, e pela Lei n  13.683, de 19 de junho de 2018, foi instituído o Estatuto da Metr pole ("Estatuto da Metr pole"), que estabeleceu diretrizes para o planejamento, a gestão e a execu o das fun es públicas de interesse comum, as Fun es Públicas de Interesse Comum ("FPICs"), em regiões metropolitanas e aglomera es urbanas, bem como normas gerais para os planos de desenvolvimento urbano integrado ("PDUIs") e outros instrumentos de governança interfederativa.

Importa destacar que o Estatuto da Metr pole prevê que, para o apoio da União   governança interfederativa em região metropolitana ou em aglomera o urbana, será exigido que a unidade territorial urbana possua gestão plena. Para atingir a gestão plena, descrito no art. 2 , inciso III do Estatuto da Metr pole, são requisitos: (i) formaliza o e delimita o mediante lei complementar estadual; (ii) estrutura de governança interfederativa própria; e (iii) plano de desenvolvimento urbano aprovado mediante lei estadual.

## 2.3 Plano de Ação da Macrometrópole Paulista

Uma especificidade do Estado de São Paulo é a conurbação de distintas regiões metropolitanas, formando um verdadeiro Complexo Metropolitano Expandido (“Macrometrópole Paulista” ou “Macrometrópole”). A Macrometrópole Paulista abrange várias regiões metropolitanas e aglomerações urbanas do Estado de São Paulo, incluindo, as regiões metropolitanas de São Paulo, Campinas, Baixada Santista, Vale do Paraíba, Litoral Norte, aglomerações urbanas de Sorocaba, Jundiaí e Piracicaba, bem como as microrregiões de Bragantina e São Roque.

Desta forma, foi elaborado um Plano de Ação da Macrometrópole Paulista (“PAM”), uma ferramenta de planejamento de longo prazo que apoia a formulação e implementação de políticas públicas e ações de governo para a Macrometrópole Paulista. Iniciado em 2011, pela Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano S.A., o PAM visa a preparar a região para enfrentar os desafios futuros e aproveitar as oportunidades de crescimento econômico e social.

O PAM tem como principais objetivos (i) promover o crescimento econômico ambientalmente sustentável e socialmente inclusivo da Macrometrópole; (ii) melhorar a integração entre as diferentes regiões metropolitanas, facilitando a mobilidade e a logística; (iii) expandir e modernizar a infraestrutura urbana, incluindo transporte, saneamento, energia e serviços públicos; (iv) diminuir as disparidades socioeconômicas entre as regiões da Macrometrópole; e (v) fortalecer a capacidade das áreas urbanas de se adaptarem a mudanças climáticas e outros desafios.

Já suas diretrizes estratégicas incluem (i) a coordenação entre diferentes níveis de governo e setores da sociedade; (ii) o desenvolvimento de um sistema de transporte público eficiente, integrado e sustentável; (iii) a gestão racional e sustentável do uso do solo, promovendo a densificação urbana e a preservação de áreas verdes; e (iv) a implementação de soluções tecnológicas avançadas para a gestão urbana e a prestação de serviços públicos; e o envolvimento ativo da sociedade civil no processo de planejamento e tomada de decisões.

Os instrumentos de implementação do PAM envolvem (i) análises detalhadas das condições atuais e projeções futuras para orientar as ações; (ii) a definição de metas e indicadores para monitorar o progresso e avaliar os resultados; (iii) o estímulo à colaboração entre o setor público e privado para viabilizar projetos de grande escala; e (iv) a identificação de fontes de financiamento, incluindo recursos públicos, privados e internacionais.

## **2.4 Plano de Ação de Transporte e Logística para a Macrometrópole Paulista**

O Plano de Ação de Transporte e Logística para a Macrometrópole Paulista (“PAM-TL”), lançado em 2021, foi desenvolvido em consonância com o PAM, mas atendendo à necessidade específica da elaboração de uma solução às questões críticas de transporte e logística na Macrometrópole Paulista.

Conforme já declarado pela SLT no termo de referência do PAM-TL, um de seus objetivos é *“propiciar aumento da eficiência socioeconômica e ambiental da ação governamental nos campos afins do transporte de passageiros e da logística de cargas na MMP e a racionalização do uso dos recursos públicos correspondentes”*.

Dos projetos relevantes planejados, e que terão impacto na RMBS, destacam-se: (i) Implementação do Trem Intercidades (TIC) São Paulo – Santos; (ii) implementação do Expresso de Carga (EC) e interligação com o Polo de Logística Regional (PLR) de Santos; e (iii) a ampliação dos terminais de contêineres do Porto de Santos.

## 2.5 Plano Metropolitano de Desenvolvimento Estratégico da Baixada Santista

O Plano Metropolitano de Desenvolvimento Estratégico da Baixada Santista (“PMDE/BS”), publicado em 2014, pela AGEM, foi desenvolvido por uma consultoria especializada como uma resposta à expansão da RMBS, a partir dos resultados advindos das descobertas de reservas de hidrocarbonetos na Bacia de Santos e planos de expansão do Porto Organizado. Instrumento de planejamento regional inédito em âmbito estadual, o plano orienta o crescimento da Baixada Santista até 2030, focando em (i) mobilidade e acessos; (ii) habitação; (iii) saneamento; e (iv) desenvolvimento econômico.

O PMDE/BS busca consolidar políticas municipais, estaduais e federais, apresentando 32 (trinta e duas) orientações de planejamento<sup>20</sup>, 23 (vinte e três) projetos estruturantes<sup>21</sup>, 47 (quarenta e sete) ações<sup>22</sup> e 77 (setenta e sete) programas públicos e privados<sup>23</sup>. Foi resultado de 142 (cento e quarenta e duas) reuniões com gestores, análise de 105 (cento e cinco) documentos estratégicos e estudo de experiências internacionais e nacionais e visa atender demandas econômicas e eliminar déficits gerados, em parte, por novos investimentos<sup>24</sup>.

Em suma, o plano institui as seguintes metas para a RMBS:

- Integrar ações municipais, estaduais, federais e privadas para maximizar resultados e acelerar o crescimento ordenado.
- Direcionar recursos com metas de curto, médio e longo prazo, até 2030.
- Utilizar mapas georreferenciados e projeções para nortear planos municipais, estaduais e federais.
- Apoiar a implantação de projetos como o Túnel Submerso Santos-Guarujá e o Aeroporto Civil Metropolitano de Guarujá.

O PMDE/BS está alinhado com o PAM, visando ao planejamento integrado das regiões metropolitanas do Estado, de modo que os objetivos incluem (i) guiar investimentos públicos e privados até 2030, (ii) oferecer perspectivas de desenvolvimento econômico, mobilidade e habitação para os municípios, (iii) estabelecer a estrutura necessária para a integração dos municípios, (iv) disponibilizar projeções básicas e demandas setorializadas para ações públicas, (v) consolidar resultados e (vi) estabelecer critérios de medição e monitoramento da evolução regional.

---

<sup>20</sup> E.g. - Revisão dos Planos Diretores de todos os municípios para a implementação dos instrumentos previstos no Estatuto da Cidade.

<sup>21</sup> E.g. - VLT – Veículo Leve Sobre Trilhos.

<sup>22</sup> E.g. – Realização de campanhas para estimular a intermodalidade, os modais não motorizados e transporte público.

<sup>23</sup> E.g. - EMTU - SIVIM – Sistema Viário de Interesse Metropolitano.

<sup>24</sup> Plano Metropolitano de Desenvolvimento Estratégico da Baixada Santista, página 17. Disponível em: <https://agem.sp.gov.br/plano-metropolitano-de-desenvolvimento-estrategico-da-baixada-santista-pmde/>.

## **2.6 Plano Metropolitano de Desenvolvimento Integrado da Baixada Santista**

O Plano Metropolitano de Desenvolvimento Integrado da Baixada Santista (“PMDI/BS”), publicado em 2002, elenca um conjunto de princípios, objetivos, políticas e diretrizes articuladas entre si, que orientam o desenvolvimento e a gestão da metrópole dentro de um horizonte de tempo pré-determinado. É considerado essencial para a racionalizar a aplicação dos recursos do Fundo.

O PMDI/BS não é vinculante e não foi instituído por lei, mas estabelece diretrizes de planejamento para a metrópole, permitindo que tanto o poder público quanto os setores privados otimizem investimentos e ações, resultando na melhoria da qualidade de vida dos cidadãos. Atuando como um Plano Diretor, o PMDI/BS visa, primeiramente, proporcionar aos agentes públicos e privados que atuam na região cenários e perspectivas de desenvolvimento, além de demandas regionais que permitam organizar suas ações e estabelecer programações coordenadas de curto, médio e longo prazo. Além disso, o plano oferece insumos aos municípios da região para que possam estabelecer suas programações de urbanização e intervenções ambientais de forma compatível, bem como suas normas de ordenamento espacial e de defesa e promoção ambiental.

O plano também disponibiliza referências, na forma de projeções básicas e demandas setorializadas compatibilizadas no nível regional, para a atuação de entidades públicas ou privadas que prestam serviços de infraestrutura e sociais na região. Ele identifica oportunidades de ação promocional, recuperação, dinamização e criação em segmentos da atividade econômica, além de organização física, urbanística e ambiental que sustentem a economia e o assentamento na região.

Adicionalmente, o plano fornece informações e referências regionais para a elaboração dos Planos Diretores dos municípios da RMBS e oferece insumos gerais para o desempenho das funções públicas de interesse comum na região. Foi parcialmente atualizado por meio do PMDE/BS.

## **2.7 Plano Viário Metropolitano**

O Plano de Vias Metropolitanas (“PVM”) identifica e classifica vias de caráter metropolitano, ou seja, aquelas que servem a mais de um município e são usadas para deslocamentos regionais. Além de identificar essas vias, o PVM propõe critérios de qualidade para pavimentação, sinalização vertical e horizontal e estabelece um sistema de gestão que vai além da administração municipal. O objetivo é oferecer ao usuário uniformidade, qualidade e segurança, superando as limitações das vias municipais.

## 2.8 Plano Regional de Mobilidade Sustentável e Logística da Baixada Santista

O Plano Regional de Mobilidade Sustentável e Logística da Baixada Santista (“PRMSL/BS”), publicado em 2023, é um projeto abrangente que estabelece diretrizes e soluções integradas, técnicas e completas de transporte para a RMBS, fundamentado em princípios de sustentabilidade, equidade, gestão participativa e inclusão social.

Promovido pelo Programa Euroclima+, financiado pela Agência Francesa de Desenvolvimento (“AFD”), as diretrizes do PRMSL/BS seguem metodologias da Despacio25 e da iniciativa *MobilizeYourCity* (“MYC”), focadas no planejamento sustentável de mobilidade urbana. A AGEM coordenou os trabalhos da consultoria, envolvendo diversos órgãos, atores públicos, privados, sociedade civil e entidades de classe nas discussões sobre logística e mobilidade urbana.

Em linhas gerais, o PRMSL/BS contempla:

- Diagnóstico completo das condições de mobilidade da RMBS.
- Prognóstico, por meio de projeções para 2021, 2026, 2030 e 2040 conforme o PMDE/BS.
- Propostas de ações para otimizar o sistema de mobilidade, melhorar a sustentabilidade dos transportes e mitigar impactos ambientais, como emissões de Gases de Efeito Estufa (“GEE”).
- Indicadores para acompanhar os resultados das ações propostas, fornecendo informações para a Câmara Temática de Mobilidade e Logística do CONDESB.

Assim, de forma geral, os objetivos do PRMSL/BS incluem a criação de um plano de mobilidade urbana sustentável, estabelecendo uma visão e objetivos claros para os próximos 20 (vinte) anos. Outro objetivo é o fortalecimento de capacidades, que envolve a implementação e supervisão do plano, utilizando o sistema de governança da RMBS, ajustes e correções nos planos locais, promoção do planejamento de mobilidade urbana sustentável e compartilhamento de conhecimentos com outras regiões. A participação cidadã é também um objetivo, garantindo o envolvimento de todos os atores da mobilidade e a utilização do Sistema de Governança Metropolitana. Além disso, há a contribuição para a sustentabilidade e mudança climática, alinhando-se com iniciativas internacionais e nacionais.

De forma específica, os objetivos do plano PRMSL/BS são: (i) desenvolvimento da rede de transporte público para ampliar eficiência, segurança e acessibilidade; (ii) gestão do tráfego e segurança viária para reduzir congestionamentos e melhorar a segurança; (iii) melhoria da infraestrutura para deslocamentos de passageiros e cargas; (iv) otimização do transporte e logística urbana através de programas e projetos estratégicos; (v) melhoria da interferência dos modais de transportes de cargas urbanas e portuárias; (vi) identificação e resolução de gargalos de trânsito e

---

<sup>25</sup> A Fundación Despacio é uma organização sem fins lucrativos colombiana que tem como objetivo aumentar a qualidade de vida nas cidades por meio de pesquisas práticas e pelo desenvolvimento de propostas e projetos.

conflitos rodoferroviários; (vii) proteção da segurança e incentivo ao uso de infraestrutura para pedestres e modais não motorizados; (viii) aumento da segurança viária e melhoria das vias através do desenho urbano; (ix) otimização das soluções de deslocamento regional com articulação multimodal; (x) seleção e expansão de corredores de transporte de massa; (xi) melhoria da estrutura institucional e financeira para maior eficiência no planejamento e operação; (xii) alinhamento do planejamento de mobilidade com uso do solo e planos diretores; (xiii) melhoria da mobilidade com tecnologias avançadas e sistemas inteligentes; (xiv) redução de emissões de GEE e consumo de energias não renováveis; e (xv) integração de medidas para reduzir desigualdades de gênero.

O PRMSL/BS, apesar de não possuir caráter normativo e vinculante, é o mais completo plano de desenvolvimento integrado elaborado pela AGEM.

- Pacto da Mobilidade Sustentável e Logística da Baixada Santista

Em 23 de março de 2023, os municípios integrantes da RMBS firmaram um protocolo de intenções com o objetivo de implementar ações e integrar medidas propostas pelo PRMSL/BS. Neste acordo, os nove municípios signatários demonstram interesse em promover as ações do PRMSL/BS, buscando sinergia para melhorar a integração da mobilidade metropolitana e assegurar que todas as municipalidades estejam igualmente comprometidas com o fomento das ações propostas.

Alguns de seus objetivos incluem o desenvolvimento da rede de transporte público para ampliar a eficiência, segurança e acessibilidade; a melhoria na gestão do tráfego e implementação de medidas de segurança para reduzir congestionamentos, considerando a intermodalidade de transportes de passageiros e cargas; o aperfeiçoamento da infraestrutura para deslocamentos de passageiros e cargas; o desenvolvimento de programas estratégicos que otimizem a operação do transporte e logística urbana; a identificação e resolução de gargalos de trânsito e conflitos rodoferroviários, especialmente nos principais acessos; a melhoria das instalações para pedestres e usuários de veículos não motorizados, garantindo segurança e circulação; e a integração do planejamento proposto com cenários do PMDE/BS, de um eventual PDUI, e do SIVIM.

## 2.9 Normas dos Municípios do Núcleo Central

A análise dos municípios da RMBS se restringirá aos municípios de Santos, Guarujá, São Vicente, Cubatão e Praia Grande (“Municípios do Núcleo Central”), entendidos como sendo os municípios mais relevantes sob a perspectiva de integração dos sistemas, tendo em vista, além de critérios técnicos, o fato de serem municípios conurbados e populosos.

### 2.9.1 Santos

#### i. Lei Orgânica do Município

A Lei Orgânica do Município de Santos (“Lei Orgânica – Santos”), promulgada em 1990, constitui o município, determina sua organização, seus objetivos e diretrizes.

Em relação às políticas de transporte coletivo, o art. 150 da Lei Orgânica – Santos estabeleceu a competência do município para realizar a prestação desse serviço por meio de concessão ou permissão. Há também disposições específicas direcionadas ao desenvolvimento da metropolização, como o art. 171, por exemplo, que autoriza a formação de consórcios, convênios e associações com outros municípios para, mediante lei específica, buscar maior integração.

#### ii. Plano Diretor do Município

O Plano Diretor de Desenvolvimento e Expansão Urbana do Município de Santos (“PD-Santos”), instituído pela Lei Complementar nº 1.181/2022, estabelece diretrizes e objetivos para o desenvolvimento urbano sustentável da cidade.

Conforme estabelecido em seu art. 3º, o PD-Santos tem como objetivos gerais promover (i) o desenvolvimento econômico sustentável; (ii) a função social da cidade e da propriedade urbana; (iii) a equidade com a inclusão social e territorial; (iv) a gestão democrática e o direito à cidade; (v) e o direito à moradia digna e ao meio urbano equilibrado.

Entre seus objetivos específicos, descritos no art. 4º, vale destacar: (i) assegurar o desenvolvimento econômico sustentável do Município, observando os planos nacionais, regionais, estaduais e metropolitanos, e a universalização do uso dos espaços urbanos, visando à acessibilidade, à mobilidade e à comunicação para toda a comunidade, à melhoria da qualidade de vida e ao bem-estar da coletividade, especialmente nas áreas com baixos índices de desenvolvimento econômico e social; (ii) fortalecer a posição do Município como polo da RMBS e na rede urbana nacional; (iii) promover a cooperação e a articulação com a AGEM e os demais municípios da Região Metropolitana da Baixada Santista - RMBS, fortalecendo a gestão integrada; (iv) instituir e diversificar as formas de parcerias entre o Poder Público Federal, Estadual, Municipal, iniciativa privada e entidades civis na elaboração e execução dos projetos de interesse público que dinamizem o setor produtivo; (v) promover a integração entre os sistemas municipais de circulação e transporte local e regional; e (vi) orientar as dinâmicas de produção imobiliária, com adensamento

sustentável e diversificação de usos ao longo dos eixos de passagem do Veículo Leve sobre Trilhos - VLT e nos corredores de transporte coletivo público das áreas de centralidades com concentração de atividades não residenciais e na macrozona centro;

Os art. 13 e 14 do PD-Santos destacam a importância da integração das políticas públicas municipais com as políticas da RMBS. O objetivo é fortalecer as diretrizes de ampliação e inserção na rede nacional de cidades. O planejamento e a gestão das políticas públicas devem considerar as diferenças e especificidades regionais, buscando reduzir as desigualdades sociais, melhorar as condições ambientais e promover o desenvolvimento econômico equânime e a mobilidade regional.

O art. 88, por sua vez, define o Sistema Municipal de Mobilidade e Acessibilidade Urbanas como o conjunto de serviços, equipamentos, infraestruturas e instalações operacionais necessárias para a ampla mobilidade de pessoas, bens, mercadorias e cargas pelo território municipal. O artigo 89 especifica os componentes desse sistema, que incluem os sistemas (i) viário e hidroviário; (ii) de transporte coletivo; (iii) cicloviário e (iv) peatonal.

Já os arts. 151 e 152 abordam a mobilidade e a acessibilidade urbanas como instrumentos da política de desenvolvimento urbano, visando a integrar os diferentes modos de transporte e melhorar a mobilidade e acessibilidade de pessoas e cargas no município de Santos.

Os objetivos principais incluem: (i) incentivar a iniciativa privada a viabilizar a implantação de dispositivos de sinalização e obras viárias e de mobilidade universal, necessários ao sistema viário, com recursos próprios; (ii) estabelecer um sistema de transporte coletivo de uso universal integrado física, operacional e tarifariamente; (iii) integrar projetos e o Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade Urbanas aos planos metropolitanos e federais relacionados ao tema; e (iv) buscar parcerias com a iniciativa privada como beneficiários diretos e indiretos, para contribuir no custeio da operação dos serviços de transporte público coletivo;

O art. 153, em especial, faz menção direta ao Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade Urbana, que contempla o planejamento, monitoramento, fiscalização, fomento, execução, análise e reavaliação de instrumentos de mobilidade e comunicação universais.

### *iii. Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade Urbanas*

O Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade Urbanas de Santos ("PlanMob-Santos"), foi instituído pela Lei Complementar Municipal nº 1.087/2019. O principal objetivo do PlanMob-Santos é orientar o planejamento urbano do município no que se refere ao sistema de mobilidade e acessibilidade urbanas. O art. 3º da lei estabelece que o PlanMob-Santos deve ser revisado no prazo máximo de dez anos a partir de sua promulgação.

O PlanMob-Santos está fundamentado em diversos objetivos gerais e específicos, que visam promover uma mobilidade urbana sustentável e eficiente. Entre os principais objetivos, destaca-se

a implantação da mobilidade sustentável, que reconhece a interdependência entre os transportes, a saúde, o ambiente e o direito à cidade. Para isso, busca-se reduzir a distância dos deslocamentos e a utilização do transporte individual motorizado, promovendo meios de transportes coletivos acessíveis. Além disso, o plano visa a aumentar a parcela de viagens realizadas em transportes públicos, a pé ou de bicicleta, desenvolver e manter uma boa infraestrutura para locomoção de pedestres e pessoas com mobilidade reduzida, acelerar a transição para veículos menos poluentes, reduzir o impacto dos transportes sobre o ambiente e a saúde pública, garantir a segurança nos deslocamentos das pessoas e assegurar à população o acesso rápido a áreas e equipamentos de lazer, cultura, esporte, saúde e educação.

Outro objetivo importante é promover a eficiência e equidade na circulação urbana e regional. Para isso, o plano prioriza a adequação do sistema viário estrutural, incentiva a integração intermodal no transporte de cargas e de passageiros e integra os projetos e planos de mobilidade urbana com os municípios limítrofes e as diretrizes de mobilidade metropolitana.

O PlanMob-Santos também busca promover a justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços de transporte. Para isso, incentiva a iniciativa privada a viabilizar projetos de mobilidade urbana, garante a contrapartida dos agentes públicos ou privados em relação às atividades e obras viárias e seus impactos negativos, regulamenta estacionamentos públicos e privados para evitar impacto na circulação urbana e garantir o uso equânime do espaço público, e distribui os custos dos sistemas de transporte.

Por fim, o plano visa a implantar a gestão democrática e o controle social do planejamento e avaliação da Política Municipal de Mobilidade Urbana (“PMM-Santos”). Para isso, prevê a criação do Conselho Municipal de Mobilidade e Acessibilidade Urbana, com o objetivo de assegurar o cumprimento das metas do PlanMob-Santos. Contudo, não foi possível confirmar se o Conselho Municipal de Mobilidade e Acessibilidade Urbana foi efetivamente instituído.

O PlanMob-Santos define uma política municipal de mobilidade urbana hidroviária, conforme disposto no art. 21, que dever respeitar o Plano Hidroviário Regional. O PlanMob-Santos também prevê a constituição de uma reserva junto ao FUNDURB para investimentos no Plano Hidroviário Municipal de Transporte Intraestuarino de Carga e Passageiros. Além disso, prevê a identificação de áreas no território municipal passíveis de implantação de terminais intermodais de transbordo de cargas e transporte de passageiros. Contudo, não foi possível confirmar se foi efetivamente instituído um Plano Hidroviário Regional, tampouco um Plano Hidroviário Municipal de Transporte Intraestuarino de Carga e Passageiros.

Finalmente, o art. 24 estabelece que um Plano Municipal de Transporte Público Coletivo deveria ser elaborado em até um ano a partir da data de publicação da lei complementar. Todavia, não foi possível confirmar que tal plano tenha sido instituído.

## 2.9.2 Guarujá

### i. Lei Orgânica do Município

A Lei Orgânica do Município do Guarujá ("Lei Orgânica – Guarujá"), promulgada em 1990 e alterada de maneira mais substancial pela Emenda à Lei Orgânica nº 21/2014, constitui o município, determina sua organização, seus objetivos e diretrizes.

Em relação às políticas de transporte coletivo, o diploma não traz muitas disposições relevantes, salvo o art. 260, que estabeleceu que a criação de um Conselho Municipal de Transportes, *órgão colegiado*, autônomo e deliberativo, cuja composição, funcionamento e atribuições serão definidos por lei municipal. Sua criação deveria ter ocorrido em até 18 meses após a promulgação da lei, conforme art. 16, VII, todavia, não foi possível confirmar sua existência.

### ii. Plano Diretor do Município

O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Guarujá ("PD - Guarujá") atualmente em vigor foi instituído pela Lei Complementar Municipal nº 156/2013. Cumprindo o prazo de revisão decenal determinado pelo Estatuto da Cidade, o PD-Guarujá passou por um processo de revisão em 2023 que chegou a ser concluído. Todavia, ainda que haja a minuta final do projeto de lei complementar, notícias informam que o PD – Guarujá foi retirado de pauta da Câmara dos Vereadores no início de 2024 por conta de pedido de reexame<sup>26</sup>.

Conforme o art. 4º da minuta final do projeto de lei complementar que foi disponibilizado<sup>27</sup>, são objetivos gerais do PD-Guarujá *promover*: (i) o desenvolvimento econômico sustentável; (ii) a função social da cidade e da propriedade urbana, com o desenvolvimento da qualificação ambiental; (iii) a equidade com a inclusão social e territorial; e (iv) a gestão democrática e o direito à cidade.

Quanto aos seus objetivos específicos, elencados no art. 5º, destacam-se: (i) fortalecer a posição do Município na RMBS e na rede urbana nacional; (ii) promover a cooperação e a articulação com a AGEM, ou o órgão sucessor, e os demais municípios da RMBS, fortalecendo a gestão integrada; e (iii) promover a integração entre os sistemas municipais de circulação e de transporte local e regional;

Em relação ao desenvolvimento da mobilidade urbana, o art. 154 do PD- Guarujá estabelece, entre outras disposições, que *a mobilidade e acessibilidade urbanas têm por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, de forma a:*

---

<sup>26</sup>Disponível: <https://www.diariodolitoral.com.br/guaruja/guaruja-retira-plano-diretor-da-camara-dos-vereadores-para-fazer-um/180546/>

<sup>27</sup>Disponível em: <https://www.guaruja.sp.gov.br/planodiretor2021>

(i) promover a mobilidade sustentável, reconhecendo a interdependência entre os transportes, a saúde, o ambiente e o direito à cidade; (ii) reduzir a necessidade de utilização do transporte individual motorizado e promover meios de transportes coletivos acessíveis a todos; (iii) ampliar a oferta de sistemas de transporte público hidroviário, ferroviário e aeroviário; (iv) Incentivar a iniciativa privada a viabilizar a implantação de dispositivos de sinalização e obras viárias e de mobilidade universal, necessários ao sistema viário, com recursos próprios.

O PD-Guarujá também faz menção ao desenvolvimento do transporte hidroviário, inclusive, o incluindo como um dos componentes do Sistema Municipal de Mobilidade e Acessibilidade Urbanas art. 112. Mais Objetivamente, o art. 121 dispõe sobre o Sistema Hidroviário Municipal, descrevendo-o como o *conjunto de vias navegáveis, naturalmente ou após a realização de obras, compostas pelos canais fluviais e estuarinos, que obedecerá à hierarquia e às diretrizes a serem regulamentadas em leis específicas, atendendo às diretrizes da Política Nacional de Transporte Hidroviário elaborada a partir das metas do Plano Nacional de Logística e Transportes e em alinhamento com o Plano Nacional sobre Mudanças do Clima e do Plano Diretor de Desenvolvimento de Transportes do Estado de São Paulo - PDDT*. Complementarmente, o art.122 estabelece que o município deve regulamentar o Sistema Hidroviário Municipal visando fomentar o desenvolvimento desse modal.

Por fim, o art. 224 estabelece que o Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano e Habitacional deverá deliberar sobre o uso dos recursos do Fundo Municipal de Desenvolvimento e Infraestrutura Urbana. O art. 229, §3º determina que os conselhos e fundos ainda não criados devem sê-los em até dois anos após a vigência da lei.

iii. Plano de Mobilidade Urbana e Transporte de Guarujá

O Plano de Mobilidade Urbana e Transporte de Guarujá ("PlanMob – Guarujá")<sup>28</sup> consiste em um relatório de levantamento, diagnóstico e projeções das condições da infraestrutura urbana do município dentro de um horizonte de dez anos. Entregue em 2016, o PlanMob – Guarujá, teve como finalidade nortear o desenvolvimento de políticas públicas voltadas à mitigação das condições futuras identificadas.

Como resultado, o PlanMob – Guarujá fundamentou a criação de alguns dispositivos legais relevantes, como a Lei Complementar Municipal nº 216/2017 ("Lei de Mobilidade Urbana do Guarujá"), que efetivamente instituiu a Política Municipal de Mobilidade ("PMM – Guarujá").

Conforme art. 2º do referido dispositivo, a PMM – Guarujá é entendida como *a articulação e a ordenação dos componentes estruturadores da mobilidade no Município de Guarujá, integrada pelo*

---

<sup>28</sup> Disponível em: <https://www.guaruja.sp.gov.br/plano-de-mobilidade-urbana>

*Sistema Municipal de Transportes, pelo Sistema Municipal de Viação vinculados ao Sistema Federal nos termos da Lei específica e pelo Sistema Municipal de Trânsito.*

Na forma do art. 6º, são diretrizes da PMM - Guarujá: (i) priorizar o transporte público coletivo sobre o transporte individual e os modos de transporte não motorizados sobre os motorizados; (ii) criar condições viárias de mobilidade e a acessibilidade para os pedestres, ciclistas e pessoas com necessidades especiais ou com restrição de mobilidade; (iii) considerar o sistema viário municipal como um todo, de forma a indicar fluxos otimizados para o transporte de cargas e do transporte coletivo, na busca da redução de impacto social e ambiental sobre a malha viária; (iv) considerar no planejamento viário municipal os fluxos peatonais e cicloviários, interligados ao sistema de áreas verdes, na busca de alternativas eficientes de deslocamento no Município; (v) resguardar a integridade e a continuidade da malha viária municipal, mediante controle ostensivo de sua ampliação, priorizando as necessidades coletivas sobre interesses privados; (vi) exigir o cumprimento da Legislação Federal que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de necessidades especiais ou com mobilidade reduzida; e (vii) compatibilizar a legislação existente com as diretrizes e proposições estabelecidas nos Programas do Plano de Mobilidade.

Outra lei relevante resultante do PlanMob – Guarujá foi a Lei Complementar Municipal nº 234/2018, que autorizou o poder público a delegar, em regime de concessão, o serviço de transporte público coletivo de passageiros e a instituir o Fundo Municipal de Transportes do Município do Guarujá.

### **2.9.3 São Vicente**

#### *i. Lei Orgânica*

A Lei Orgânica do Município de São Vicente (“Lei Orgânica – São Vicente”), promulgada em 1990, constitui o Município, determina sua organização, seus objetivos e diretrizes.

Em relação às políticas de transporte coletivo, o art. 260 da Lei Orgânica – São Vicente estabelece que *o transporte é um direito fundamental do cidadão, sendo de responsabilidade do Poder Público Municipal o planejamento, o gerenciamento e a fiscalização do transporte coletivo por auto-ônibus e por outros meios.*

Já o art. 261, determina que o transporte coletivo público, fará obedecer aos seguintes princípios básicos: (i) segurança e conforto dos passageiros garantindo, em especial, acesso às pessoas portadoras de deficiência física, às crianças, aos idosos e às gestantes; (ii) prioridade a pedestres e usuários dos serviços; (iii) proteção ambiental contra a poluição atmosférica e sonora; e (iv) integração entre sistemas e meios de transporte e racionalização de itinerários.

#### *ii. Plano Diretor*

O Plano Diretor de Desenvolvimento e Expansão Urbana do Município de São Vicente (“PD – São Vicente”)<sup>29</sup> foi instituído por meio da Lei Complementar Municipal nº 917/2018 e, na forma de seu art. 1º, parágrafo único, é norteado pelos princípios de melhoria da qualidade de vida da população, por meio da promoção do desenvolvimento econômico sustentável e da função social da cidade e da propriedade urbana do Município.

Como princípios gerais do PD-São Vicente, o art. 3º estabelece: (i) o desenvolvimento econômico sustentável; (ii) a função social da cidade e da propriedade urbana; (iii) a equidade com a inclusão social e territorial; e (iv) a gestão democrática e o direito à cidade.

Dentre os objetivos específicos relevantes, destacam-se, na forma do art. 4: (i) assegurar o desenvolvimento econômico sustentável do Município, observando os planos nacionais, regionais, estaduais e metropolitanos, e a universalização do uso dos espaços urbanos, visando à acessibilidade, à mobilidade e à comunicação para toda a comunidade, à melhoria da qualidade de vida e ao bem-estar da coletividade, especialmente nas áreas com baixos índices de desenvolvimento econômico e social; (ii) fortalecer a posição do Município na RMBS e na rede urbana nacional; (iii) promover a cooperação e a articulação com a AGEM e os demais municípios da RMBS, fortalecendo a gestão integrada; (iv) instituir e diversificar as formas de parcerias entre o Poder Público Federal, Estadual, Municipal, a iniciativa privada e entidades civis na elaboração e execução dos projetos de interesse público que dinamizem o setor produtivo; e (v) promover a integração entre os sistemas municipais de circulação e transporte local e regional;

Em relação ao desenvolvimento da mobilidade urbana, o PD - São Vicente traz disposições específicas a partir de seu Título III. O art. 106, em especial, define que, em relação à mobilidade, o sistema viário e hidroviário deve se desenvolver de maneira que a priorizar as necessidades do transporte coletivo, pela complementação de ligações entre bairros e pela integração entre os municípios da RMBS.

Quanto à mobilidade urbana voltada à acessibilidade, destacam-se, na forma do art. 143, as previsões para: (i) reduzir a necessidade de utilização do transporte individual motorizado e promover meios de transportes coletivos acessíveis a todos, a preços módicos; (ii) priorizar investimentos no sistema viário, com base no “Plano Viário Municipal”, no que tange aos equipamentos de gerenciamento do trânsito, sinalização, operação, fiscalização, acessibilidade, e infraestrutura propriamente dita, visando à estruturação e integração municipal e regional; (iii) incentivar a iniciativa privada a viabilizar a implantação de dispositivos de sinalização e obras viárias e de mobilidade universal, necessários ao sistema viário, com recursos próprios; e (iv) integrar projetos e o Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade Urbana aos respectivos planos dos

---

<sup>29</sup> Disponível em: <https://www.saovicente.sp.gov.br/5744>

municípios limítrofes, considerando as demandas metropolitanas, do Porto de Santos e das atividades retroportuárias;

O PD-São Vicente também estabelece que, por meio de lei municipal, seria criado o Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade Urbana que, na forma do art. 144, “*contemplará o planejamento, monitoramento, fiscalização, fomento, execução, análise e reavaliação de instrumentos de mobilidade e comunicação universais, inclusive criação, atualização e divulgação dos índices de inclusão social e urbana das pessoas com deficiência, a ser aprovado em até 1(um) ano contado da promulgação desta Lei Complementar.*”

O PD-São Vicente também faz menção ao desenvolvimento do transporte hidroviário, descrevendo-o, na forma do art. 112 como o conjunto de vias navegáveis, naturalmente ou após a realização de obras, compostas pelos canais fluviais e estuarinos, que obedecerá à hierarquia e às diretrizes a serem regulamentadas em leis específicas. Complementarmente, o art.113 estabelece que o Município deve regulamentar o Sistema Hidroviário Municipal visando fomentar o desenvolvimento desse modal.

Adicionalmente, o art. 201, determina que haverá a criação de um Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano, e de seu respectivo Fundo (Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano), por meio de lei específica. Inclusive, o art. 205. §3º, determina que os Conselhos e Fundos ainda não criados ou não implementados deverão sê-los feitos no prazo máximo de dois anos, contados a partir da vigência da lei complementar. Todavia, não foi identificada lei que institua o referido conselho, tampouco o fundo, que teria por finalidade a captação e provimento de recursos a serem aplicados nos projetos de desenvolvimento e renovação urbana, e nas obras prioritárias do sistema viário, de transporte coletivo e de equipamentos públicos.

Por fim, subseqüentemente à promulgação do PD-São Vicente, foi promulgada a Lei Complementar Municipal nº 925/2018. Esta lei, em consonância com os princípios do art. 4º, V, supracitados, autoriza o Município de São Vicente realizar a concessão do serviço público de transporte coletivo.

*iii. Plano de Mobilidade Urbana de São Vicente*

O Plano de Mobilidade Urbana de São Vicente (“PlanMob – São Vicente”), concluído em 2021, consiste em um relatório de levantamento, diagnóstico e projeções das condições da infraestrutura urbana do Município visando apresentar as propostas, tanto de intervenções físicas quanto programas, organizadas em estratégias e temas, com especificações de ações, níveis de custos e cronograma base de planejamento e implantação.

Como resultado, o PlanMob – São Vicente fundamentou a criação de alguns dispositivos legais relevantes, como a Lei Municipal nº 4.262/2022, que instituiu o Plano de Mobilidade e Acessibilidade Urbana do Município de São Vicente (“PMM – São Vicente”), conforme exigido pelo PD – São Vicente.

O PMM – São Vicente, na forma do seu art. 1º, §1º, deve atender ao horizonte de 10 (dez) anos e ser avaliado e revisado a cada 5 (cinco) semestres, ou seja, dois anos e meio. Além disso, o PMM – São Vicente determina a avaliação periódica pelo Conselho de Mobilidade Urbana, coordenado pela Secretaria Municipal de Planejamento e Governança.

#### **2.9.4 Cubatão**

##### *i. Lei Orgânica*

A Lei Orgânica do Município de Cubatão ("Lei Orgânica – Cubatão"), foi promulgada em 1990 e constitui o Município, determina sua organização, seus objetivos e diretrizes.

O art. 6º da Lei Orgânica - Cubatão define as competências privativas do Município, destacando-se o inciso III, que estabelece a competência exclusiva do Município para organizar e prestar, por meio de administração direta ou indireta, os serviços públicos de interesse local. Isso inclui, especificamente, o serviço de transporte coletivo. Adicionalmente, o inciso XI, alínea c, atribui ao município a responsabilidade por regulamentar a utilização dos logradouros públicos, especialmente no perímetro urbano. Isso abrange a concessão, permissão ou autorização de serviços de transportes coletivos e de táxis, bem como a fixação das respectivas tarifas.

##### *ii. Plano Diretor*

A Lei Complementar Municipal nº 134/2023 institui o Plano Diretor do Município de Cubatão ("PD-Cubatão"), estabelecendo diretrizes e princípios para o desenvolvimento urbano do município, devendo, na forma do art. 6º, ser revisto em até dez anos.

Dos vários princípios gerais que norteiam a Política Urbana e o PD-Cubatão, conforme art. 7º, destaca-se o desenvolvimento regional. Este princípio compreende o compartilhamento de responsabilidades e ações que promovam o desenvolvimento urbano integrado entre os municípios da RMBS e da Macrometrópole Paulista.

Por meio do art. 34, o PD-Cubatão detalha as atribuições dos Conselhos Municipais, que incluem acompanhar e avaliar a implementação da política urbana, recomendando as providências necessárias ao cumprimento de seus objetivos. Especificamente, os conselhos devem acompanhar e avaliar, entre outras coisas, os programas relativos às políticas de mobilidade e transporte urbano.

- *Plano de Mobilidade Urbana*

Há menção a um Plano Municipal de Mobilidade Urbana no PD-Cubatão que, de acordo com notícias, ainda está sendo debatido como PL nº 68/2019<sup>30</sup>. Fora isso, não foram identificadas normas equivalentes ou outra que tenha finalidade similar.

---

<sup>30</sup><https://www.cubatao.sp.leg.br/institucional/noticias/audiencia-publica-plano-municipal-de-mobilidade-urbana>

## 2.9.5 Praia Grande

### *i. Lei Orgânica:*

A Lei Orgânica do Município de Praia Grande (“Lei Orgânica – Praia Grande”), promulgada em 1990, constitui o Município, determina sua organização, seus objetivos e diretrizes.

O art. 7º do diploma define as competências do Município, o que inclui organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, entre outros, os serviços de transporte coletivo urbano e intramunicipal.

### *ii. Plano Diretor:*

Instituído pela Lei Complementar Municipal nº 727/2016, o Plano Diretor do Município de Praia Grande (“PD-Praia Grande”), define políticas, diretrizes e metas para o desenvolvimento urbano.

Com relação ao desenvolvimento da mobilidade urbana, o art. 86 do PD-Praia Grande descreve o Sistema Municipal de Mobilidade Urbana como o conjunto organizado e coordenado dos modais de transporte, serviços e infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.

Complementarmente, o art. 88, define as diretrizes pelas quais o Sistema de Mobilidade Urbana deve ser orientado, das quais se destacam: (i) integrar a política municipal de mobilidade urbana à política metropolitana de desenvolvimento urbano e suas respectivas políticas setoriais, de forma a assegurar melhores condições de mobilidade, acessibilidade e conectividade; (ii) promover mecanismos de avaliação conjunta dos impactos de projetos públicos e privados sobre a mobilidade urbana, bem como dos impactos dos projetos viários, de transporte e circulação sobre o desenvolvimento urbano; (iii) promover a integração entre os modais e serviços de transporte urbano, fortalecendo a intermodalidade nos deslocamentos em âmbito municipal e metropolitano; e (iv) priorizar projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado.

O art. 95, por sua vez, trata do aprimoramento do sistema de transporte público, incluindo (i) a integração de linhas alimentadoras e troncais mediante (i) gestão ativa junto às instâncias responsáveis para o aperfeiçoamento e expansão das linhas intermunicipais, com atenção especial à integração das tarifas cobradas na região metropolitana; (ii) a gestão visando à extensão da linha do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) da Baixada Santista até o Terminal Rodoviário Tude Bastos e sua integração com o sistema de transporte público municipal; e (iii) a reutilização da via férrea existente no município, atualmente desativada, e a implantação do Sistema Metropolitano de Hidrovias, integrando-o com o sistema de transporte público municipal.

### *iii. Plano de Mobilidade Urbana:*

A Lei Complementar Municipal nº 760/2017 institui a Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Praia Grande (“PlanMob-Praia Grande”), estabelecendo diretrizes e metas para o planejamento e gestão da mobilidade urbana no município. O plano tem como finalidade orientar as ações do Município em relação aos modos, serviços e infraestrutura viária e de transporte, garantindo os deslocamentos de pessoas e cargas no território municipal. O objetivo é atender às necessidades atuais e futuras da mobilidade em Praia Grande para os próximos dez anos.

O art. 4º estabelece as diretrizes para a mobilidade urbana do Município, com destaque para: (i) integração à política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais, especialmente, de habitação, saneamento básico, planejamento, gestão do uso do solo e turismo; (ii) promoção da melhoria da infraestrutura de circulação nas áreas a serem adensadas; (iii) promoção de mecanismos de avaliação conjunta dos impactos de projetos públicos e privados sobre a mobilidade urbana; e (vi) promoção da integração do sistema municipal de mobilidade com o transporte metropolitano;

O art. 6º trata da regulamentação dos serviços de transporte público coletivo, prevendo: (I) *diretrizes* e princípios para garantir a qualidade da prestação do serviço de transporte público coletivo, promovendo um sistema democrático e inclusivo; (ii) diretrizes e princípios aplicáveis à prestação dos serviços de transporte coletivo público municipal, padrões esperados e metas de nível de serviço para o sistema; (iii) a criação de sistema de informação aos usuários; (iv) a garantia de opções de transporte para pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida através da adaptação da frota e da infraestrutura de transporte público; (v) a promoção do fortalecimento de órgãos de regulação e mecanismos de controle do sistema de transporte público, a regularização e formalização da execução dos serviços, por meio de contratos de concessão ou permissão, em observância à Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 e, (vi) a atualização de competências do órgão público vinculado ao Poder Executivo Municipal.

O art. 12 estabelece a regulamentação dos mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana, incluindo: (i) a criação de núcleo gerenciador de projetos na Prefeitura; (ii) a realização de um estudo para adicionar item na legislação municipal que destine percentual de recursos obtidos em multas para gestão de ciclovias e calçadas (subsídio cruzado); e (iii) a promoção da adesão a programas e financiamentos para modernização da gestão pública.

## **2.10 Aspectos do arcabouço normativo na gestão da mobilidade urbana sob os seguintes pontos de vista**

### **2.10.1 Urbanístico**

#### *i. Pró-Polos*

O Decreto Estadual nº 49.052/2004, institui o Programa de Revitalização dos Polos de Articulação Metropolitana (“Pró-Polos”), com o objetivo de promover o desenvolvimento de políticas e ações para melhorar a acessibilidade aos núcleos dos municípios nas regiões metropolitanas, facilitando a integração entre diferentes modos de transporte. O programa visa incentivar a melhoria das condições de fluidez e segurança do sistema viário, buscar melhorias no transporte público metropolitano de passageiros e dar tratamento urbanístico aos Polos de Articulação Metropolitana e seus entornos, melhorando as condições de circulação e segurança dos cidadãos, bem como do patrimônio ambiental, paisagístico e arquitetônico. Os Polos de Articulação Metropolitana são definidos como núcleos urbanos com concentração de atividades econômicas, sociais, de serviços públicos e alta movimentação de usuários do transporte metropolitano.

As diretrizes do programa incluem priorizar o transporte público metropolitano, garantindo segurança, rapidez, conforto e regularidade, em articulação com o uso do solo; melhorar passeios públicos e calçadas para facilitar deslocamentos a pé e de bicicleta; integrar modos de transporte, ampliando a capacidade e segurança dos sistemas viários; e trabalhar de forma integrada com os Poderes Públicos Federal, Estadual e Municipal em projetos e obras de interesse metropolitano. A gestão do Pró-Polos é responsabilidade da EMTU, que deve articular e monitorar ações do programa, coordenar e executar estudos, projetos, serviços e obras, orientar a execução de ações e projetos por outros organismos, acompanhar o desenvolvimento dos trabalhos e corrigir defasagens, apoiar negociações com municípios e agentes financeiros, e participar na elaboração de convênios e consórcios para melhorar a circulação viária e revitalizar os Polos. O Secretário dos Transportes Metropolitanos é responsável por expedir atos específicos necessários para o desenvolvimento e implementação do programa.

### **2.10.2 Institucional**

#### *i. ConCidades*

O Decreto Estadual nº 59.549/2013, estabelece a criação e organização do Conselho Estadual das Cidades (“ConCidades”) como parte da estrutura básica da Casa Civil. Este conselho é um órgão colegiado com funções deliberativas e consultivas, destinado a propor e deliberar sobre diretrizes para a formulação e implementação da Política Estadual de Desenvolvimento Urbano, além de acompanhar e avaliar sua execução.

As competências do conselho incluem:

1. Propor e deliberar sobre diretrizes, instrumentos, normas e prioridades da Política Estadual de Desenvolvimento Urbano, promovendo a articulação entre políticas públicas do setor.
2. Acompanhar e avaliar a implementação da política, especialmente nas áreas de habitação, planejamento territorial, saneamento ambiental, transportes e mobilidade urbana, recomendando ações necessárias.
3. Promover o alinhamento entre as políticas estaduais e nacionais de desenvolvimento urbano, a cooperação entre governo estadual, municipal e sociedade civil, e a identificação de sistemas de indicadores para monitorar atividades relacionadas ao desenvolvimento urbano.
4. Realizar estudos, debates, pesquisas, conferências, seminários e encontros sobre temas de sua agenda.
5. Analisar e propor convênios com organismos públicos ou privados, nacionais e internacionais, na área de desenvolvimento urbano sustentável.
6. Aprovar e emitir orientações sobre a aplicação da Lei federal nº 10.257/2001, e outros atos normativos relacionados.
7. Estimular ações para a geração e utilização de conhecimentos científicos e tecnológicos, ampliar mecanismos de participação social, e criar Conselhos Municipais das Cidades.
8. Propor diretrizes para a distribuição do orçamento anual e do plano plurianual de investimentos do governo estadual em políticas de desenvolvimento urbano.
9. Propor a criação de mecanismos de articulação entre programas e recursos federais, estaduais e municipais, e instrumentos institucionais e financeiros para apoiar planos e projetos de desenvolvimento urbano sustentável.

O conselho é composto por representantes do Poder Público Estadual, do Poder Público Municipal (incluindo dois da RMBS), da sociedade civil, e, mediante convite, um representante do ConCidades.

### **2.10.3 Ambiental**

- i.* RMBS
  - a.* CETESB

A Lei nº 118/1973, constituiu a Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (“CETESB”), vinculada à SEMIL. A CETESB atua como órgão delegado do Governo do Estado no controle da poluição, como órgão executor do Sistema Estadual de Administração da Qualidade Ambiental (SEAQUA) e como parte do Sistema Integrado de Gerenciamento de Recursos Hídricos (SIGRH). Suas atribuições incluem proceder ao licenciamento ambiental de estabelecimentos e atividades

que utilizam recursos ambientais e são considerados poluidores ou capazes de causar degradação ambiental, autorizar a supressão de vegetação e intervenções em áreas de Preservação Permanente e outras áreas protegidas, emitir alvarás e licenças para uso e ocupação do solo em áreas de proteção de mananciais, emitir licenças de localização relacionadas ao zoneamento industrial metropolitano, além de fiscalizar atividades e impor penalidades relacionadas ao controle ambiental.

*b. ZEE - Baixada Santista*

O Decreto nº 58.996/ 2013, estabelece o Zoneamento Ecológico-Econômico do Setor da Baixada Santista (“ZEE-Baixada Santista”), definindo normas para o uso e ocupação do solo e manejo dos recursos naturais nas zonas e subzonas especificadas. Este zoneamento abrange os municípios de Bertioga, Guarujá, Cubatão, Santos, São Vicente, Praia Grande, Mongaguá, Itanhaém e Peruíbe. O objetivo geral do ZEE-Baixada Santista é disciplinar e racionalizar a utilização dos recursos naturais, visando melhorar a qualidade de vida da população, garantir a sustentabilidade econômica e proteger os ecossistemas. Os objetivos específicos incluem identificar áreas que, devido às suas características físicas, biológicas e socioeconômicas, necessitam de disciplina especial; estabelecer normas e metas ambientais e socioeconômicas a serem alcançadas por meio de programas de gestão; organizar o uso dos recursos naturais e a ocupação dos espaços costeiros, otimizando a aplicação de instrumentos de controle e gestão; e promover ações que conduzam ao aproveitamento, manutenção ou recuperação da qualidade ambiental e do potencial produtivo.

*c. Outras Normas Estaduais Relevantes*

- i. Lei Estadual nº 7.750/92 – Dispõe sobre a Política Estadual de Saneamento;
- ii. Lei Estadual nº 7.663/91 – Estabelece normas de orientação à Política Estadual de Recursos Hídricos bem como ao Sistema Integrado de Gerenciamento de Recursos Hídricos;
- iii. Lei Estadual nº 9.509/97 – Dispõe sobre a Política Estadual do Meio Ambiente;
- iv. Lei Estadual nº 10.019/98 – Dispõe sobre o Plano Estadual de Gerenciamento costeiro;
- v. Lei Estadual nº 11.165/02 – Institui o Código de Pesca e Aquicultura do Estado;
- vi. Lei Estadual nº 12.300/06 – Institui a Política Estadual de Resíduos Sólidos;
- vii. Lei Estadual nº 13.798/09 – Institui a Política Estadual de Mudanças Climáticas – PEMC.

ii. Santos

*a. SEMAN*

A Lei Complementar Municipal nº 1.253/2024, estabelece a estrutura básica da Administração Pública direta do Município de Santos. Entre os órgãos que integram essa estrutura está a Secretaria Municipal de Meio Ambiente, Proteção e Bem-Estar Animal (SEMAN). Este órgão é responsável por desenvolver políticas e ações voltadas para a proteção ambiental, a gestão

sustentável dos recursos naturais e o bem-estar dos animais no município, garantindo que as atividades e iniciativas sejam alinhadas com as diretrizes de desenvolvimento sustentável e proteção ambiental.

*b. Lei de Licenciamento Ambiental*

A Lei Complementar Municipal nº 1.196/ 2023, estabelece normas, critérios, prazos e procedimentos para o licenciamento ambiental de empreendimentos e atividades no município, aplicando-se a pessoas físicas e jurídicas, tanto de direito público quanto privado, que possam causar impacto ambiental local. O diploma determina que a localização, construção, instalação, ampliação, modificação e funcionamento de estabelecimentos que utilizem recursos ambientais e sejam considerados poluidores, ou que possam causar degradação ambiental, necessitam de análise prévia e parecer técnico ambiental pelo órgão ambiental municipal. Isso deve ocorrer além de outras licenças, autorizações ou alvarás exigidos pela legislação federal, estadual ou municipal. O órgão ambiental municipal é responsável pela análise e concessão de licenças para empreendimentos de impacto local ou quando a competência não é de outras esferas de governo, por meio de convênios, acordos de cooperação técnica e outros instrumentos similares. Quando o licenciamento ambiental é realizado por órgãos estaduais ou federais, o município participa do processo através da emissão de um exame técnico, que deve ser entregue ao solicitante para encaminhamento ao órgão ambiental competente, conforme as diretrizes do Sistema Nacional de Meio Ambiente (SISNAMA).

iii. São Vicente

a. SEMAM

O Decreto nº 6.142/ 2023, define as funções e atribuições da Secretaria de Meio Ambiente (SEMAM) no Município de São Vicente, responsável por executar e avaliar a política ambiental do município. A SEMAM planeja, ordena, coordena, gere e integra ações relacionadas à defesa, fiscalização, proteção, controle e desenvolvimento do meio ambiente, além do uso sustentável dos recursos naturais. Conforme a Lei Complementar nº 1.065/2022, as atribuições da SEMAM incluem gerir a elaboração e execução das políticas municipais de Mata Atlântica, arborização urbana, adaptação às mudanças climáticas, licenciamento ambiental, parques municipais e saneamento ambiental. A secretaria também planeja, supervisiona e torna eficientes as ações de fiscalização e vistoria, cumprindo exigências legais e técnicas para conter a degradação e poluição ambiental. Além disso, promove o cumprimento das legislações ambientais municipais, estaduais e federais por meio de vistorias, intimações e notificações.

A SEMAM estabelece critérios com órgãos federais e estaduais do SISNAMA para otimizar a defesa ambiental e desempenha as funções de órgão local do SISNAMA de maneira abrangente e descentralizada. A secretaria supervisiona e organiza ações ambientais para preservar o meio ambiente e conter poluição, em cooperação com outras secretarias. Também coordena a implementação de planos e políticas de saneamento ambiental, gestão de resíduos sólidos urbanos

e segurança hídrica em colaboração com órgãos competentes, além de orientar e acompanhar a gestão de resíduos. A SEMAM coordena o mapeamento de nascentes, monitoramento da qualidade das águas e balneabilidade das praias, além de supervisionar os serviços da concessionária de água e esgoto. Por fim, a secretaria executa outras atribuições compatíveis e correlatas com sua área de atuação, desempenhando um papel crucial na gestão ambiental de São Vicente e assegurando que as políticas e ações sejam eficazes e em conformidade com as normas legais.

*b. Lei de Licenciamento Ambiental*

A Lei Complementar Municipal nº 582/2009 autoriza o município a instituir o Licenciamento Ambiental Municipal. Ficou estabelecido um procedimento técnico-administrativo no município para a expedição de Licença Ambiental, necessária para qualquer empreendimento, seja público ou privado, que envolva construção, instalação, ampliação, funcionamento, reforma, alteração e/ou operação de estabelecimentos ou atividades que causem, total ou parcialmente, impacto ambiental, de vizinhança ou social. Isso se aplica independentemente de outras licenças ou aprovações que possam ser legalmente exigidas.

iv. Guarujá

a. SEMAM

A Lei Municipal nº 5.199/2024 estabelece a estrutura administrativa do Município de Guarujá, definindo as competências da Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Segurança Climática (SEMAM). A secretaria é responsável por formular, executar e avaliar a Política Municipal de Preservação, Conservação, Fiscalização, Controle e Uso Sustentável dos Recursos Naturais, em consonância com as diretrizes do Governo Municipal e a legislação vigente. Além disso, promove a fiscalização do cumprimento das normas de licenciamento ambiental e proteção ao meio ambiente. A secretaria também é encarregada de formular, coordenar, executar e avaliar planos, programas e projetos para a recomposição de áreas com remanescentes de biomas, como mangues, restingas e praias, dentro das competências municipais. Mantém uma coordenação e integração permanentes com as polícias ambiental e florestal para fiscalização e controle dos recursos naturais e ambientais. Promove ações de sensibilização e educação ambiental, incentivando a cultura de coleta seletiva e a economia circular. Além disso, a secretaria promove políticas de defesa e bem-estar animal, integrando-se com a Secretaria Municipal de Saúde no controle de zoonoses.

*b. Lei de Licenciamento Ambiental*

A Lei Complementar Municipal nº 310/2022 estabelece diretrizes para o licenciamento ambiental municipal e o controle de empreendimentos e atividades que impactam o meio ambiente local no município de Guarujá. A lei estabelece normas, critérios e procedimentos para o licenciamento ambiental de empreendimentos e atividades que utilizam recursos ambientais e que são efetiva ou potencialmente poluidores, visando prevenir a degradação ambiental.

Qualquer empreendimento ou atividade que utilize recursos ambientais e seja considerado poluidor ou capaz de causar degradação ambiental deve obter licenciamento prévio da Secretaria Municipal de Meio Ambiente. Isso é necessário além de outras licenças, autorizações ou alvarás exigidos pelas legislações federal, estadual e municipal. A SEMAM é órgão que tem a responsabilidade de analisar e conceder licenças ambientais e autorizações para empreendimentos e atividades de impacto local. A secretaria também pode atuar em caráter suplementar ou em convênio com outras esferas de governo, através de acordos de cooperação técnica e outros instrumentos similares, conforme a legislação vigente.

- v. Cubatão
  - a. SEMAN

A Lei Municipal nº 3562/2012, define a estrutura administrativa da Prefeitura Municipal de Cubatão, destacando as funções da Secretaria Municipal de Meio Ambiente (SEMAN). Esta secretaria é responsável por definir a Política Municipal de Meio Ambiente, alinhada aos princípios do desenvolvimento sustentável e aprovada pelo Conselho Municipal de Meio Ambiente (COMDEMA). Além disso, deve elaborar o Código Ambiental do Município e outras normas relacionadas ao meio ambiente.

Outra função importante é propor convênios de cooperação técnico-científica com entidades nacionais e internacionais para promover ações ambientais e formar quadros técnicos especializados. A secretaria também promove eventos e ações de educação e conscientização ambiental, tanto no âmbito da administração pública quanto no ensino escolar, para capacitar a população no exercício da cidadania.

A secretaria incentiva estudos, projetos e pesquisas sobre conservação ambiental, uso racional dos recursos naturais, recuperação de áreas degradadas, controle da poluição e outras questões de interesse ambiental. Realiza diagnósticos ambientais para subsidiar diretrizes de desenvolvimento sustentável e forma um banco de dados ambiental para apoiar seus trabalhos e os de instituições de ensino e pesquisa.

Além disso, planeja e coordena atividades de defesa da qualidade ambiental, especialmente na gestão do uso do solo, resíduos urbanos e áreas verdes. Licencia atividades potencialmente impactantes para minimizar seus efeitos e racionalizar o uso dos recursos naturais, além de monitorar e controlar a poluição do solo, ar, água e reservas ambientais.

#### *b. Lei de Licenciamento Ambiental*

A Lei Complementar Municipal nº 125/ 2022, regula o licenciamento e as autorizações ambientais no Município de Cubatão. Ela estabelece as taxas relacionadas ao poder de polícia ambiental e, por meio da SEMAN, disciplina a concessão de licenças e autorizações ambientais para atividades e empreendimento, conforme exigido por lei.

A lei estabelece que a execução de planos, programas, projetos e obras, além de atividades como localização, construção, instalação, modificação, operação, ampliação e desativação de empreendimentos, bem como o uso, exploração ou supressão de recursos ambientais, tanto pela iniciativa privada quanto pelo poder público, que tenham impacto local e sejam consideradas efetiva ou potencialmente poluidoras ou capazes de causar degradação ambiental, dependerão de prévio licenciamento ou autorização ambiental.

- vi. Praia Grande
  - a. SEMAN

A Lei Complementar nº 649/2013, define a estrutura organizacional da administração direta da Prefeitura de Praia Grande. A finalidade da Secretaria de Meio Ambiente (SEMAN) é promover o desenvolvimento urbanístico, econômico e socialmente sustentável, além de elaborar políticas públicas para a proteção do meio ambiente.

Entre suas competências, a SEMAN deve organizar, coordenar, supervisionar e dirigir atividades administrativas e técnicas, ações fiscais e serviços relacionados ao meio ambiente. Isso inclui a normatização, controle, preservação e reparação do meio ambiente, além de prestar assistência técnica e jurídica a outras secretarias em questões ambientais.

A SEMAN também é responsável por planejar, supervisionar, fiscalizar e manter a deposição e destinação final de resíduos sólidos no município. Além disso, representa o município perante órgãos ambientais estaduais e federais.

O titular da secretaria tem a responsabilidade de homologar, ratificar, assinar e gerir contratos e convênios, além de ordenar despesas relacionadas à secretaria. A secretaria também pode executar outras funções atribuídas pelo Prefeito, desde que compatíveis com sua estrutura.

- b. CONDEMA

O município de Praia Grande não dispõe de uma Lei de Licenciamento Ambiental, todavia, as competências para a realização desse procedimento são definidas pela Lei Complementar Municipal nº 14/2016, que institui o Código Municipal Ambiental de Praia Grande. A lei estabelece que é uma ação administrativa do município exercer o controle e fiscalizar as atividades e empreendimento cuja responsabilidade de licenciamento ou autorização ambiental seja sua. Nesse sentido, o município deve atuar de forma supletiva em ações de licenciamento e autorização ambiental junto a órgãos ou entidades estaduais e federais, caso não exista um órgão ambiental capacitado ou conselho de meio ambiente municipal. No caso, esse órgão existe. A Lei nº 1.108/2000, estabelece diretrizes para o funcionamento do Conselho Municipal de Defesa do Meio Ambiente (CONDEMA) no município de Praia Grande. O CONDEMA, regulamentado pelo Decreto Municipal nº. 4.265/ 2007, é um órgão autônomo e deliberativo responsável por questões relacionadas à proteção ambiental. Suas principais atribuições incluem colaborar na formulação de

políticas de proteção ambiental, integrando aspectos de desenvolvimento sustentável, e participar na elaboração de planos e programas de desenvolvimento, assegurando a integração de preocupações ambientais.

Assim, cabe ao órgão responsável pelo licenciamento ou autorização de um empreendimento ou atividade lavrar auto de infração ambiental e instaurar processo administrativo para apurar infrações à legislação ambiental cometidas pelo empreendimento ou atividade licenciada ou autorizada. Isso garante que o município tenha mecanismos para fiscalizar e assegurar o cumprimento das normas ambientais, promovendo a proteção e preservação do meio ambiente local.

O CONDEMA também é responsável por analisar e emitir pareceres sobre estudos e relatórios de impacto ambiental, propor diretrizes para a conservação e uso sustentável dos recursos naturais, e sugerir normas e padrões para a proteção ambiental. Além disso, contribui na formulação de leis e regulamentos, especialmente aqueles relacionados ao uso do solo e à proteção ambiental, e propõe a criação de áreas protegidas e a implementação de políticas de uso do solo.

O conselho promove a educação ambiental e a conscientização pública sobre questões ambientais, trabalhando em colaboração com outras entidades e organizações para promover a proteção ambiental. Também monitora e avalia atividades que possam impactar o meio ambiente, propondo medidas de controle e mitigação.

#### **2.10.4 Operacional**

##### *i. SIVIM*

O Decreto Estadual nº 50.684/2006 institui o Sistema Viário de Interesse Metropolitano (“SIVIM”), que abrange um conjunto de vias principais e suas áreas de influência, utilizadas pelos serviços metropolitanos de transporte coletivo urbano de passageiros sobre pneus. O SIVIM é classificado em três categorias:

1. **Sistema Viário Macro Metropolitano:** Compreende trechos de vias de padrão rodoviário dentro dos limites das Regiões Metropolitanas.
2. **Sistema Viário Metropolitano:** Inclui vias que interligam os municípios de cada Região Metropolitana.
3. **Sistema Viário Metropolitano Secundário:** Consiste em vias municipais usadas no transporte metropolitano de passageiros.

Os objetivos do SIVIM são reconhecer o sistema viário existente, estabelecer padrões e procedimentos em conjunto com os municípios, estimular investimentos para melhorar o transporte metropolitano, desenvolver ações para melhorar a fluidez do tráfego e reduzir acidentes, e promover

a padronização da sinalização viária para maior segurança e conforto nos deslocamentos urbanos metropolitanos.

A gestão do SIVIM é responsabilidade da EMTU, que deve atuar de forma integrada com o poder público, coordenar estudos e projetos, apoiar negociações para captação de recursos financeiros, participar da elaboração de estudos e convênios, articular e monitorar ações necessárias, e submeter propostas de planos de ação e investimento à Secretaria dos Transportes Metropolitanos. O Secretário dos Transportes Metropolitanos é responsável por expedir atos específicos necessários para a implementação do decreto.

### **2.10.5 Financeiro**

#### **Fundo de Desenvolvimento Metropolitano da Baixada Santista**

A Lei Complementar Estadual nº 815/96, a mesma que cria a RMBS e o Conselho, estabelece também a criação do FUNDO. Este fundo tem como objetivo fornecer suporte financeiro ao planejamento integrado e às ações conjuntas relacionadas às funções públicas de interesse comum entre o Estado e os municípios da região.

O Regimento Interno do FUNDO, regulamentado pelo Decreto Estadual nº 42.833/98, define as regras e procedimentos para seu funcionamento, que tem como objetivo principal fornecer suporte financeiro para o planejamento integrado e ações conjuntas entre o Estado e os municípios da Baixada Santista.

O FUNDO tem como objetivos financiar e investir em programas e projetos de interesse da RMBS, contribuir com recursos financeiros para a melhoria dos serviços públicos municipais, contribuir para a melhoria da qualidade de vida e para o desenvolvimento socioeconômico da Região e contribuir com recursos financeiros para a redução das desigualdades sociais da Região. A área de atuação do FUNDO abrange todos os municípios que compõem a RMBS.

Os recursos do FUNDO são provenientes de diversas fontes, incluindo recursos do Estado e municípios, transferências da União, empréstimos nacionais e internacionais, retorno de operações de crédito, produto de operações de crédito e rendas provenientes da aplicação de seus recursos, resultado de aplicação de multas, recursos decorrentes do rateio de custos de obras de interesse comum, doações de pessoas físicas ou jurídicas, entre outros.

A aplicação dos recursos do FUNDO é supervisionada por um Conselho de Orientação, composto por seis membros: quatro integrantes do CONDESB e dois integrantes da Secretaria Executiva do CONDESB, que é a AGEM. O Conselho de Orientação tem como atribuições apreciar os projetos a serem desenvolvidos com recursos do FUNDO, acompanhar a execução dos planos de aplicação, supervisionar a aplicação de recursos, elaborar e aprovar o Regulamento de Operações do FUNDO, deliberar sobre o oferecimento de garantia em operações de crédito, entre outras.

O Regimento Interno também define que o Conselho de Orientação não iniciará, nem dará seguimento a qualquer solicitação ou negociação de auxílio financeiro, empréstimo ou financiamento, relacionados com investimentos na RMBS ou que a ela interessem direta ou indiretamente, sem que a Secretaria de Estado competente certifique estarem os projetos em conformidade com os planos e diretrizes do planejamento da Região, expressamente estabelecidas pelo CONDESB.

Por fim, o Regimento Interno define que a sistemática e os critérios a serem adotados nos processos de financiamento, investimento e aplicações não reembolsáveis, serão fixados no Regulamento de Operações do FUNDO, em conformidade com as diretrizes do CONDESB. Os casos omissos serão resolvidos pelo Conselho de Orientação, que fixará as normas pertinentes de procedimento a serem observadas em cada caso concreto.

### Fundo de Desenvolvimento Urbano do Município de Santos

A Lei Municipal nº 2.956/2013, institui o Fundo de Desenvolvimento Urbano do Município de Santos (“FUNDURB”). Vinculado à Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, o fundo tem a finalidade de captar recursos para serem aplicados em projetos de desenvolvimento e renovação urbana, bem como em obras prioritárias relacionadas ao sistema viário, saneamento, transporte coletivo, equipamentos públicos e recuperação de imóveis do patrimônio cultural e histórico.

O Artigo 2º define as fontes de receita do FUNDURB, que incluem: (i) *contribuições, subvenções e auxílios da União, estados e municípios e de suas respectivas autarquias, empresas públicas, sociedades de economia mista e fundações;* (ii) *recursos provenientes de doações, empréstimos ou de operações de financiamento interno ou externo, consórcios ou convênios com organismos e entidades nacionais ou internacionais, governamentais ou não governamentais;* (iii) *doações e contribuições de pessoas físicas ou jurídicas;* (iv) *rendimentos obtidos com a aplicação de seu próprio patrimônio;* (v) *correção monetária e juros recebidos em decorrência de suas aplicações;* (vi) *recursos advindos da implantação de medidas mitigadoras relacionadas a empreendimentos geradores de impacto de vizinhança;* (vii) *valores advindos da aplicação de multas previstas na Lei Complementar nº 793, de 14 de janeiro de 2013, que estabelece a obrigatoriedade de apresentação de Estudos Prévio de Impacto de Vizinhança e a exigência de atendimento ao Atestado de Infraestrutura Urbana e Ambiental;* (viii) *multas e penalidades previstas na lei complementar instituidora do Programa de Revitalização e Desenvolvimento Urbano da Macrozona Centro - "Alegra Centro";* (ix) *quaisquer outras rendas eventuais, vinculadas aos objetivos do FUNDURB.*

Já o art. 3º especifica os projetos em que os recursos do FUNDURB serão aplicados, destacando-se: (i) mobilidade e acessibilidade urbanas; (ii) infraestrutura urbana e saneamento ambiental; (iii) ordenamento e direcionamento da expansão urbana; e (iv) investimentos em bens, serviços, pesquisas projetos e estudos para subsidiar e fomentar o desenvolvimento urbano.

Adicionalmente, a lei permite que os recursos do FUNDURB sejam repassados a órgãos conveniados, desde que garantida a aplicação dos recursos para os objetivos elencados, com prestação de contas mensal ao Conselho Gestor.

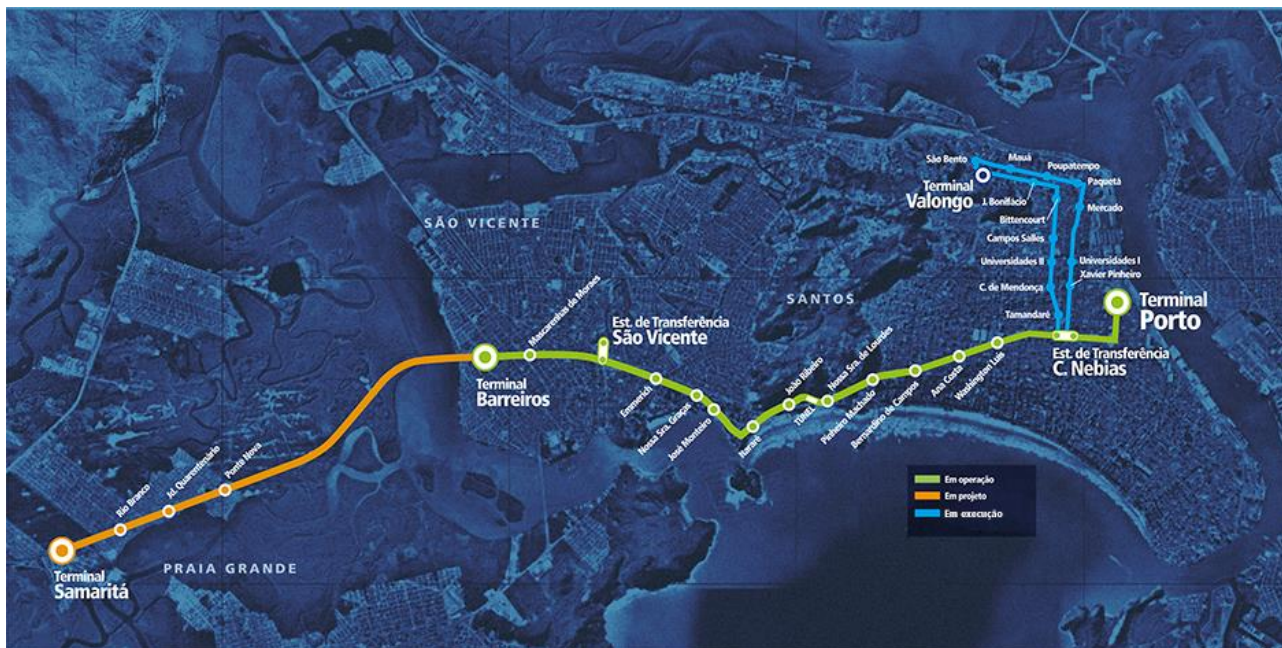
O Conselho Gestor, por sua vez, é descrito a partir do art.4º, que estabelece que definiu sua composição por 7 membros nomeados pelo Prefeito. As contas do FUNDURB, prestadas pelo Conselho Gestor, são enviadas ao CMDU-Santos e publicadas no Diário Oficial do Município.

O art. 6º detalha as competências do Conselho Gestor, que incluem: (i) administrar e promover o desenvolvimento e o cumprimento das finalidades do Fundo; (ii) receber os adiantamentos das dotações orçamentárias que lhes forem destinadas; (iii) administrar a arrecadação da receita e o seu recolhimento na Tesouraria Municipal; (iv) decidir quanto à aplicação dos recursos, definir e encaminhar soluções possíveis para os problemas levantados; (v) atuar de forma articulada com unidades administrativas da Prefeitura Municipal ou outras entidades públicas ou privadas; (vi) autorizar as despesas decorrentes da aplicação dos recursos do Fundo; (vii) opinar, quanto ao mérito, na aceitação de doações, subvenções e contribuições de qualquer natureza, que tenham destinação especial ou condicional; (viii) elaborar o seu regimento interno, que regulamentará a presente Lei, publicado por meio de Decreto do Chefe do Executivo; e (ix) analisar a prestação de contas relativas aos Convênios celebrados para o repasse de recursos do FUNDURB.



As obras do Trecho B foram divididas em dois lotes. O primeiro lote, que abrange as obras de adaptação da ponte "A Tribuna", que conecta a área insular de São Vicente à sua Área Continental, já teve sua ordem de serviço assinada. As obras do segundo lote, que envolvem a construção da linha férrea e das quatro estações no município de Praia Grande, estão previstas para serem concluídas em 2028.

Figura 5: Lotes do VLT - Baixada Santista



Fonte: EMTU

Há a expectativa de que o VLT chegue também ao Guarujá, por meio do Túnel Santos-Guarujá, cujo projeto anunciado prevê linhas férreas pelas faixas centrais. Essa obra é um projeto separado que não faz parte do escopo do Contrato SIM, e tampouco será objeto de aditamento, mas pode contar com infraestrutura que permita a futura ampliação do modal. Inclusive, notícias sugerem que os locais de construção de duas estações no Município de Guarujá já teriam sido definidos<sup>31</sup>. Se concretizada, essa ampliação será a primeira ligação seca entre os municípios de Santos e Guarujá, e poderá adicionar 2.5 km ao modo que passará a conectar os principais municípios da RMBS.

#### b. Balsas – Baixada Santista

O Sistema de Travessias Litorâneas do Estado de São Paulo (“Sistema de Balsas”) é um histórico e importante serviço de mobilidade para a RMBS. Desde 2020, o Sistema de Balsas é administrado diretamente pelo Departamento Hidroviário, atualmente vinculado à Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística. O sistema conta com uma frota de balsas e *ferry boats* de diferentes capacidades, operando em horários regulares, com maior frequência durante a alta temporada e

<sup>31</sup> Ver: <https://www.diariodolitoral.com.br/cotidiano/linha-do-vlt-que-ligara-santos-e-guaruja-ja-possui-local-saiba-onde/184583/>

feriados e conecta pontos estratégicos através de balsas e *ferry boats*, sendo fundamental para o transporte de pessoas, veículos e mercadorias, facilitando o acesso a regiões que, de outra forma, exigiriam longos deslocamentos por terra.

Entre as principais travessias estão Santos-Guarujá, uma das mais movimentadas, ligando Santos à ilha de Santo Amaro, onde está o município de Guarujá; Bertioga-Guarujá, que oferece uma alternativa para evitar o tráfego intenso das rodovias; São Sebastião-Ilhabela, a única forma de acesso à ilha de Ilhabela por veículos; Cananeia-Ilha Comprida, que facilita o acesso à Ilha Comprida, conhecida por suas belezas naturais; e Cananeia-Continente, conectando Cananeia ao continente.

Destaca-se, no entanto, a existência de um projeto de concessão do Sistema de Balsas no Programa de Parcerias e Investimentos do Governo do Estado, na modalidade de concessão patrocinada. De acordo com notícias, os estudos para essa concessão, com prazo de 30 anos, começaram no final de 2023, e o leilão está previsto para ocorrer em 2025<sup>32</sup>.

#### c. Ônibus Metropolitano

O serviço de ônibus metropolitano regular é gerenciado pela EMTU e compreende dois serviços: (i) o serviço regular, que corresponde às linhas atendidas por ônibus urbanos comuns; e (ii) o serviço seletivo, que corresponde às linhas com tarifas mais altas, refletindo o nível de conforto adicional, como assentos acolchoados, ar-condicionado e, em alguns casos, Wi-Fi e outros serviços adicionais. Fazem menos paradas ao longo do trajeto, o que pode resultar em um tempo de viagem mais rápido, e têm menor capacidade de passageiros, com todos os assentos geralmente ocupados e sem espaço para passageiros em pé.

O serviço regular, que atende todos os Municípios do Núcleo Central da RMBS, além dos municípios de Bertioga, Itanhaém, Mongaguá e Peruíbe, foi objeto de concessão por 20 (vinte anos) junto com o VLT-Baixada Santista por meio do Contrato SIM. Assim, o particular fincou incumbido de operar, manter e modernizar e otimizar a prestação do serviço, além de trazer maior eficiência por meio da reorganização, criação ou eliminação de linhas e/ou paradas.

### **2.11.2 Legislação, Arranjos e Instrumentos Relevantes à Compreensão das Operações Existentes Metropolitanas**

O Decreto nº 41.659/97, estabeleceu a aplicação das normas regulamentadoras do transporte coletivo de passageiros por ônibus na RMBS, alinhando-as com as já existentes para a Região

---

<sup>32</sup>Ver: <https://g1.globo.com/sp/santos-regiao/noticia/2023/12/08/governo-de-sp-da-inicio-aos-estudos-do-projeto-de-concessao-das-travessias-litoraneas.ghtml>

Metropolitana da Grande São Paulo. O decreto visou integrar a regulamentação do transporte coletivo nas duas regiões metropolitanas, em conformidade com as legislações vigentes.

As normas estabelecidas para os serviços de transporte coletivo regular e fretado na Região Metropolitana da Grande São Paulo passaram a ser aplicáveis também à RMBS. A jurisdição do Serviço Intermunicipal Regular e Fretado de Transporte Coletivo de Passageiros, anteriormente sob o Departamento de Estradas de Rodagem (“DER”), foi transferida para a STM. Isso inclui a aplicação das normas, adaptando-as às especificidades da RMBS.

O Decreto nº 61.635/2015, por sua vez, autorizou a abertura de licitação na modalidade de concorrência internacional para a concessão onerosa dos serviços rodoviários intermunicipais de transporte coletivo regular de passageiros no Estado de São Paulo.

### **2.11.2.1 Municípios do Núcleo Central**

#### *i. Santos*

O serviço de ônibus municipal de Santos é gerenciado pela CET-Santos e compreende dois serviços. O serviço convencional, que corresponde às linhas atendidas por ônibus urbanos comuns. A operação desse sistema foi outorgada à iniciativa privada por meio do Termo de Permissão nº 015/2015, feito no âmbito da Concorrência nº 001/2015. A permissionária, Viação Piracicabana Ltda. (“Piracicabana”), ficou responsável pela prestação de serviço de transporte coletivo de passageiros, por ônibus, na modalidade convencional, no âmbito da circunscrição do município de Santos, envolvendo a mobilização, operação, manutenção e reposição de veículos, materiais, equipamentos, sistemas e mão de obra necessários. O Termo de Permissão, que previa vigência de 8 (oito) anos, foi prorrogado por igual período por meio do Aditamento nº 008/2023.

Já o serviço seletivo corresponde às linhas atendidas por micro-ônibus equipados com ar-condicionado, som ambiente e poltronas reclináveis. A operação desse sistema foi outorgada à iniciativa privada por meio do Termo de Permissão nº 026/2017, Parte 1 e Parte 2, feito no âmbito da Concorrência nº 001/2016. Todavia, não foi possível ter acesso à íntegra desses documentos para melhor análise. Foram feitas solicitações, tanto à Prefeitura quanto à CET-Santos, mas não houve retorno.

#### *ii. Guarujá*

O serviço de transporte metropolitano do Guarujá foi concedido à iniciativa privada por meio do contrato feito no âmbito da Concorrência nº 0015/2018, por meio do Processo Interno n.º 44.517/2014. A concessionária, City Transporte Urbano Intermodal Ltda. (“City”), ficou responsável, durante 15 (quinze) anos, notavelmente, pela execução dos serviços de transporte coletivo regular de passageiros; execução dos serviços de transporte executivo de passageiros; execução dos serviços de transporte turístico de passageiros; implantação, administração e operação de sistema de cobrança automática de tarifas; manutenção, remoção, guarda e conservação dos veículos que

integram a frota; implantação, operação e manutenção de terminais rodoviários; adequação, manutenção, operação e exploração do Terminal Ferry Boat e Terminal Vicente de Carvalho.

*iii. São Vicente*

O serviço de transporte metropolitano de São Vicente foi concedido à iniciativa privada por meio do Contrato nº 70/2023, feito no âmbito da Concorrência nº 004/2023. A concessionária, Santa Cecilia Turismo Ltda. ("Sancetur"), ficou responsável, durante 20 (vinte) anos, notavelmente, pela execução dos serviços de transporte coletivo regular de passageiros; Implantação, administração e operação de sistema de cobrança automática de tarifas; manutenção, envolvendo a mobilização, operação, manutenção e reposição de veículos, materiais, equipamentos, sistemas e mão de obra necessários.

*iv. Cubatão*

O serviço de ônibus municipal de Cubatão foi concedido à iniciativa privada por 15 (quinze) anos. O Contrato 043/2019, gerado no âmbito da Concorrência nº 02/2018, prevê a operação de todo o sistema de transporte coletivo municipal além da manutenção e modernização da frota e a adoção de dispositivo de bilhetagem que possibilite integração com os ônibus intermunicipais e com VLT-Baixada Santista. Não foi possível obter a íntegra do contrato, mesmo após solicitação, com as informações tendo sido obtidas por meio de edição de 12/07/2019 do Diário Oficial do município.

Também há informações, corroboradas por extrato de aditamento publicado no Diário Oficial do município em 17/06/2024, de que houve aditamento ao Contrato 043/2019, no qual se estabeleceu a cessão, por parte da empresa Expresso Fênix Viação Ltda., de todos os seus direitos para a Sancetur, que passou a ser a nova concessionária.

*v. Praia Grande*

O serviço de transporte metropolitano de Praia Grande foi concedido à iniciativa privada por meio do contrato feito no âmbito da Concorrência nº 0026/2020, por meio do Processo Administrativo nº 18.565/2019. A concessionária, Piracicabana, ficou responsável, durante 5 (cinco) anos, notavelmente, pela operação da frota de ônibus urbanos; cobrança, dos usuários; adequada limpeza, conservação e manutenção da frota; implantação, administração e operação de sistema de cobrança automática de tarifas; manutenção, remoção, guarda e conservação dos veículos que integram a frota; Integração operacional e tarifária com o sistema intermunicipal, de acordo com o convênio vigente; administração dos Terminais Urbanos e Estações de Transbordo.

### **2.11.3 Sistema de Bilhetagem**

*i. Bilhetagem EMTU/RMBS*

A princípio, a competência para regular e fiscalizar o sistema de bilhetagem do Contrato SIM é da STM, já que esta atua como representante do Poder Concedente. A Cláusula 22.1.3 do Contrato SIM, inclusive, atribui ao Poder Concedente a competência de regulamentar a prestação dos

serviços objeto do Contrato e fiscalizar permanentemente, por intermédio da EMTU, a operação e manutenção do SIM.

Ainda assim, a Cláusula 3 do Anexo 19 do Contrato SIM, que dispõe sobre o sistema de bilhetagem, estabelece a necessidade de a concessionária aderir ao Sistema de Arrecadação Centralizado, conhecido como Metropass.

a. Metropass

O Metropass foi instituído no sistema metropolitano de transportes públicos por meio do Decreto Estadual nº 43.680/98<sup>33</sup>, sendo descrito como um processo de pagamento de tarifas de viagens e de acesso aos sistemas metroviário, ferroviário, de ônibus e trólebus por meio de cartões inteligentes armazenados com créditos na forma de valores monetários, direitos de viagem e passes temporários.

Por meio do Decreto nº 48.668/2004, a instituição do Metropass, inicialmente restrito à Região Metropolitana de São Paulo, foi redefinida e estendida a todas as regiões metropolitanas criadas posteriormente, incluindo a RMBS. A coordenação do desenvolvimento, implantação e operação do Metropass é de responsabilidade da STM. Esta coordenação pode ser realizada diretamente por órgãos da administração centralizada da Secretaria ou delegada a entidades vinculadas, conforme decisão do Secretário dos Transportes Metropolitanos. O sistema é integrado por várias entidades, incluindo a EMTU, e empresas concessionárias de transporte coletivo intermunicipal das regiões metropolitanas do Estado de São Paulo. Além disso, outros serviços de transporte público de âmbito municipal, estadual ou federal podem aderir ao sistema.

Por fim, o Decreto nº 49.081/2004, que estabeleceu os parâmetros do certame licitatório para a concessão dos serviços relativos ao Sistema Metropass, ao mesmo tempo que define, em seu art. 5º, como serviços delegáveis aqueles do art. 2º supracitado, reforça a competência exclusiva do Poder Concedente para: (i) o estabelecimento da política tarifária; (ii) a fixação de tarifas; (iii) o acompanhamento, a fiscalização e a avaliação permanentes dos serviços do Sistema Metropass, inclusive a realização de auditoria contábil e financeira; (iv) a vistoria e a auditoria para a verificação da adequação dos equipamentos, software e instalações, determinando as necessárias correções, reparos, reconstituições ou substituições; e (v) a regulamentação, a padronização e a homologação do Sistema Metropass.

Por mais que haja o dispositivo legal relevante para que o Metropass seja concedido, não parece que tenha havido certame licitatório bem-sucedido. Assim, em princípio, o Metropass continua sobre gestão da STM.

---

<sup>33</sup> Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto/1998/decreto-43680-09.12.1998.html>

b. BR Card

O BR Card é o meio de bilhetagem adotado no âmbito do Contrato SIM, sendo emitido, distribuído e operado pela concessionária BR Mobilidade. Trata-se de um *smartcard*, um sistema de bilhetagem eletrônica que permite a cobrança das tarifas e o acesso dos usuários ao sistema metropolitano de transporte da RMBS, seja por ônibus ou VLT, por meio de créditos adicionados em forma de valores monetários. As diretrizes do Contrato SIM estabeleceram as seguintes categorias de BR Card:

i. Vale-Transporte;

O BR Card pode ser utilizado na função de Vale-Transporte. Para isso, é necessário que as empresas cadastrem seus empregados no site da concessionária e atender aos requisitos legais estabelecidos.

ii. Passe Comum;

O Passe Comum é a principal modalidade do BR Card, podendo ser utilizado regularmente por qualquer pessoa através da compra de créditos. Além disso, ele pode ser adquirido por turistas, entre outros usuários, por meio de unidades temporárias.

iii. Passe Escolar;

Após o cadastro no site da EMTU, o BR Card Escolar oferece aos estudantes o benefício de pagar apenas 50% da tarifa ou, em alguns casos, isentar-se completamente do custo do transporte para deslocar-se até as instituições de ensino e retornar delas.

iv. Passe Especial;

O BR Card Especial confere gratuidade aos passageiros portadores da Carteira de Identificação do Passageiro Especial (CIPES) que utilizam as linhas de ônibus intermunicipais, de característica comum, nas RMBS.

v. Passe Idoso

O BR Card Sênior garante gratuidade aos passageiros que tiverem entre 60 e 64 anos<sup>34</sup>e, devendo ser solicitado por meio do site da concessionária.

ii. Bilhetagem Santos;

Além do BR Card, o meio de bilhetagem adotado no âmbito da Concorrência SIM, a Piracicabana gerencia outras duas modalidades de *Smartcard*: (i) o Cartão Transporte, compatível para utilização nas linhas municipais de Santos, podendo ser comum ou vale-transporte; (ii) o Cartão Escolar, que garante o benefício de até 50% de desconto para estudantes.

iii. Bilhetagem Guarujá;

---

<sup>34</sup> Para pessoas com idade acima de 65 anos, basta a apresentação de documento de identidade, na forma do Estatuto do Idoso.

O Cartão CITY+ oferece diferentes modalidades para atender às necessidades dos usuários do serviço público de transporte coletivo urbano do Município. O Cartão CITY+ Cidadão é destinado a todos os usuários do transporte coletivo urbano. O Cartão CITY+ Vale Transporte é concedido pelo empregador aos colaboradores e armazena créditos para uso no transporte coletivo urbano. O Cartão CITY+ Estudante oferece aos alunos um desconto de 50% na tarifa ou, em alguns casos, isenção total. O Cartão CITY+ Sênior é disponível para cidadãos com 65 anos ou mais, garantindo gratuidade no transporte coletivo urbano. Por fim, o Cartão CITY+ Especial é destinado a Pessoas Com Deficiência cuja gravidade comprometa a capacidade de trabalho, e menores de 16 anos com deficiência também têm direito à isenção tarifária, conforme a legislação vigente.

iv. Bilhetagem São Vicente;

O portal da Sancetur não dispõe de informações sobre o seu smartcard, o Cartão Sou. Contudo, o Anexo II.1 do Edital de Concorrência 04/2023, determina que seja oferecido nas modalidades Comum; Vale Transporte e Vale Transporte Estudante; Estudante; Idoso; Especial e Especial Acompanhante.

v. Bilhetagem Praia Grande;

Além do BR Card, o meio de bilhetagem adotado no âmbito da Concorrência SIM, a Piracicabana gerencia outras duas modalidades de Smartcard: (i) o Cartão Transporte, compatível para utilização nas linhas municipais de Praia Grande, podendo ser comum ou vale-transporte; (ii) o Cartão Escolar, que garante o benefício de até 50% de desconto para estudantes.

- Bilhetagem Cubatão.

O portal da Sancetur não dispõe de informações sobre o seu *smartcard*, o Cartão Sou. Contudo, o Anexo II.1 do Edital de Concorrência 04/2023, determina que seja oferecido nas modalidades Comum; Vale Transporte e Vale Transporte Estudante; Estudante; Idoso; Especial e Especial Acompanhante.

vi. Bilhetagem Sistema de Balsas

O Bilhete Inteligente Travessias, operado pelo DH, é utilizado nas travessias de pedestres entre Santos/Vicente de Carvalho e Guarujá/Santos (Ponta da Praia). Existem várias modalidades de cartões para atender diferentes perfis de usuários.

- i. **Vale Transporte** - é concedido pelo empregador aos colaboradores para armazenar créditos a serem utilizados nas travessias de pedestres do Sistema de Travessias Litorâneas;
- ii. **Cartão Idoso** - destinado a pessoas com 65 anos ou mais, conforme a Lei Federal número 2.751, de 2001;
- iii. **Cartão Escolar** - concedido a estudantes regularmente matriculados que comprovem a necessidade da travessia, bem como a professores no exercício de suas funções, oferecendo um desconto de 50% na tarifa;

- iv. **Cartão Comum** - pode ser adquirido por pessoas que utilizam a travessia e não se enquadram em outras categorias;
- v. **Cartão Unitário** - válido para uma viagem, não requer cadastro, pode ser adquirido nas estações de embarque e deve ser depositado na catraca após o uso, com a venda limitada a um bilhete por usuário;
- vi. **Cartão Múltiplo de Dois** - válido para duas viagens, também sem necessidade de cadastro, devendo ser depositado na catraca após a segunda utilização, com a venda limitada a um bilhete por usuário;
- vii. **Cartão para Pessoas com Deficiência** - concedido a pessoas com necessidades especiais que comprometem a locomoção, garantindo isenção tarifária conforme a legislação vigente.

## **Integração**

### **a. Santos;**

Por meio do convênio 011/2010, Santos alinhou com a EMTU e com a BR Mobilidade a integração tarifária. Em todas as 37 linhas municipais e nas 56 linhas metropolitanas que passam no entorno do VLT, o usuário que utilizar ambos os modais pagarão a tarifa integrada de R\$ 5,55. Com o Cartão BR Card, ao embarcar primeiro no ônibus municipal, é cobrada a tarifa de R\$ 5,25, que é a tarifa do transporte público municipal. Ao ingressar no VLT, são cobrados R\$ 0,30. Na operação inversa, o usuário paga R\$ 5,15 ao entrar no VLT, e R\$0,40 para acessar os ônibus municipais de Santos. Em ambos os casos, o segundo embarque deve ser feito dentro de um intervalo de 60 (sessenta) minutos.

### **b. São Vicente;**

Por meio do convênio 003/2023, São Vicente alinhou com a EMTU e com a BR Mobilidade a uniformização tarifária e de bilhetagem para viabilizar a integração.

### **c. Guarujá;**

Não foram identificados meios de integração entre os modais de Guarujá e a EMTU.

### **d. Cubatão;**

Em Cubatão, há 6 linhas intermunicipais que oferecem integração com o SIM utilizando o BR Card. A operação funciona da seguinte maneira: o usuário pagará a tarifa maior de um dos modais, acrescida de R\$ 1,00, e terá a possibilidade de circular por duas linhas metropolitanas e pelo VLT.

### **e. Praia Grande;**

Em Praia Grande, existem 2 linhas intermunicipais que oferecem integração com o Sistema SIM utilizando o BR Card. A operação é realizada da seguinte forma: o usuário paga a tarifa maior de um dos modais, acrescida de R\$ 1,00, permitindo a circulação por duas linhas metropolitanas e pelo VLT. Especificamente, ao embarcar na linha intermunicipal, o passageiro paga R\$ 4,25 e, ao embarcar no VLT, paga um complemento de R\$ 0,65.

### **f. Sistema de Travessias**

Não foram identificados meios de integração entre o Sistema de Travessias e outros modais.

## **2.12 Análise das Normas Existentes em Atenção aos Potenciais Necessidades da Futura Estratégia Nacional de Mobilidade Urbana**

### **2.12.1 Lei de PPPs e Sistemas Garantidores**

#### **2.12.1.1 Estado de São Paulo**

A Lei Estadual nº 11.688/2004, estabelece o Programa de PPPs no âmbito do Governo do Estado. O objetivo do programa é fomentar, coordenar, regular e fiscalizar a participação de agentes do setor privado na implementação de políticas públicas que promovam o desenvolvimento do Estado e o bem-estar coletivo.

O Conselho Gestor do PPP, vinculado ao Gabinete do Governador, é responsável por aprovar projetos, recomendar a inclusão de projetos no PPP, fiscalizar a execução das parcerias, opinar sobre alterações nos contratos e estabelecer diretrizes para a atuação dos representantes do Estado na Companhia Paulista de Parcerias.

Conforme disciplina o art. 4º, parágrafo único, da lei, a aprovação dos projetos está condicionada à elaboração de uma estimativa do impacto orçamentário-financeiro, à demonstração da origem dos recursos para seu custeio e à comprovação de compatibilidade com a lei orçamentária anual, a lei de diretrizes orçamentárias e o plano plurianual.

Para que um projeto seja incluído no PPP, ele deve atender a condições como efetivo interesse público, viabilidade técnica, indicadores de resultado claros, e a importância do serviço ou obra em relação ao objeto a ser executado.

As parcerias público-privadas envolvem colaboração entre o Estado e agentes privados, com remuneração baseada em critérios de desempenho e prazos compatíveis com a amortização dos investimentos. Elas podem abranger a gestão de infraestrutura pública, prestação de serviços públicos, exploração de bens públicos, e exploração de direitos imateriais do Estado, como marcas e patentes. Contudo, não incluem terceirização de mão-de-obra ou prestações isoladas.

Os agentes do setor privado que participam das parcerias público-privadas devem assumir certas responsabilidades definidas pelo Poder Público. Eles têm a liberdade de escolher os meios para atingir os resultados acordados, desde que dentro dos limites estabelecidos no contrato. Além disso, esses agentes estão sujeitos a um controle estatal contínuo para garantir que os resultados estejam sendo alcançados conforme o planejado. É também obrigatório que permitam a fiscalização por parte do Poder Público, o que inclui o acesso dos agentes públicos às suas instalações, informações e documentos relacionados ao contrato, bem como aos seus registros contábeis.

Por fim, o art.12 da lei autoriza o Poder Executivo a constituir a CPP, que tem como objetivo específico colaborar, apoiar e viabilizar a implementação do Programa de PPPs do Estado de São

Paulo. Além disso, a CPP tem a função de disponibilizar bens, equipamentos e utilidades para a Administração Estadual, mediante o pagamento de uma contrapartida financeira adequada. A CPP também é responsável por gerir os ativos patrimoniais que forem transferidos a ela pelo Estado ou por entidades da administração indireta, ou que tenham sido adquiridos de qualquer forma.

Complementarmente, é importante destacar que o Estado de São Paulo aplica subsidiariamente a Lei Federal nº 11.079/2004, que estabelece normas gerais para a licitação e contratação de PPP no âmbito dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios. Ela autoriza a União, seus fundos especiais, autarquias, fundações públicas e empresas estatais dependentes a participar em um Fundo Garantidor de Parcerias Público-Privadas (FGP). Esse fundo tem como finalidade garantir o pagamento de obrigações financeiras assumidas pelos parceiros públicos em virtude das parcerias e pode ser utilizado pelo Estado de São Paulo para o estabelecimento de garantias em seus projetos de PPP. As garantias para as obrigações financeiras em contratos de PPP podem ser dadas através da vinculação de receitas, respeitando o art.167 da Constituição Federal, da criação ou uso de fundos especiais previstos em lei, da contratação de seguro-garantia com seguradoras não controladas pelo Poder Público, de garantias prestadas por organismos internacionais ou instituições financeiras, e de garantias oferecidas por um fundo garantidor ou empresa estatal criada para essa finalidade.

### **2.12.1.2 Municípios do Núcleo Central**

#### **2.12.1.2.1 Santos.**

A Lei Municipal nº 2.955/2013, institui o Programa de PPPs. Para a inclusão de propostas e projetos no PPS, é necessário demonstrar interesse público, realizar estudos técnicos de viabilidade, definir indicadores de resultado, e indicar a forma e prazo de amortização do capital investido, além de justificar a necessidade e importância do projeto.

As PPPs podem envolver a implantação, ampliação, reforma, manutenção ou gestão de infraestrutura pública, prestação de serviços públicos, exploração de bens públicos, execução de obras para a Administração Pública Municipal, e exploração de direitos imateriais do Município. No entanto, é vedada a celebração de PPPs que consistam apenas em terceirização de mão de obra ou em prestações isoladas.

A lei também institui um Fundo Garantidor para as parcerias público-privadas, de natureza jurídica privada, destinado a garantir as obrigações assumidas pelo parceiro público. O patrimônio do Fundo é constituído por ativos do Município, bens móveis e imóveis, títulos da dívida pública, recursos orçamentários, receitas de contratos de PPP, rendimentos de aplicações financeiras, e outras receitas. As garantias do Fundo podem ser prestadas por meio de fiança, penhor, hipoteca, alienação fiduciária, e outros contratos que não impliquem transferência de titularidade antes da execução da garantia. O Fundo pode contratar instrumentos de mercado para complementar as

garantias, e a quitação de débitos pelo Fundo implica sua sub-rogação nos direitos do parceiro privado.

#### **2.12.1.2.2 São Vicente**

A Lei Municipal nº 2.109-A/2009 institui o Programa Municipal de PPPs no âmbito do município de São Vicente, com o objetivo de disciplinar e promover a realização dessas parcerias. Para a proposição de um projeto de parceria, é necessário apresentar estudos técnicos que demonstrem a vantagem econômica e operacional da proposta, a viabilidade dos indicadores de resultado, a viabilidade de ganhos econômicos para o ente privado, a forma e prazos de amortização do capital investido, a necessidade e importância do serviço em relação ao objeto a ser executado, e a legalidade do projeto com base em parecer jurídico.

Esses requisitos se aplicam tanto a proponentes do setor público quanto do setor privado. Além disso, o proponente pode solicitar sigilo sobre documentos ou dados da proposta, exceto aqueles essenciais para a compreensão do projeto durante a consulta pública.

O art. 11 estabelece que as cláusulas dos contratos de PPPs devem estar em conformidade com o Artigo 5º e subsequentes da Lei Federal nº 11.079/2004, conforme aplicável. Além disso, essas cláusulas devem incluir direitos, garantias e obrigações tanto da Administração Pública quanto do parceiro privado, considerando as necessidades futuras de alteração e expansão do serviço e da obra, bem como a modernização, aperfeiçoamento e ampliação dos equipamentos e instalações.

O art. 15, por sua vez, especifica que as obrigações financeiras assumidas pela Administração Pública em contratos de PPPs podem ser garantidas por meio de garantias prestadas por um fundo garantidor ou por uma empresa estatal criada especificamente para essa finalidade. A lei prevê a criação do Fundo Garantidor das Parcerias Público-Privadas Municipal (FGPPPM) com essa finalidade.

Em princípio, o Decreto Municipal nº 4.501-A/2017, que regulamenta a Lei Municipal nº 2.109-A/2009, cria o Conselho Gestor de PPPs de São Vicente estabelece as regras para a instituição do FGPPPM.

#### **2.12.1.2.3 Guarujá**

A Lei Municipal nº 3.787/2009 institui o Programa de PPPs no município de Guarujá. O programa tem como objetivo fomentar, coordenar, regular e fiscalizar a participação de agentes do setor privado, que atuam como parceiros da Administração Pública. Para que projetos sejam incluídos no programa de PPP, devem atender a certas condições, como demonstrar efetivo interesse público, relevância e prioridade conforme diretrizes governamentais.

É necessário realizar um estudo técnico de viabilidade, que inclua metas, resultados esperados, prazos de execução e amortização do capital investido, além de critérios de avaliação de desempenho. Também é importante garantir a viabilidade dos indicadores de resultados, definir a forma e os prazos de amortização do capital investido, e avaliar a necessidade e o valor do serviço ou obra em relação ao objeto a ser executado.

A aprovação de projetos também requer uma estimativa do impacto orçamentário financeiro para toda a vigência contratual, demonstração da origem dos recursos para custeio, e comprovação de compatibilidade com a lei orçamentária anual, a lei de diretrizes orçamentárias e o plano plurianual.

As obrigações contraídas pela Administração Pública em contratos de PPP podem ser garantidas por meio de fundos garantidores, fundos especiais, seguro-garantia, vinculação de receitas, ou instituições financeiras e organismos internacionais. Além dessas garantias, o contrato pode prever a emissão de empenhos diretamente em favor da instituição financiadora do projeto, permitindo que esta receba pagamentos através do fundo garantidor, embora sua capacidade de impugnação seja limitada.

#### **2.12.1.2.4 Cubatão**

A Lei Municipal nº 3.400/2010 institui o Programa Municipal de PPPs no município de Cubatão. Este programa visa promover, fomentar, coordenar, regular e fiscalizar a realização de parcerias público-privadas no âmbito da Administração Pública Municipal, tanto direta quanto indireta.

Para que projetos sejam incluídos no programa, devem atender a condições específicas, como demonstrar efetivo interesse público, relevância e prioridade, conforme as diretrizes governamentais. Além disso, é necessário garantir a viabilidade dos indicadores de resultado, permitindo uma avaliação objetiva e contínua do desempenho do parceiro privado.

A aprovação de projetos está condicionada a várias providências, incluindo a elaboração de uma estimativa do impacto orçamentário-financeiro para o exercício vigente e os subsequentes, a demonstração da origem dos recursos para custeio, a comprovação de compatibilidade com a Lei Orçamentária Anual, a Lei de Diretrizes Orçamentárias e o Plano Plurianual, e a demonstração da necessidade do serviço para o município.

As obrigações pecuniárias contraídas em contratos de PPP podem ser garantidas por meio de diversos mecanismos, como vinculação de receitas, fundos especiais, seguro-garantia, garantias de organismos internacionais ou instituições financeiras, e fundos garantidores. Além disso, os contratos podem prever a emissão de empenhos diretamente em favor da instituição financiadora do projeto.

A lei também autoriza a criação do Fundo de Garantia de Parceria Público-Privada Municipal, uma entidade contábil sem personalidade jurídica, destinada a garantir o pagamento das obrigações

pecuniárias assumidas pelos parceiros públicos. A Secretaria Municipal de Finanças (SEFIN) será o órgão gestor do fundo, com a Procuradoria Geral do Município responsável pela representação judicial. Os recursos do fundo incluem dotações orçamentárias, rendimentos de aplicações financeiras, doações, auxílios, contribuições, legados, operações de crédito, transferências de outros fundos municipais, e recursos do Estado de São Paulo e da União.

#### **2.12.1.2.5 Praia Grande**

A Lei Complementar Municipal nº 740/2017 institui o Programa de PPPs no município de Praia Grande, com o objetivo de promover, coordenar, gerir, regular e fiscalizar parcerias entre o setor público e privado.

Para a inclusão de propostas e projetos no programa, é necessário demonstrar efetivo interesse público, relevância e prioridade do projeto, além de realizar estudos técnicos de viabilidade que incluam metas, prazos, custos e critérios de avaliação de desempenho. Também é importante garantir a viabilidade dos indicadores de resultado, definir a forma e o prazo de amortização do capital investido, e comprovar os benefícios sociais e a sustentabilidade socioambiental do projeto.

Os projetos devem ser compatíveis com a Lei Orçamentária Anual, a Lei de Diretrizes Orçamentárias e o Plano Plurianual. As parcerias podem envolver a gestão de infraestrutura pública, prestação de serviços públicos, uso de bens públicos, execução de obras para a administração pública, e exploração de direitos imateriais do município. No entanto, é vedada a celebração de parcerias que consistam apenas em terceirização de mão de obra ou fornecimento de equipamentos.

As obrigações contratuais do parceiro público podem ser garantidas por garantias reais, pessoais e fidejussórias, além de um fundo específico. O Fundo Garantidor, de natureza privada, foi instituído para prestar garantias às obrigações assumidas pelo parceiro público. Este fundo é vinculado à Secretaria Municipal de Finanças e seu patrimônio é composto por ativos do município, bens móveis e imóveis, títulos da dívida pública, recursos orçamentários, e outras receitas.

As garantias do Fundo Garantidor podem ser prestadas por meio de fiança, penhor, hipoteca, alienação fiduciária, e outros contratos que não impliquem transferência de titularidade antes da execução da garantia. O Fundo também pode contratar instrumentos do mercado para complementar as garantias e, em caso de quitação de débito, sub-rogar-se nos direitos do parceiro privado.

## **2.13 Conclusões: Aspectos Legais e Contratuais Identificados na RMBS**

### Ausência de aprovação do PDUI

Constatou-se que ainda não houve a aprovação, por meio de lei estadual, de um Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado.

A aprovação de um PDUI para a RMBS, além de ser obrigatório para as regiões metropolitanas, conforme o Estatuto da Metrópole, é instrumento fundamental para garantir a governança Inter federativa, a normatividade e a exequibilidade das ações de interesse comum, por meio de articulação democrática e orientada dos agentes metropolitanos.

### Opacidade de Informações

Algumas informações relevantes, e que deveriam ser públicas, foram particularmente desafiadoras de se obter, ou não puderam ser obtidas.

Não há padronização na estrutura das páginas digitais das Prefeituras que integram a RMBS, em seus respectivos portais de licitações e portais da transparência, o que configura um ponto de atenção, considerando que a transparência e o acesso à informação são pilares fundamentais de uma governança eficaz.

### Ausência de Diplomas Legais

Foi identificada a ausência de aprovação de alguns diplomas legais mencionados pela legislação relevante dos Municípios do Núcleo Central. O PlanMob-Santos, por exemplo, exige a criação de um Conselho Municipal de Mobilidade e Acessibilidade Urbana, o que não pôde ser confirmado. Além disso, há a determinação para a elaboração de um Plano Hidroviário Municipal de Transporte Intraestuarino de Carga e Passageiros e de um Plano Municipal de Transporte Público Coletivo, ambos não identificados.

No âmbito regional, o PlanMob-Santos menciona um Plano Hidroviário Regional, que também não foi identificado. Em São Vicente, o Plano Diretor prevê a criação de um Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano e de um Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano, o que não foi confirmado.

A Lei Orgânica do Guarujá determina a criação do Conselho Municipal de Transportes, o que também não foi confirmado. Além disso, e ainda mais importante, a revisão do Plano Diretor de Guarujá, embora tecnicamente concluída, ainda aguarda aprovação.

Por fim, o PlanMob-Cubatão ainda não foi elaborado, conforme determina o respectivo Plano Diretor de Cubatão.

### Impactos do Porto de Santos na Governança da RMBS

Uma característica particular da RMBS, que deve ser considerada como um fator de atenção, é a existência do Porto Organizado de Santos. Como um equipamento do Governo Federal administrado pela Autoridade Portuária de Santos (“SPA”), uma empresa pública federal, o porto impacta significativamente os projetos de desenvolvimento regional. Isso ocorre não apenas devido ao seu extenso espaço físico, que limita muitas formas de integração regional mais eficientes, mas também por abrigar companhias arrendatárias de terminais portuários e ferrovias concedidas à iniciativa privada, cada uma com seus interesses e projetos de curto, médio e longo prazo.

Sendo o principal polo de exportação de diversos setores econômicos do país, o Porto de Santos é considerado pela União um ativo estratégico e de interesse nacional. Por meio da SPA, a União coordena o desenvolvimento do porto, sua organização e a aplicação de recursos federais em investimentos.

## 2.14 Anexos jurídicos

### 2.14.1 Framework geral da RMBS

FRAMEWORK INSTITUCIONAL DA RMBS	
<b>Constituição da RM</b>	A RMBS foi instituída pela Lei Complementar Estadual nº 815/96, que teve como base legal a Lei Complementar Estadual nº 760/94. Esta última estabeleceu as diretrizes para a organização regional do Estado de São Paulo e suas funções públicas de interesse comum, em conformidade com a Lei Federal nº 13.089/2015 (Estatuto da Metrôpole).
<b>Composição da RM e atualização</b>	Bertioga, Cubatão, Guarujá, Itanhaém, Mongaguá, Peruíbe, Praia Grande, Santos e São Vicente.
<b>Correspondência da RM com a disciplina jurídica metropolitana</b>	<p>A AGEM como entidade autárquica dotada de autonomia administrativa, financeira e patrimonial, gozando dos privilégios conferidos à Fazenda Pública Estadual, tem como finalidade integrar a organização, planejamento e execução das funções públicas de interesse comum na RMBS.</p> <p>Suas atribuições incluem arrecadar receitas, fiscalizar a execução da legislação, estabelecer metas e executar projetos de interesse comum, promover desapropriações quando necessário, manter atualizadas informações estatísticas.</p>
<b>Estrutura de governança da RM</b>	<p>A estrutura da AGEM é composta pelo Conselho Deliberativo e Normativo, que é o próprio CONDESB, e pela Diretoria Executiva, que inclui a Diretoria Técnica e a Diretoria Administrativa. A Diretoria Técnica é responsável pela coordenação técnica, análise de planos e projetos, e captação de recursos. A Diretoria Administrativa cuida da assistência técnica, assuntos jurídicos, administração e recursos humanos.</p> <p>O Conselho Deliberativo e Normativo, integrado exclusivamente pelos membros do CONDESB, é composto por um representante de cada município da RMBS e um representante do Estado.</p>
<b>Contratos celebrados pela RM</b>	O Sistema Integrado Metropolitano foi estabelecido através do Contrato STM nº 02/2015 (Contrato SIM), assinado no contexto da Concorrência Internacional nº 17/2013. Esse contrato resultou em uma Parceria Público-Privada (PPP) que concedeu à BR Mobilidade, uma Sociedade de Propósito Específico (SPE) formada pelo consórcio Viação Piracicabana e Grupo Comporte, a operação do serviço de ônibus metropolitano regular e a implementação e operação do VLT-Baixada Santista por 20 anos. Além de operar o sistema, a BR Mobilidade é responsável pela

FRAMEWORK INSTITUCIONAL DA RMBS	
	expansão, manutenção, modernização e racionalização do sistema.
<b>Existência de Convênios/Consórcios Públicos</b>	N/A
<b>Normas sobre Mobilidade Urbana editadas pela RM</b>	Além do PDUI-RMS, que ainda está em processo de elaboração e não foi oficialmente publicado por meio de Lei Estadual específica, pode-se destacar como normas mais objetivas no que tange à regulação da mobilidade urbana na RMS o PMDE/BS, o PMDI/BS e o PRMSL/BS
<b>Agente Fiscalizador Metropolitano</b>	AGEM

## 2.14.2 Operações Existentes de Transporte

SISTEMA INTEGRADO METROPOLITANO DA REGIÃO METROPOLITANA DA BAIXADA SANTISTA (SIM RMBS) – CONTRATO DE CONCESSÃO PATROCINADA STM n° 02/2015	
<b>Contrato / Tipo de Operação</b>	Contrato de Concessão Patrocinada do Sistema Integrado Metropolitano da Região Metropolitana da Baixada Santista (“ <u>SIM RMBS</u> ”), compreendendo a Prestação dos Serviços Públicos de Transporte Urbano Coletivo Intermunicipal, por Ônibus, VLT e demais veículos de baixa e média capacidade.
<b>Partes</b>	Poder Concedente: Estado de São Paulo, representado por sua Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos - STM Concessionária: BR Mobilidade Baixada Santista S.A. - SPE Interveniente anuente e Gerenciadora da Concessão: Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A - EMTU/SP Interveniente fiadora: Companhia Paulista de Parcerias - CPP
<b>Autoridade Reguladora</b>	Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos S.A. (“ <u>EMTU/SP</u> ”)
<b>Objeto</b>	Concessão patrocinada do Sistema Integrado Metropolitano da Região Metropolitana da Baixada Santista (SIM RMBS), compreendendo a prestação dos serviços públicos de transporte urbano coletivo intermunicipal, por Ônibus, VLT e demais veículos de baixa e média capacidade, contemplando o fornecimento de Sistemas e dos veículos, Operação, Conservação e Manutenção, Modalidade Regular, abrangendo os municípios de Bertioga, Cubatão, Guarujá, Itanhaém, Mongaguá, Peruíbe, Praia Grande, São Vicente e Santos.
<b>Municípios integrantes das linhas de transporte</b>	Bertioga/SP, Cubatão/SP, Guarujá/SP, Itanhaém/SP, Mongaguá/SP, Peruíbe/SP, Praia Grande/SP, São Vicente/SP e Santos/SP.

**SISTEMA INTEGRADO METROPOLITANO DA REGIÃO METROPOLITANA DA BAIXADA SANTISTA (SIM RMBS) – CONTRATO DE CONCESSÃO PATROCINADA STM nº 02/2015**

<b>Tipo de Outorga</b>	Concessão patrocinada
<b>Valor do contrato</b>	R\$ 5.581.463.837,60 (cinco bilhões, quinhentos e oitenta e um milhões, quatrocentos e sessenta e três mil, oitocentos e trinta e sete reais e sessenta centavos), que corresponde ao somatório dos valores da Contraprestação, das receitas decorrentes da Tarifa e das Outras Receitas, na data-base 01/11/2014, constantes do Plano de Negócios da Concessionária.
<b>Data de assinatura</b>	23 de junho de 2015
<b>Vigência</b>	20 (vinte) anos.
<b>Atribuições e obrigações</b>	<p><u>Poder Concedente</u> Além de outras atribuições estatuídas no Contrato, compete ao Poder Concedente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) Entregar determinados bens público e investimentos necessários à prestação dos serviços objeto da concessão;</li> <li>(ii) Regulamentar a prestação dos serviços objeto do Contrato e fiscalizar permanentemente, por intermédio da EMTU/SP, a operação e manutenção do SIM;</li> <li>(iii) Fixar e rever as Tarifas;</li> <li>(iv) Analisar, por intermédio da EMTU/SP, as alterações de itinerários e de programação, inserir novos trajetos, junções, secções ou eliminações de Linhas Comuns, Linhas Seletivas e Serviços Especiais;</li> <li>(v) Aprovar as propostas de melhoria dos serviços e de adoção de novas tecnologias, principalmente aquelas que visem a preservação do meio ambiente de forma sustentável;</li> <li>(vi) É de responsabilidade única e exclusiva do Poder Concedente a relação com a imprensa escrita e falada, quanto a assuntos decorrentes do presente Contrato, em qualquer de suas fases;</li> <li>(vii) As desocupações e a instituição de servidões administrativas, quando necessárias à execução da Concessão, serão efetuadas pelo Poder Concedente/EMTU/SP, às suas expensas e sob sua responsabilidade, com obediência às disposições da legislação aplicável.</li> </ul> <p><u>Concessionária</u> Além de outras obrigações previstas no Contrato, são obrigações da Concessionária:</p>

**SISTEMA INTEGRADO METROPOLITANO DA REGIÃO METROPOLITANA DA BAIXADA SANTISTA (SIM RMBS) – CONTRATO DE CONCESSÃO PATROCINADA STM nº 02/2015**

	<ul style="list-style-type: none"> <li>(i) Disponibilizar frota de ônibus e demais recursos respectivos (equipamentos, acessórios, recursos humanos e materiais necessários à perfeita execução do Contrato), conforme definido no Plano de Execução e na Ordem de Mobilização;</li> <li>(ii) Fornecer VLTs, sistemas e equipamentos;</li> <li>(iii) Fornecer e implantar o SBE - Sistema de Bilhetagem Eletrônica;</li> <li>(iv) Manter a EMTU/SP informada sobre toda e qualquer ocorrência de não conformidade com a operação adequada do SIM;</li> <li>(v) Elaborar e implementar esquemas de atendimento a situações de emergência que envolvam o SIM, mantendo disponíveis, para tanto, recursos humanos e materiais;</li> <li>(vi) Submeter à aprovação do Poder Concedente propostas de implantação de melhorias dos serviços e de novas tecnologias, principalmente as relacionadas às questões ambientais;</li> <li>(vii) Obter as licenças junto aos órgãos competentes para execução do objeto do Contrato;</li> <li>(viii) Cumprir e observar a política tarifária estabelecida pelo Poder Concedente, inclusive respeitando as gratuidades por ele determinadas;</li> <li>(ix) Aderir ao Sistema de Arrecadação Centralizada sem ônus para o Poder Concedente;</li> <li>(x) Compartilhar a utilização dos Terminais e Pontos de Parada com os Municípios da RMBS, se assim autorizado pela EMTU/SP, independentemente de eventual compartilhamento de custo.</li> </ul>
<p><b>Forma de Remuneração da Contratada</b></p>	<p>A remuneração da Concessionária será proveniente da Parcela A, Parcela B e Parcela C, sendo vinculada ao desempenho de suas atividades, como segue:</p> $\text{REMUNERAÇÃO } t = \{ \text{PARCELA } A_t + \text{PARCELA } B_t \} * [0,95 + 0,05 * (\text{QID}_t)] + \text{PARCELA } C_t$ <p>Onde:</p> <p>PARCELA A<sub>t</sub> = Receita Tarifária no mês t          PARCELA B<sub>t</sub> = Contraprestação no mês t          PARCELA C<sub>t</sub> = Outras Receitas no mês t</p> <p>QID<sub>t</sub> = Valor resultante do Quadro de Indicadores de Desempenho no mês t (0 &lt; QID<sub>t</sub> &lt; 1)          Instante<sub>t</sub> = Mês de medição</p>

**SISTEMA INTEGRADO METROPOLITANO DA REGIÃO METROPOLITANA DA BAIXADA SANTISTA (SIM RMBS) – CONTRATO DE CONCESSÃO PATROCINADA STM nº 02/2015**

	<p>Parcela A: Receita Tarifária: decorrente do valor da Tarifa paga pelos Usuários para utilização do serviço público de transporte urbano coletivo intermunicipal na RMBS, considerados os efeitos da repartição tarifária estabelecida nos Convênios celebrados pelo Poder Concedente/EMTU/SP, conforme Cláusula Décima Terceira.</p> <p>Parcela B: Contraprestação: composta pelas Parcelas B<sub>1</sub> e B<sub>2</sub>, é a contraprestação pecuniária a ser paga pelo Poder Concedente, conforme Cláusula Décima Quarta (Da Contraprestação).</p> <p>Parcela C: Outras Receitas: Receitas Alternativas, Complementares, Acessórias, Ou de Projetos Associados, provenientes do uso da Faixa da Concessão relativa ao modo VLT, exceto a Via Férrea; exploração comercial dos Terminais Metropolitanos; e dos contratos de publicidade que vierem a ser firmados pela Concessionária.</p>
<p><b>Reajuste Tarifário</b></p>	<p>A Tarifa será reajustada anualmente, nos termos da Lei Federal nº 9.069, de 29 de junho de 1995, tendo como referência a data base de 01/01/2014.</p>
<p><b>Requalificação da Tarifa</b></p>	<p>A Tarifa será reajustada pela aplicação da seguinte fórmula paramétrica:</p> $T^r = T^o * [p_1 * (P_1^r / P_1^o) + p_2 * (P_2^r / P_2^o) + p_3 * (P_3^r / P_3^o) + P_{ipc} * (IPC^r / IPC^o)] * [(\beta_{1a}) * (\beta_{1c})]$ <p>Onde:</p> <p>T<sup>r</sup> = Tarifa reajustada</p> <p>T<sup>o</sup> = Tarifa na data base de 01/01/2014</p> <p>P<sub>1</sub><sup>r</sup> = Preço do Combustível do modo ônibus, referente ao mês anterior ao da aplicação do reajuste</p> <p>P<sub>1</sub><sup>o</sup> = Preço do Combustível do modo ônibus, referente ao mês anterior a data base de 01/01/2014</p> <p>P<sub>2</sub><sup>r</sup> = Preço da energia elétrica de tração do modo VLT, referente ao mês anterior ao da aplicação do reajuste</p> <p>P<sub>2</sub><sup>o</sup> = Preço da energia elétrica de tração do modo VLT, referente ao mês anterior a data base de 01/01/2014</p> <p>P<sub>3</sub><sup>r</sup> = Preço da mão-de-obra, referente ao mês anterior ao da aplicação do reajuste (observado o item 16.1.6.3.)</p> <p>P<sub>3</sub><sup>o</sup> = Preço da mão-de-obra, referente ao mês anterior a data base de 01/01/2014 (observado o item 16.1.6.3.)</p> <p>IPC<sup>r</sup> = Valor do Índice de Preços ao Consumidor da Fundação Instituto de Pesquisas Econômica - FIPE/USP, referente ao mês anterior ao da aplicação do reajuste</p>

**SISTEMA INTEGRADO METROPOLITANO DA REGIÃO METROPOLITANA DA BAIXADA SANTISTA (SIM RMBS) – CONTRATO DE CONCESSÃO PATROCINADA STM nº 02/2015**

IPC<sup>o</sup> = Valor do Índice de Preços ao Consumidor da Fundação Instituto de Pesquisas Econômica - FIPE/USP, referente ao mês anterior a data base de 01/01/2014

p<sub>1</sub> = peso da variação do preço do combustível do modo ônibus

p<sub>2</sub> = peso da variação do preço da energia elétrica de tração do modo VLT

p<sub>3</sub> = peso da variação do preço da mão-de-obra

P<sub>IPC</sub> = peso da variação do Índice de Preços ao Consumidor da Fundação Instituto de Pesquisas Econômica FIPE/USP

β<sub>1a</sub> = internalização da variação do IPK, nos termos do item 14.3.4; se não houver a internalização, será igual a 1

β<sub>1c</sub> = internalização da variação de gratuidades, nos termos do item 14.3.4; se não houver a internalização, será igual a 1

Os pesos, na fórmula estabelecida, deverão ser aplicados da

Peso na fórmula	Fase I - somente modo ônibus	Fase I – Etapa I e II (ônibus + VLT)	Fase I – Etapa I e II (ônibus + VLT)	Fase II (ônibus + VLT)
ρ <sub>1</sub>	0,29	0,26	0,24	0,23
ρ <sub>2</sub>	0,00	0,03	0,05	0,06
ρ <sub>3</sub>	0,41	0,41	0,41	0,41
ρ <sub>IPC</sub>	0,30	0,30	0,30	0,30

seguinte forma, segundo a Fase e Etapa vigente:

O preço do combustível do modo Ônibus - P<sub>1</sub> - será extraído da divulgação do levantamento de preços, realizada pela Agência Nacional do Petróleo ANP (Preço Médio Distribuidora para o Estado de São Paulo). Será ponderado conforme a proporção de veículos e seus respectivos combustíveis, como óleo diesel, gás, etanol, etc. Na hipótese de suspensão ou descontinuidade da publicação realizada pela ANP, este item será eliminado e seu peso adicionado ao peso p<sub>3</sub>.

O preço da energia elétrica de tração do modo VLT - P<sub>2</sub> - será baseado nos preços da distribuidora CPFL - Piratininga, mercado

Grupo	TUSD				TE (R\$/MWh)									Ultrapassagem (R\$/KW)
	R\$ KW	Ponta		TE	Ponta			TE	Fora Ponta					
		R\$ MWh	R\$ MWh		Bandeira Verde	Bandeira Amarela	Bandeira Vermelha		Bandeira Verde	Bandeira Amarela	Bandeira Vermelha			
A4 Tensão de fornecimento de 2,3 kV a 25 kV	5,14	436,03	16,89	274,86	274,86	289,86	304,86	165,87	165,87	180,87	195,87	10,28		

Fonte: <http://www.cpflempresas.com.br/institucional/tarifas.aspx?emp=2>

cativo, em 13,8 KV no Sub Grupo A-4, tarifa Verde, sendo o P<sub>2</sub><sup>0</sup>:

O preço da mão-de-obra – P<sub>3</sub> - será obtido a partir da aplicação dos índices de reajuste salarial estabelecidos nos instrumentos de

**SISTEMA INTEGRADO METROPOLITANO DA REGIÃO METROPOLITANA DA BAIXADA SANTISTA (SIM RMBS) – CONTRATO DE CONCESSÃO PATROCINADA STM nº 02/2015**

	<p>negociação coletiva firmado(s) com o(s) sindicato(s) profissional(is) da(s) respectiva(s) categoria(s) (convenções, acordos ou dissídios coletivos).</p>
<p><b>Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro</b></p>	<p>A análise da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro pressupõe a verificação das condições econômicas globais do ajuste.</p> <p>Somente caberá a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato nas hipóteses abaixo descritas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) Modificação unilateral do Contrato imposta pelo Poder Concedente das condições de execução do Contrato, desde que, como resultado direto dessa modificação, verifique-se alteração substancial dos custos ou da receita/remuneração, para mais ou para menos;</li> <li>(ii) Fato do Príncipe que onere a execução do Contrato, salvo quando o ato ou fato caracterizar risco que já tenha sido atribuído expressamente à Concessionária neste Contrato;</li> <li>(iii) Modificações promovidas pelo Poder Concedente nos indicadores de desempenho previstos no Anexo 46 (Parâmetros de Desempenho e Indicadores de Monitoramento do SIM RMBS), que causem comprovado impacto nos encargos da Concessionária superiores àqueles experimentados caso o serviço concedido fosse desempenhado em condições de atualidade e adequação;</li> <li>(iv) Ocorrência de caso fortuito ou força maior:             <ul style="list-style-type: none"> <li>a. quando as consequências não forem seguráveis no Brasil;</li> <li>b. quando as consequências forem seguráveis, no que exceder ao valor da cobertura;</li> </ul> </li> <li>(v) Redução de custos oriundos de ganhos de produtividade ou redução de encargos setoriais, gerados por fatores externos à Concessionária;</li> <li>(vi) Criação, extinção ou alteração de tributos ou encargos legais, ressalvados os impostos e contribuições sobre a renda, que tenham impacto direto nas receitas/remuneração, exceto receitas acessórias, ou despesas da Concessionária, para mais ou para menos, relacionadas especificamente com a execução dos serviços objeto da Concessão;</li> <li>(vii) Não cumprimento pelo Poder Concedente ou EMTU/SP de suas obrigações;</li> </ul>

**SISTEMA INTEGRADO METROPOLITANO DA REGIÃO METROPOLITANA DA BAIXADA SANTISTA (SIM RMBS) – CONTRATO DE CONCESSÃO PATROCINADA STM nº 02/2015**

	<ul style="list-style-type: none"> <li>(viii) Alterações na Política Tarifária com a adoção de novas gratuidades, que gerem um impacto significativo e direto sobre as receitas pertinentes às atividades abrangidas pela Concessão;</li> <li>(ix) Eventuais expansões do modo VLT, mediante a inclusão de novos Trechos;</li> <li>(x) Incidência de ICMS na aquisição, a cargo da Concessionária, de VLTs (Trens) e demais itens descritos no Artigo 158 e 159 do Anexo I do RICMS, desonerados conforme Convênio Nº 94 do CONFAZ e Decreto Estadual;</li> <li>(xi) Incidência dos tributos federais PIS e COFINS na aquisição, a cargo da Concessionária, de VLTs (Trens) e Sistemas relativos à Fase II, na hipótese de impossibilidade de utilização do REIDI, por motivos não concorridos pela Concessionária, de forma expressamente comprovada;</li> <li>(xii) Eventual necessidade de quantidade superior a 22 VLTs na FASE I.</li> </ul> <p>Não caberá recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por eventos decorrentes dos riscos imputados à Concessionária, incluindo as seguintes hipóteses:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) Variações de custos nas obrigações imputáveis à Concessionária;</li> <li>(ii) Aumento do custo de empréstimos e financiamentos assumidos pela Concessionária;</li> <li>(iii) Variação de custo decorrente de variação cambial;</li> <li>(iv) Se ficar caracterizado que os impactos motivadores do pedido por parte da Concessionária poderiam ter sido neutralizados com a melhoria da prestação do serviço; ou quando da ocorrência de negligência, inépcia; ou omissão na exploração dos serviços objeto da Concessão; ou de qualquer forma a Concessionária tenha concorrido, direta ou indiretamente, para o evento causador do desequilíbrio.</li> </ul>
<p><b>Formas de Reequilíbrio</b></p>	<p>O Poder Concedente terá a prerrogativa de escolher a forma pela qual será implementada a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, que será formalizada em Aditivo, buscando sempre assegurar a continuidade da prestação dos serviços, em especial, pelas seguintes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) Prorrogação ou redução do prazo da Concessão;</li> <li>(ii) Revisão no valor da Contraprestação;</li> <li>(iii) Revisão do valor da Tarifa;</li> <li>(iv) Combinação das modalidades anteriores, ou outros permitidos pela legislação a critério do Poder Concedente.</li> </ul>

**SISTEMA INTEGRADO METROPOLITANO DA REGIÃO METROPOLITANA DA BAIXADA SANTISTA (SIM RMBS) – CONTRATO DE CONCESSÃO PATROCINADA STM nº 02/2015**

	<p>Na escolha da medida destinada a implementar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, o Poder Concedente considerará a periodicidade e o montante dos pagamentos vencidos e vincendos a cargo da Concessionária, relativo aos contratos de financiamento celebrados por esta para a execução do objeto do Contrato.</p>
<b>Garantias</b>	<p>R\$ 33.631.973,00 (trinta e três milhões, seiscentos e trinta e um mil, novecentos e setenta e três reais), na data base de 01/11/2014, correspondente a 5% (cinco por cento) do valor previsto para os investimentos nos modos ônibus e VLT, constante do Plano de Negócios.</p> <p>A Garantia de Execução do Contrato servirá para:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>(i) Ressarcir os custos e despesas incorridas pelo Poder Concedente para cumprir com as obrigações e responsabilidades assumidas pela Concessionária para a execução do Contrato; e</li><li>(ii) Pagar as multas que forem aplicadas à Concessionária em razão de inadimplemento no cumprimento de suas obrigações contratuais, conforme os termos do Contrato.</li></ul> <p><u>Poder Concedente</u></p> <p>O Poder Concedente obriga-se a assegurar os recursos orçamentários necessários ao pagamento da Parcela B - Contraprestação, incluindo na proposta orçamentária anual dotação específica, vinculada à Secretaria de Transportes Metropolitanos, em valor suficiente para suportar o pagamento da Parcela B Contraprestação para o exercício subsequente, bem como vetar alterações na referida proposta que reduzam ou restrinjam a dotação destinada ao pagamento da Parcela B - Contraprestação e não efetuar contingenciamento de tais recursos. A CPP - Companhia Paulista de Parcerias, igualmente assumiu, em caráter irrevogável e irretroatável, a condição de fiadora solidariamente responsável pelo fiel cumprimento da obrigação imputável ao Poder Concedente, no que se refere, exclusivamente, ao pagamento do valor correspondente a 6 (seis) prestações mensais da Parcela B<sub>2</sub> da Contraprestação.</p> <p>A não retomada, pelo Poder Concedente, do regular pagamento da Parcela B<sub>2</sub> da Contraprestação à Concessionária, por período superior a 6 (seis) meses, ensejará, desde que solicitada pela Concessionária, a rescisão do Contrato, vedada a interrupção ou paralisação dos serviços antes do prazo de retomada estabelecido pelo Poder Concedente.</p>

**SISTEMA INTEGRADO METROPOLITANO DA REGIÃO METROPOLITANA DA BAIXADA SANTISTA (SIM RMBS) – CONTRATO DE CONCESSÃO PATROCINADA STM nº 02/2015**

<p><b>Hipóteses de extinção</b></p>	<p>A Concessão do SIM, nos termos deste Contrato, considerar-se-á extinta, observadas as normas legais específicas, quando ocorrer:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) <u>Advento do termo contratual</u></li> <li>(ii) <u>Encampação</u></li> <li>(iii) <u>Caducidade</u></li> <li>(iv) <u>Rescisão</u></li> <li>(v) <u>Anulação</u></li> <li>(vi) <u>Falência ou extinção da Concessionária</u></li> </ul>
<p><b>Riscos da Contratada</b></p>	<p>A Concessionária é integral e exclusivamente responsável por todos os riscos relacionados à Concessão, excetuados aqueles em que o contrário conste expressamente deste Contrato, incluindo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) Atraso no cumprimento do cronograma relativo ao fornecimento de Sistemas e VLTs do Trecho "B" (Fase II);</li> <li>(ii) Erros ou omissões de projetos de tecnologia que possam causar acréscimos no prazo e/ou nos custos esperados para os serviços objeto do Contrato;</li> <li>(iii) Insucesso de eventuais inovações tecnológicas que a Concessionária venha a adotar na prestação dos serviços objeto do Contrato;</li> <li>(iv) Variações de custos decorrentes das obrigações assumidas pela Concessionária em relação ao Plano de Negócios apresentado na Licitação;</li> <li>(v) Não cumprimento dos Indicadores de Desempenho;</li> <li>(vi) Destruição, roubo, furto ou perda de bens afetos aos serviços objeto da Concessão;</li> <li>(vii) Eventuais perdas financeiras oriundas de quebra da segurança do sistema;</li> <li>(viii) Aumento do custo de empréstimos e financiamentos assumidos pela Concessionária em relação ao previsto no Plano de Negócios;</li> <li>(ix) Variação das taxas de câmbio;</li> <li>(x) Manifestações sociais e/ou públicas que afetem de qualquer forma a prestação dos serviços relacionados à Concessão;</li> <li>(xi) Responsabilidade civil, administrativa e criminal por danos que possam ocorrer a terceiros, ou por terceiros, durante o prazo da Concessão;</li> <li>(xii) Variação das receitas e dos custos apresentados pela Concessionária no Plano de Negócios, bem como as variações das projeções de rentabilidade e da taxa interna de retorno considerada para o projeto;</li> </ul>

**SISTEMA INTEGRADO METROPOLITANO DA REGIÃO METROPOLITANA DA BAIXADA SANTISTA (SIM RMBS) – CONTRATO DE CONCESSÃO PATROCINADA STM nº 02/2015**

	<ul style="list-style-type: none"> <li>(xiii) Criação, extinção ou alteração de tributos ou encargos legais, quando não comprovado seu impacto, nos termos do artigo 9º, §3º, da Lei Federal nº 8.987/97;             <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Constitui risco exclusivo da Concessionária a criação, extinção ou alteração de impostos sobre a renda, ainda que gerem impacto.</li> </ul> </li> <li>(xiv) Variações de custos ou receitas decorrentes de alterações no cenário econômico nacional ou mundial;</li> <li>(xv) Impacto financeiro resultante da redução ou da estabilização da Tarifa Municipal;</li> <li>(xvi) Evento de força maior ou caso fortuito se, ao tempo de sua ocorrência, corresponder a um risco segurável no Brasil há pelo menos 2 (dois) anos, até o limite da média dos valores de apólices normalmente praticados no mercado, por pelo menos duas empresas do ramo;</li> <li>(xvii) Greve e dissídio coletivo de funcionários da Concessionária e/ou de fornecedores, subcontratados de materiais/serviços da Concessionária;</li> <li>(xviii) Responsabilidade civil, administrativa, ambiental e penal por danos que possam ocorrer a terceiros, ou causados por terceiros, sejam estas pessoas que trabalhem para a Concessionária, seus empregados, prepostos, terceirizados ou empresas subcontratadas, durante a implantação do objeto da Concessão e no curso de toda vigência da Concessão;</li> <li>(xix) Negligência, imperícia ou imprudência de pessoas que trabalhem para a Concessionária, sejam elas empregados, terceirizados, ou de empresas subcontratadas;</li> <li>(xx) Os custos e prazos relativos ao Licenciamento Ambiental de Operação do Trecho B quando decorrentes do fornecimento de trens e sistemas sob sua responsabilidade, nos termos do objeto deste Contrato;</li> <li>(xxi) Danos ambientais que vierem a ser causados no âmbito da operação, conservação e manutenção do SIM RMBS;</li> <li>(xxii) Variação do número de estudantes transportados, pagantes de meia tarifa.</li> </ul>
<p><b>Riscos do Poder Concedente</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>(i) Todos os custos relativos à constituição dos Bens Públicos relativos às Fases I e II;</li> <li>(ii) Não cumprimento dos prazos máximos para a entrega dos Bens Públicos relativos às Fases I (Etapas I, II e III) e Fase II;</li> </ul>

**SISTEMA INTEGRADO METROPOLITANO DA REGIÃO METROPOLITANA DA BAIXADA SANTISTA (SIM RMBS) – CONTRATO DE CONCESSÃO PATROCINADA STM nº 02/2015**

	<ul style="list-style-type: none"> <li>(iii) Todos os custos e prazos relativos ao Licenciamento Ambiental Prévio e de Instalação das Fases I e II;</li> <li>(iv) Todos os custos e prazos relativos ao Licenciamento Ambiental de Operação do Trecho A.</li> <li>(v) Os custos e prazos relativos ao Licenciamento Ambiental de Operação do Trecho B quando decorrentes da execução das obras civis e implantação dos Sistemas sob sua responsabilidade, nos termos do objeto deste Contrato.</li> </ul>
<p><b>Riscos Compartilhados</b></p>	<p>O risco de não realização da demanda projetada pelo Poder Concedente será assumido pela Concessionária e será mitigado mediante a Parcela B<sub>1.a</sub> da Contraprestação, nos termos do Anexo 03 (Certificadora) deste Contrato.</p> <p>O risco de ocorrência de disparidade entre o reajuste da Tarifa determinado pelo Poder Concedente e o reajuste previsto na Cláusula Décima Sexta (Do Reajuste da Tarifa) deste Contrato será mitigado pela Parcela B<sub>1.b</sub> da Contraprestação, nos termos da Cláusula Décima Quarta deste Contrato.</p> <p>A variação/flutuação de gratuidades em relação ao nível de 21,7%, nos termos do item 14.3.3 da Cláusula Décima Quarta deste Contrato.</p>
<p><b>Transferência / Subcontratação</b></p>	<p>Como regra, a Concessionária poderá contratar com terceiros o desenvolvimento de atividades inerentes, acessórias ou complementares à Concessão, bem como a implantação de projetos associados.</p> <p>Fica expressamente vedado contratar com terceiros a execução dos serviços de operação do SIM em sua totalidade, sendo permitido à Concessionária contratar com terceiros a manutenção de veículos, manutenção de equipamentos e instalações, manutenção de Sistemas, segurança patrimonial, limpeza de equipamentos e instalações, consultoria e gerenciamento, assistência técnica e assistência técnico- operacional, inclusive fornecimento de mão de obra especializada para operar o modo de transporte VLT.</p> <p>A Concessionária poderá subcontratar o fornecimento de VLTs e Sistemas relativos ao modo de transporte do VLT.</p> <p>A Concessionária deverá, obrigatoriamente, informar ao Poder Concedente/EMTU/SP a contratação de terceiros para a prestação de serviços/fornecimento inerentes ao desenvolvimento de atividades objeto do Contrato.</p>

**SISTEMA INTEGRADO METROPOLITANO DA REGIÃO METROPOLITANA DA BAIXADA SANTISTA (SIM RMBS) – CONTRATO DE CONCESSÃO PATROCINADA STM nº 02/2015**

<b>Transferência de Controle</b>	<p>Durante todo o prazo de vigência do Contrato, o controle societário da Concessionária somente poderá ser transferido mediante prévia e expressa autorização do Poder Concedente, sob pena de caducidade da Concessão.</p> <p>A Concessionária compromete-se a não efetuar em seus livros sociais, sem a prévia anuência do Poder Concedente, qualquer registro que importe em cessão, transferência ou oneração das ações que compõem o controle societário.</p> <p>A transferência do controle societário da Concessionária somente será autorizada pelo Poder Concedente: (i) quando a medida não prejudicar, tampouco colocar em risco a execução do Contrato; e (ii) após 02 (dois) anos do início da Operação Global - Fase I, mediante a comprovação do cumprimento regular das obrigações assumidas neste Contrato.</p> <p>A Concessionária deverá submeter à prévia autorização do Poder Concedente qualquer modificação no respectivo estatuto social, durante todo o período da Concessão, especialmente no que se refere à cisão, fusão, transformação e incorporação.</p>
<b>Penalidades</b>	<p>No caso de inadimplemento total ou parcial das obrigações do Contrato, a Concessionária estará sujeita, sem prejuízo das sanções de natureza civil e penal, às seguintes penalidades aplicáveis pelo Poder Concedente, por intermédio da EMTU/SP:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>(i) Advertência formal;</li><li>(ii) Multa em razão das infrações classificadas como leves, médias, graves e gravíssimas, conforme definidas no Anexo 30 (Sanções) do Contrato, observados os seguintes valores:</li><li>(iii) Multa no valor de 30% (trinta por cento) do Preço estabelecido no item 37.2, em casos específicos.</li><li>(iv) Multa no valor de 50% (cinquenta por cento) do Preço estabelecido no item 37.2, em casos específicos;</li><li>(v) Multa no valor de 100% (cem por cento) do Preço estabelecido no item 37.2, em casos específicos.</li><li>(vi) Multa no valor de 40 vezes (quarenta) o Preço estabelecido no item 37.2, em casos específicos.</li><li>(vii) Multa no valor de 10% (dez por cento) do Preço estabelecido no item 37.1.8, pela inexecução parcial do Contrato, quando não houver cominação específica;</li></ul> <p>As penalidades de suspensão temporária de participação em licitações e impedimento de contratar com a Administração Pública, bem como a declaração de inidoneidade, serão aplicadas aos acionistas da Concessionária por descumprimento grave das</p>

**SISTEMA INTEGRADO METROPOLITANO DA REGIÃO METROPOLITANA DA BAIXADA SANTISTA (SIM RMBS) – CONTRATO DE CONCESSÃO PATROCINADA STM nº 02/2015**

	<p>obrigações constantes deste Contrato ou pela prática de atos ilícitos, na forma da lei, cabendo a decisão da penalidade mais adequada ao Poder Concedente.</p>
<b>Aditivos Contratuais</b>	<p><u>Termo Aditivo nº 01/2022 de 29/12/2022</u></p> <p>Objeto:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>(i) O reconhecimento do desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato em razão do “atraso na entrega dos Bens Públicos da Fase I”, de responsabilidade do Poder Concedente, e da reprogramação dos prazos da Fase II;</li><li>(ii) A definição de um novo cronograma para a entrega das obras de responsabilidade do Poder Concedente;</li><li>(iii) O reconhecimento do débito da Concessionária, perante o Poder Concedente, referente às Parcelas B1.b não liquidadas tempestivamente dos meses junho/2016 a fevereiro/2018, no valor de R\$ 23.928.300,00 (vinte e três milhões, novecentos e vinte e oito mil, e trezentos reais), referente ao período 19/06/2016 até 28/02/2018 na data-base de novembro/2021 (capitalizado até janeiro/22);</li><li>(iv) O reconhecimento do débito da Concessionária, perante o Poder Concedente, referente aos encontros de contas previstos nas Cláusulas 3.4 e 3.5, resultando em saldo no valor de R\$ 3.975.196,00 (três milhões, novecentos e setenta e cinco mil, cento e noventa e seis reais) na data-base de novembro/2021 (capitalizado até janeiro/22);</li><li>(v) O reconhecimento de débito futuro da Concessionária, perante o Poder Concedente, referente do atraso na entrega dos Bens Públicos da Fase II, até as datas pactuadas na Cláusula 9.3 do Contrato, com a redação conferida por este Termo Aditivo, equivale ao montante de R\$ 5.636.192,00 (cinco milhões, seiscentos e trinta e seis mil, cento e noventa e dois reais), em favor do Poder Concedente, na data-base de novembro/2021 (capitalizado até janeiro/22); e</li><li>(vi) A definição de que o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato será realizado por meio de pagamento do Poder Concedente à Concessionária, onerando o orçamento da Secretaria dos Transportes Metropolitanos – STM, Programa 3711 - Gestão de Concessões e Parcerias - Regiões Metropolitanas/SP - PITU Parcerias.<ul style="list-style-type: none"><li>a. O reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, previsto no parágrafo anterior pressupõe o cumprimento dos novos prazos fixados para a Fase</li></ul></li></ul>

**SISTEMA INTEGRADO METROPOLITANO DA REGIÃO METROPOLITANA DA BAIXADA SANTISTA (SIM RMBS) – CONTRATO DE CONCESSÃO PATROCINADA STM nº 02/2015**

	I, Etapa III, e para a Fase II, de modo que eventual antecipação ou postergação de tais prazos importará em novo desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, a ser tratado oportunamente.
--	---

**ÔNIBUS MUNICIPAL DE SANTOS – TERMO DE PERMISSÃO Nº 015/2015<sup>35</sup>**

<b>Contrato / Tipo de Operação</b>	Termo de Permissão para a Prestação do Serviço de Transporte Coletivo de Passageiros, por Ônibus, na Modalidade Convencional
<b>Partes</b>	Permitente: Companhia de Engenharia de Tráfego de Santos (CET – Santos) Permissionária: Viação Piracicabana Ltda.
<b>Autoridade Reguladora</b>	N/A
<b>Objeto</b>	Outorga de permissão para a prestação do serviço convencional de transporte coletivo de passageiros, por ônibus, no âmbito da circunscrição do Município de Santos, envolvendo a mobilização, operação, manutenção, e reposição de veículos, materiais, equipamentos, sistemas e mão de obra necessários.
<b>Municípios integrantes das linhas de transporte</b>	Santos/SP
<b>Tipo de Outorga</b>	Permissão
<b>Valor do contrato</b>	R\$ 194.077.294,16 (cento e noventa e quatro milhões, setenta e sete mil, duzentos e noventa e quatro reais e dezesseis centavos), correspondente à estimativa do investimento total da permissão.
<b>Data de assinatura</b>	20 de maio de 2015
<b>Vigência</b>	8 (oito) anos a partir do início da operação. O prazo poderá ser prorrogado, por igual período, quando houver justificativa e: (i) inexistirem investimentos em atraso para realização pela Permissionária; (ii) a Permissionária estiver prestando os serviços de maneira satisfatória, considerando o IQT (Índice de Qualidade Total) semestral, obtido através dos

<sup>35</sup> Para além do Termo de Permissão nº 015/2015, relativo à operacional convencional de transporte de passageiros no Município, o sítio eletrônico da Prefeitura de Santos faz também menção a um contrato de permissão relativo a operações de transporte coletivo seletivo. Tal instrumento, no entanto, não estava disponível para consulta até o momento de conclusão do presente Relatório.

	<p>indicadores de desempenho estabelecidos no Anexo 04B;</p> <p>(iii) a Permissionária concordar em realizar novos investimentos na permissão, conforme determinado pela Permitente com base em estudo técnico, jurídico e econômico-financeiro, em relação ao qual a Permissionária poderá se manifestar e oferecer contribuições.</p> <p>As condições previstas acima não se aplicam se a prorrogação do Termo de Permissão ocorrer em função da necessidade do reequilíbrio econômico-financeiro do Termo de Permissão, ocasião em que as Partes deverão disciplinar os requisitos aplicáveis a tal prorrogação.</p>
<p><b>Atribuições e obrigações</b></p>	<p>Da Permissionária:</p> <p>(i) Executar os Serviços, cumprindo e fazendo cumprir integralmente o Termo de Permissão, em conformidade com as disposições legais e regulamentares, e ainda as determinações da Permitente, cabendo-lhe responder pelos prejuízos causados à Permitente, aos usuários ou a terceiros;</p> <p>(ii) Prestar os Serviços sem interrupção durante todo o período do Termo de Permissão de forma adequada ao pleno atendimento dos usuários, em obediência às normas pertinentes, aos padrões e procedimentos estabelecidos neste Termo de Permissão;</p> <p>(iii) Realizar a gestão do cadastramento dos usuários e dos títulos de pagamento das viagens do transporte coletivo urbano, em conformidade com o estabelecido neste Termo de Permissão e no edital;</p> <p>(iv) Implantar, operar e manter Postos de Comercialização dos títulos de pagamento das viagens do transporte coletivo urbano;</p> <p>(v) Disponibilizar mensalmente para a Permitente as informações de apuração dos usos e créditos apurados pelo Sistema de Bilhetagem Eletrônica;</p> <p>(vi) Elaborar, manter e implantar Plano de Atendimento aos usuários, informando a Permitente sobre seu desenvolvimento;</p> <p>(vii) Aceitar a eventual efetivação de integração tarifária e/ou operacional com os serviços de transporte metropolitano de passageiros ou com algum outro modal de transporte que venha a ser implementado pela Permitente, resguardando-se, em quaisquer</p>

	<p>hipóteses, o direito à manutenção do equilíbrio econômico-financeiro deste Termo de Permissão.</p> <p>(viii) Informar à população e aos Usuários em geral, quando solicitado pela Permitente, sempre que houver alteração da Tarifa Pública, o novo valor e a data de vigência;</p> <p>(ix) Encaminhar à Permitente quando solicitada cópia dos instrumentos contratuais relacionados aos serviços que geram receitas alternativas, complementares, acessórias e de projetos associados aos serviços permitidos;</p> <p>(x) Submeter à análise e aprovação da Permitente, eventuais sugestões de reformulação de operação desde que atendidos as referências apresentadas nos Anexos do Edital e Indicadores de Desempenho deste instrumento e respeitada a legislação em vigor,</p> <p>(xi) Submeter à aprovação da Permitente propostas de implantação de melhorias dos Serviços e de novas tecnologias;</p> <p>(xii) Atender as condições da proposta comercial.</p>
<p><b>Forma de Remuneração da Contratada</b></p>	<p>A Permissionária será remunerada pela receita proveniente da Tarifa De Remuneração multiplicada pelo número de Passageiros Equivalentes.</p> <p>Para a verificação da receita a ser recebida pela Permissionária consideramos os seguintes conceitos:</p> <p>(i) Tarifa De Remuneração: valor a ser recebido pela Permissionária para a prestação do serviço de transporte público coletivo por cada Passageiro Equivalente;</p> <p>(ii) Tarifa Pública: preço público cobrado do usuário pela utilização dos Serviços;</p> <p>(iii) Passageiros Sem Desconto: usuários que pagam o valor integral da Tarifa Pública;</p> <p>(iv) Passageiros Com Desconto: usuários que pagam valor menor do que o da Tarifa Pública; e</p> <p>(v) Passageiros Equivalentes: total dos passageiros sem desconto mais os Passageiros com Desconto ponderados em função da tarifa paga.</p> <p>A comercialização de créditos eletrônicos a serem utilizados como meios de pagamento das Tarifas Públicas será realizada pela Permissionária, que reterá tais valores como parcela ou integralidade de sua remuneração.</p>

**ÔNIBUS MUNICIPAL DE SANTOS – TERMO DE PERMISSÃO N° 015/2015<sup>35</sup>**

	<p>A Permissionária, nos termos autorizados pela Lei De Concessões e pela Lei Municipal nº 3.104/2015, receberá da Permitente, quando o valor da Tarifa Pública for inferior ao valor da Tarifa De Remuneração, pagamento de Subsídios. O Pagamento dos Subsídios, quando cabível, será realizado no prazo máximo de 60 (sessenta) dias da apresentação do relatório mensal de passageiros transportados pela Permissionária.</p> <p>Será permitida à Permissionária a veiculação de publicidade comercial por material gráfico/impresso nos espaços internos e externos em até 50% (cinquenta por cento) dos veículos que pertencem ao serviço de transporte coletivo, conforme objeto deste Edital, sendo vedada a veiculação de campanha publicitária de bebidas alcoólicas, cigarros, político partidárias e demais, que a juízo da CET- Santos sejam desabonadoras dos bons costumes.</p> <p>A Permissionária, como contrapartida pela exploração da publicidade comercial, deverá responsabilizar-se por todas as despesas com a criação, confecção, produção, arte final, implantação, instalação, retirada e demais necessidades a veiculação de campanhas institucionais de interesse da CET- Santos e demais órgãos ou entidades da Administração Municipal, Estadual e Federal, sem quaisquer ônus a tais órgãos públicos.</p>
<b>Reajuste Tarifário</b>	<p>O valor da Tarifa de Remuneração será reajustado, a cada 12 (doze) meses, contados da data base de janeiro de 2015.</p>
<b>Requalificação da Tarifa</b>	<p>O reajuste da Tarifa De Remuneração será realizado mediante a atualização da planilha tarifária apresentada na proposta comercial da Permissionária.</p> <p>O cálculo do reajuste do valor da Tarifa De Remuneração será feito pela Permissionária e previamente submetido à Permitente para verificação da sua correção.</p> <p>Homologado o reajuste, pela Permitente, será expedido ato administrativo alterando o valor da Tarifa de Remuneração e encaminhando o processo ao Chefe do Poder Executivo, a quem caberá, se for o caso, decretar a nova Tarifa Pública e/ou ajustar o valor de Subsídio, em montante suficiente para garantir o pagamento da remuneração da Permissionária.</p> <p>Em caso de suspensão ou extinção de qualquer dos índices de reajuste definidos na presente cláusula, deverão ser, temporária ou definitivamente, conforme o caso, substituídos</p>

	<p>por outros que representem a mesma categoria de custo e apresentem variação histórica semelhante ao do índice extinto. Para a revisão e o reajuste da Tarifa de Remuneração e, conseqüentemente, para definição do valor dos subsídios, serão aplicados os critérios de arredondamento previstos na norma ABNT NBR 5891.</p>
<p><b>Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro</b></p>	<p>As partes, a cada 04 (quatro) anos, deverão realizar processo de revisão ordinária, visando aferir o equilíbrio econômico-financeiro da Permissão.</p> <p>A Tarifa de Remuneração será revisada, a qualquer momento, respeitada a legislação pertinente, para restabelecer a equação originária entre os encargos e as receitas da Permissionária, formada pelas regras do presente Termo de Permissão e do Edital de Licitação, bem como pelo apresentado na proposta comercial vencedora da licitação, sempre que ocorrerem quaisquer situações que afetem o equilíbrio econômico-financeiro da Permissão.</p> <p>Para os efeitos previstos no item anterior, a revisão dar-se-á, nos seguintes casos, além daqueles já previstos no presente instrumento, que poderão ocorrer simultaneamente ou não:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) Sempre que ocorrer variação, decorrente de determinação da Permitente, nos investimentos associados à frota, tal como: equipamento embarcado, investimento em garagem, em razão de acréscimo ou diminuição de veículos ou modificação de parâmetros de vida útil ou idade média máxima;</li> <li>(ii) Ressalvados os impostos sobre a renda, sempre que forem criados, alterados ou extintos tributos que incidem sobre o serviço ou a receita da Permissionária ou sobrevierem disposições legais, após a data de apresentação da proposta comercial, de comprovada repercussão nos custos da Permissionária, para mais ou para menos, conforme o caso;</li> <li>(iii) Sempre que houver acréscimo ou supressão dos encargos previstos neste</li> <li>(iv) Termo de Permissão, no Edital de Licitação e/ou em seus anexos, para mais ou para menos, conforme o caso; e</li> <li>(v) Sempre que houver alteração unilateral deste Termo de Permissão, que comprovadamente altere os encargos da Permissionária, para mais ou para menos, conforme o caso.</li> </ul>

**ÔNIBUS MUNICIPAL DE SANTOS – TERMO DE PERMISSÃO N° 015/2015<sup>35</sup>**

<b>Formas de Reequilíbrio</b>	<p>A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro será implementada por meio das seguintes modalidades, isoladamente ou de forma combinada:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>(i) Prorrogação do prazo da Permissão;</li><li>(ii) Revisão do cronograma de investimentos;</li><li>(iii) Revisão da Tarifa de Remuneração, para mais ou para menos; e</li><li>(iv) Outras modalidades previstas em lei.</li></ul> <p>Caberá à Permitente a escolha da forma pela qual será implementada a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, buscando sempre assegurar a continuidade da prestação do Serviço e a preservação da capacidade de pagamento dos financiamentos.</p>
<b>Garantias</b>	<p>A Permissionária deverá manter durante toda a vigência deste Termo de Permissão, garantia de execução do contrato, em montante igual a 5% (cinco por cento) do valor estimado da Permissão, prestada em favor da Permitente para a garantia de suas obrigações e compromissos associados ao Serviço, inclusive penalidades de multa eventualmente aplicadas, sob pena de caducidade da Permissão.</p>
<b>Hipóteses de extinção</b>	<p>A extinção do Termo de Permissão verificar-se-á em quaisquer das seguintes hipóteses:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>(i) <u>Advento do termo contratual</u></li><li>(ii) <u>Encampação</u></li><li>(iii) <u>Caducidade</u></li><li>(iv) <u>Rescisão pela Permissionária ou acordo mútuo</u></li><li>(v) <u>Anulação</u></li><li>(vi) <u>Falência, recuperação judicial/extrajudicial ou extinção da Permissionária</u></li></ul>
<b>Riscos da Contratada</b>	<p>Constituem, dentre outros, Riscos de Operação assumidos pela Permissionária, as ineficiências ou perdas econômicas decorrentes de falhas, de negligência, de inépcia ou de omissão na implantação e na prestação do serviço decorrente da Permissão.</p> <p>Constituem, dentre outros, Riscos Econômico-financeiros assumidos pela Permissionária:</p> <p>Diminuição das expectativas ou frustração das receitas alternativas e complementares e de projetos e empreendimentos associados;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>(i) Alteração do cenário macroeconômico ou aumento de custo de capital e variação das taxas de câmbio, exceto aqueles decorrentes de fatos imprevisíveis, ou</li></ul>

**ÔNIBUS MUNICIPAL DE SANTOS – TERMO DE PERMISSÃO N° 015/2015<sup>35</sup>**

	<p>previsíveis, porém de consequências incalculáveis, retardadores ou impeditivos da execução do ajustado; e</p> <p>(ii) Constatação superveniente de erros, ou omissões na Proposta apresentada pela Permissionária.</p> <p>Constituem, dentre outros, Riscos Jurídicos a serem assumidos pela Permissionária:</p> <p>Responsabilidade civil, administrativa, ambiental e penal por danos que possam ocorrer a terceiros, ou causados por terceiros, sejam estas pessoas que trabalhem para a Permissionária, seus empregados, prepostos, terceirizados ou empresas subcontratadas, durante a implantação do objeto da Permissão e no curso de toda vigência da Permissão; e</p> <p>(i) Negligência, imperícia ou imprudência de pessoas que trabalhem para a Permissionária, sejam elas empregados, terceirizados, ou de empresas subcontratadas.</p>
<b>Riscos do Poder Concedente</b>	<p>São considerados escusáveis os seguintes eventos, sem prejuízo de outros identificados no caso concreto, cujos efeitos econômico-financeiros devem ser suportados exclusivamente pela Permissionária:</p> <p>Interrupção ou falha de serviços prestados pelas concessionárias responsáveis pela prestação dos serviços de fornecimento de água, energia, telecomunicações e gás canalizado, dentre outras; e</p> <p>(i) Falha ou interrupção no fornecimento de combustível ou transporte que afetem os Serviços.</p> <p>Caso entenda que o evento é escusável, a Permitente isentará a Permissionária do cumprimento das obrigações contratuais afetadas pelo evento escusável ("Período de Isenção"), durante o prazo por ele determinado.</p> <p>Caso a Permitente entenda que não se trata de evento escusável poderá aplicar à Permissionária as punições previstas na legislação, bem como aquelas previstas neste Termo de Permissão, sem prejuízo de outras medidas cabíveis ao caso.</p>
<b>Riscos Compartilhados</b>	N/A
<b>Transferência / Subcontratação</b>	<p>Sem prejuízo das responsabilidades e dos riscos previstos neste Termo de Permissão, a Permissionária poderá contratar com terceiros o desenvolvimento de atividades acessórias, inerentes ou complementares aos Serviços, bem como a implantação de projetos associados, desde que tal contratação</p>

**ÔNIBUS MUNICIPAL DE SANTOS – TERMO DE PERMISSÃO N° 015/2015<sup>35</sup>**

	<p>não ultrapasse o prazo da Permissão, salvo se previamente aprovado pela Permitente.</p> <p>Não será permitida a cessão ou subcontratação total ou parcial dos serviços relativos às atividades-fim da Permissão, exceto conforme previsto nos estritos limites do presente Termo de Permissão.</p> <p>A Permissionária será a única responsável perante a Permitente por eventuais prejuízos causados por seus subcontratados.</p>
<b>Transferência de Controle</b>	<p>O contrato social ou o estatuto social da Permissionária poderá ser alterado sem a necessidade de anuência prévia da Permitente, salvo nos casos de alteração do objeto social, capital social, fusão, cisão, transformação, incorporação ou alteração de controle.</p>
<b>Penalidades</b>	<p>Garantida a defesa prévia, a inexecução total ou parcial do contrato, assim como a execução irregular ou o atraso injustificado, sujeitará a Permissionária, sem prejuízo da rescisão do contrato, às penalidades seguintes:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>(i) Advertência;</li><li>(ii) Multa;</li><li>(iii) Suspensão temporária do direito de licitar e contratar com a Permitente, por período não superior a 02 (dois) anos e, se for o caso, descredenciamento no Cadastro de Fornecedores, pelo prazo de até 05 (cinco) anos ou enquanto perdurarem os motivos determinantes da punição ou, ainda, até que seja promovida a reabilitação; e</li><li>(iv) Declaração de inidoneidade para licitar e contratar com a Administração Pública enquanto perdurarem os motivos determinantes da punição ou até que seja promovida a reabilitação perante a própria autoridade que aplicou a penalidade.</li></ul> <p>No caso de decretação de caducidade da Permissão, será aplicada, ainda, multa correspondente a 10% (dez por cento) do valor total deste instrumento devidamente corrigido, independentemente do prazo decorrido.</p>
<b>Aditivos Contratuais</b>	N/A <sup>36</sup>

<sup>36</sup> Há indicações de que o instrumento foi recentemente renovado, por meio da celebração de termo aditivo, cf. disponível em: <https://www.tribuna.com.br/cidades/santos/santos-ira-integrar-todos-os-onibus-ao-veiculo-leve-sobre-trilhos-1.367209>. Acesso em 16 de agosto de 2024. Em todo caso, tal instrumento não foi disponibilizado até a conclusão do presente Relatório.

<b>TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS MUNICIPAL DO GUARUJÁ<sup>37</sup></b>	
<b>Contrato / Tipo de Operação</b>	Contrato de Concessão para Prestação e Exploração do Serviço Público Regular de Transporte Coletivo de Passageiros do Município
<b>Partes</b>	Concedente: Município de Guarujá Concessionária: City Transporte Urbano Intermodal Ltda <sup>38</sup>
<b>Autoridade Reguladora</b>	N/A
<b>Objeto</b>	Delegação, mediante concessão, do serviço público de Transporte Coletivo Regular de Passageiros do Município de Guarujá/SP, em conformidade com as especificações contidas no Anexo 1 do Edital (Termo de Referência), que faz parte integrante do Contrato.
<b>Municípios integrantes das linhas de transporte</b>	Guarujá/SP
<b>Tipo de Outorga</b>	Concessão
<b>Valor do contrato</b>	Valor estimado de R\$ 1.919.913.088,57 (um bilhão, novecentos e dezenove milhões, novecentos e treze mil, oitenta e oito reais e cinquenta e sete), sendo: <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) R\$ 1.653.951.234,87 (um bilhão, seiscentos e cinquenta e três milhões, novecentos e cinquenta e um mil, duzentos e trinta e quatro reais e oitenta e sete centavos) correspondente ao valor máximo de tarifa de remuneração por passageiros transportados estimados durante o período de concessão;</li> <li>(ii) R\$ 261.000.000,00 (duzentos e sessenta e um milhões de reais) correspondente à remuneração pela execução das obras de infraestrutura;</li> <li>(iii) R\$ 4.961.838,27 (quatro milhões, novecentos e sessenta e um mil, oitocentos e trinta e oito mil e vinte e sete centavos) correspondente às receitas acessórias estimadas.</li> </ul>
<b>Data de assinatura</b>	N/A <sup>39</sup>
<b>Vigência</b>	15 (quinze) anos, contados da data de início da operação dos serviços, podendo ser prorrogado, por igual período e por uma única vez, pelo prazo máximo de até 12 (doze) meses antes do término do Contrato.

<sup>37</sup> Informações constantes de minuta contratual anexa ao respectivo Edital de Licitação. Versão definitiva do instrumento não foi disponibilizada.

<sup>38</sup> Cf. disponível em: <https://g1.globo.com/sp/santos-regiao/noticia/2019/01/24/nova-empresa-de-transporte-comeca-servico-com-125-onibus-e-menos-linhas-em-guaruja-sp.ghtml>. Acesso em 16 de agosto de 2024. Contrato definitivo não foi disponibilizado até o momento de conclusão deste Relatório.

<sup>39</sup> Contrato definitivo não foi disponibilizado até o momento de conclusão deste Relatório.

<p><b>Atribuições e obrigações</b></p>	<p><u>Concessionária</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) Manter a frota adequada às exigências da demanda, empregando equipamentos de tecnologia moderna, visando à segurança e ao conforto dos usuários;</li> <li>(ii) Adotar uniformes e identificação, através de crachá, para o pessoal que opera o serviço;</li> <li>(iii) Executar os serviços cumprindo, rigorosamente, o horário, frequência, frota, Tarifa, itinerário, pontos de parada e terminais estabelecidos em seu Plano de Operação Futura, tal como devidamente aprovado pelo Poder Concedente;</li> <li>(iv) Apresentar os veículos para vistoria do Concedente, sempre que for exigido, comprometendo-se a sanar eventuais irregularidades que possam comprometer o conforto, a segurança e a regularidade dos serviços;</li> <li>(v) Manter as características fixadas pelo Concedente para os veículos em operação, inclusive quanto à identidade visual;</li> <li>(vi) Preservar a inviolabilidade dos equipamentos, hardware e software de registro e controle de usuários e receita;</li> <li>(vii) Tomar imediatas medidas em caso de interrupção de viagem, garantindo seu prosseguimento, sem qualquer ônus aos usuários que já tenham pagado a Tarifa;</li> <li>(viii) Realizar a cobrança de Tarifa em dinheiro, nos ônibus, terminais de transbordo e, quando houver, nos pontos de parada do Sistema, bem como a comercialização de todos e quaisquer créditos para uso no transporte coletivo público de passageiros do Município de Guarujá;</li> <li>(ix) Arcar com os desembolsos necessários à operacionalização do cadastramento de usuários, comercialização, distribuição e controle dos passes, bilhetes e cartões magnéticos e/ou <i>smartcards</i> e, ainda, a gestão do pessoal ligado a esta atividade;</li> <li>(x) Implantar, operar, gerenciar e administrar, a partir do início da operação dos serviços, o Sistema de Bilhetagem Eletrônica, atendendo às especificações do Edital;</li> <li>(xi) Implantar, operar, gerenciar e administrar o Sistema de Monitoramento e Vigilância de Frota, atendendo às especificações do Edital;</li> <li>(xii) 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, nos termos da legislação pertinente;</li> </ul>
--	--

**TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS MUNICIPAL DO GUARUJÁ<sup>37</sup>**

	<p>(xiii) Manter garagem fechada com área de estacionamento, abastecimento, manutenção, inspeção e administração e demais instalações definidas no Edital de Licitação, em tamanho suficiente para abrigar toda sua frota e equipamentos, observando toda a legislação pertinente, inclusive de uso do solo e meio ambiente;</p>
<p><b>Forma de Remuneração da Contratada</b></p>	<p>A remuneração total da concessionária será composta pela Remuneração Tarifária, Remuneração pela Execução das Obras de Infraestrutura e pela Receita Acessória, observados os parâmetros legais, nos termos e de acordo com os parâmetros estatuídos no Anexo 6 (Disciplina relativa à remuneração, reajuste e revisão), sendo que o Subsídio integrará a remuneração tarifária caso esta seja inferior à receita arrecadada por meio das tarifas pagas pelos usuários.</p> <p>A Tarifa Pública será de R\$ 4,00 (quatro reais), após o início da operação.</p> <p>O Subsídio será correspondente à diferença entre a Remuneração Tarifária devida e a receita arrecadada por meio das tarifas pagas pelos usuários.</p> <p>A Remuneração pela Execução das Obras de Infraestrutura corresponderá ao pagamento de R\$ 1.500.000,00 (um milhão e quinhentos mil reais) mensais, a contar do 07º (sétimo) mês de concessão, devidamente reajustado de acordo com os parâmetros previstos no Anexo 6 e será realizado todo dia 10 (dez) de cada mês, ou no primeiro dia útil subsequente, quando for o caso.</p>
<p><b>Reajuste Tarifário</b></p>	<p>A Tarifa de Remuneração será anualmente objeto de processo administrativo de reajuste, a ser realizado de acordo com o descrito no Anexo 6.</p>
<p><b>Requalificação da Tarifa</b></p>	<p>A data-base da tarifa de remuneração será o primeiro dia do mês de início da concessão.</p> <p>Os reajustes da tarifa de remuneração irão ocorrer anualmente considerando a data-base da tarifa, aplicando-se a fórmula de</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <math display="block">T_{reaj.} = T_{atual} \times \left( \frac{(0,35 \times Var_{comb.}) + (0,48 \times Var_{M.O.}) + (0,17 \times Var_{IPCA})}{\frac{IPKe_{atual}}{IPKe_{anterior}}} \right)</math> </div> <p>reajuste apresentada a seguir:</p> <p>Onde:</p> <p><math>T_{reaj.}</math> = Tarifa resultante do reajuste (vigora no período posterior)</p> <p><math>T_{atual}</math> = Tarifa vigente até o reajuste</p> <p><math>Var_{comb.}</math> = Variação do preço do combustível, resultado de:</p> <p><math>Var_{comb.} = \frac{Preçocomb_{atual}}{Preçocomb_{anterior}}</math>, onde o preço do</p>

**TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS MUNICIPAL DO GUARUJÁ<sup>37</sup>**

	<p>combustível é obtido na ANP Guarujá, Preço Médio para grande distribuidor para Diesel S10. O preço do combustível será o disponível para o mês anterior do pedido de reajuste.</p> <p>Var.M.O. = Variação do custo com mão de obra, apurado pela variação dos salários e dos benefícios no período entre os reajustes, resultado de: <math>Var.M.O. = \frac{Custo_{M.O..atual}}{Custo_{M.O..anterior}}</math></p> <p>Var.IPCA = Variação do IPCA no período</p> <p>Os pesos da fórmula foram definidos considerando a participação de cada item no custo variável + fixo, sem considerar as despesas administrativas.</p> <p>O primeiro reajuste ocorrerá após 12 meses do início da concessão (início da operação), sendo realizado no primeiro dia do referido mês, englobando o período compreendido entre a data-base da proposta e a data do reajuste. Os demais reajustes ocorrerão a cada 12 meses.</p> <p>A concessionária deverá apresentar a solicitação de reajuste até o dia 15 do mês anterior à homologação do reajuste, cabendo ao município a análise e, caso necessário, correção dos cálculos, e posterior homologação do reajuste da data prevista contratualmente.</p>
<p><b>Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro</b></p>	<p>Caberá a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro para quaisquer das Partes, nas hipóteses descritas abaixo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) Descumprimento, pelo Poder Concedente, de suas obrigações contratuais ou regulamentares, incluindo, mas não se limitando, ao descumprimento de prazos a ele aplicáveis, previstos neste Contrato e/ou na Legislação Aplicável;</li> <li>(ii) Modificação unilateral do Contrato que importe variação dos custos e/ou receitas da Concessionária, para mais ou para menos;</li> <li>(iii) Sempre que forem criados, alterados ou extintos tributos ou encargos legais ou sobrevierem novas disposições legais, desde que acarretem repercussão nos custos e/ou na receita da Concessionária, tanto para mais quanto para menos, em conformidade com o disposto na Lei de Concessões e excetuados os tributos incidentes sobre a renda;</li> <li>(iv) Em razão de alteração legislativa ou determinações judiciais que resultem, comprovadamente, em variações dos custos e/ou receitas da Concessionária;</li> <li>(v) Em caso de alteração legislativa de caráter específico que produza impacto direto sobre as receitas da</li> </ul>

**TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS MUNICIPAL DO GUARUJÁ<sup>37</sup>**

	<p>Concessionária, tais como as que concedam isenção, redução, desconto ou qualquer outro privilégio tributário ou tarifário, bem como alterações na legislação consumerista que acarretem impactos nos custos de atendimento;</p> <p>(vi) Fato do Príncipe que onere a execução do Contrato;</p> <p>(vii) Modificações promovidas pelo Poder Concedente nos indicadores de desempenho que causem comprovado impacto nos encargos da Concessionária;</p> <p>(viii) Ocorrência de caso fortuito ou força maior;</p> <p>(ix) Implantação pelo Poder Concedente ou por terceiros de serviço público de passageiros de modal alternativo que importe na redução da demanda de Passageiros;</p> <p>(x) Outras previstas na Legislação Aplicável e no Contrato.</p>
<p><b>Formas de Reequilíbrio</b></p>	<p>A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro será implementada por meio das seguintes modalidades, isoladamente ou de forma combinada:</p> <p>(i) Prorrogação ou redução do prazo da Concessão, observados os prazos mínimos e máximos previstos na Legislação Aplicável;</p> <p>(ii) Revisão do cronograma de investimentos;</p> <p>(iii) Revisão da Tarifa de Remuneração, para mais ou para menos;</p> <p>(iv) Compensação com eventuais créditos tributários vencidos ou vincendos da Concessionária mediante lei autorizativa;</p> <p>(v) Reversão à Concessionária das Receitas Acessórias apropriadas ao Poder Concedente nos termos deste Contrato;</p> <p>(vi) Pagamento à Concessionária, pelo Poder Concedente, dos investimentos, custos ou despesas adicionais que tenham sido efetivamente incorridos ou do valor equivalente da receita efetivamente perdida; e,</p> <p>(vii) Outras modalidades previstas em lei.</p> <p>Caberá às Partes, em comum acordo, a escolha da forma pela qual será implementada a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, buscando sempre assegurar a continuidade da prestação do Serviço concedido e a preservação da capacidade de pagamento dos Financiamentos.</p>
<p><b>Garantias</b></p>	<p><u>Concedente</u></p> <p>A fim de assegurar o pagamento dos Subsídios decorrentes da diferença entre a Tarifa de Remuneração e a Tarifa Pública praticada, assim como da Remuneração pela Execução das Obras de Infraestrutura realizadas, o Poder Concedente constituiu(irá),</p>

como condição de eficácia do presente Contrato, Conta Garantia junto à instituição financeira responsável pelo recebimento dos recursos relativos ao Fundo de Participação dos Municípios - FPM, a qual figurará como Agente Fiduciário do adimplemento das obrigações financeiras assumidas pelo Poder Concedente e do Fundo Municipal de Transportes previsto na Lei Complementar nº 234/2018, a qual deverá manter saldo permanente correspondente a, ao menos, 01 (uma) parcela do Subsídio estimado para pagamento pela operação dos serviços concedidos.

Concessionária

Em garantia do bom cumprimento das obrigações assumidas na execução deste Contrato (Garantia de Execução), a Concessionária prestou, como condição para assinatura deste instrumento, em favor do Concedente, garantia no montante de R\$ 12.524.678,93 (doze milhões, quinhentos e vinte e quatro mil, seiscentos e setenta e oito reais e noventa e três centavos), a qual deverá ser mantida durante toda a vigência da Concessão, devendo ser renovada anualmente pela Concessionária, com as atualizações previstas nesta cláusula.

**Hipóteses de extinção**

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

\*\*\*\*\*

Na ocorrência de caso fortuito ou de força maior, cujas consequências não sejam cobertas, nos últimos 2 (dois) anos antes da ocorrência, por seguro em condições comerciais viáveis, as Partes acordarão se haverá lugar para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato para a recomposição de danos diretos ou a extinção da Concessão. A extinção poderá ocorrer quando os efeitos do caso fortuito ou de força maior perdurarem por mais de 120 (cento e vinte) dias.

Verificando-se a extinção da Concessão, nos termos do parágrafo anterior, aplicar-se-ão, no que couber, as regras e os procedimentos válidos para a extinção da Concessão por advento do termo contratual, conforme aplicáveis. As Partes se comprometem a empregar as medidas e ações necessárias a fim de minimizar os efeitos decorrentes dos eventos de força maior ou caso fortuito.

<b>Riscos da Contratada</b>	<p>São considerados escusáveis os seguintes eventos, sem prejuízo de outros identificados no caso concreto:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>(i) A interrupção ou falha de serviços prestados pelas Prestadoras, tais como fornecimento de energia e telecomunicações;</li><li>(ii) Ações ou omissões das Prestadoras;</li><li>(iii) Falha ou interrupção no fornecimento de combustível ou transporte que afetem os Serviços.</li></ul> <p>Riscos de Implantação:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>(i) A necessidade de realização de investimentos ou custeio operacional acima do originalmente previstos em veículos, equipamentos, acessórios, garagens e instalações, salvo se decorrentes de equívocos nos projetos que compõem os elementos de projeto básico ou equivocada precificação nos estudos de viabilidade;</li><li>(ii) Atrasos na assunção dos serviços ou custos mais elevados em relação aos originalmente previstos quando decorrentes de dificuldades de contratação de mão-de-obra especializada;</li><li>(iii) Atraso no início da operação transitória decorrente de desatendimento de obrigações que lhes seriam imputáveis;</li><li>(iv) Inadequação da rede de operação futura proposta no Plano de Operação Futura por erro na elaboração e propositura desta rede que não possa ser imputável ao Poder Concedente.</li></ul> <p>Riscos ambientais:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>(i) Riscos ambientais associados à operação dos serviços quando decorrentes de diminuição de produtividade dos veículos, salvo se essa diminuição decorrer de alteração normativa ou regulamentar;</li><li>(ii) Riscos ambientais pretéritos relacionados à infraestrutura das garagens;</li><li>(iii) Não observância às diretrizes mínimas constantes dos Anexos do Edital e deste Contrato ou alteração das concepções, projetos ou especificações que impliquem em emissão de nova(s) licença(s), arcando integralmente com os custos socioambientais direta ou indiretamente decorrentes da não observância da respectiva diretriz socioambiental e/ou decorrentes da necessidade de emissão de nova(s) licença(s) por culpa da Concessionária.</li></ul> <p>Riscos econômico-financeiros:</p>
-----------------------------	---

TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS MUNICIPAL DO GUARUJÁ<sup>37</sup>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>(i) Aumento do custo de empréstimos e financiamentos a serem obtidos pela Concessionária para realização de investimentos ou custeio das operações objeto da Concessão, salvo se decorrentes de equívocos nos projetos que compõem os elementos de projeto básico ou equivocada precificação nos estudos de viabilidade;</li> <li>(ii) Variação dos custos de insumos, operacionais, de manutenção, de compra, de investimentos, dentre outros dessa natureza, salvo se decorrentes de equívocos nos projetos que compõem os elementos de projeto básico ou equivocada precificação nos estudos de viabilidade.</li> </ul> <p>Riscos de operação:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) A operação deficiente da Concessionária no regime de transição ou na operação da rede futura;</li> <li>(ii) Dificuldades de integração dos sistemas de venda de direito de viagem, salvo se decorrentes de erros nos projetos que compõem os elementos de projeto básico.</li> </ul>
<p><b>Riscos do Poder Concedente</b></p>	<p>Riscos de Implantação:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) O desatendimento do mercado durante a fase de transição decorrente de abandono dos serviços pelo atual operador, assim como a sobreposição entre o antigo e o novo operador quando causadas por ação ou omissão do Poder Concedente;</li> <li>(ii) Atraso no início da operação transitória decorrente da descrição inadequada dos elementos mínimos da operação transitória;</li> <li>(iii) Inadequação da rede de operação futura em decorrência de falha ou erro nos estudos e premissas apresentadas pelo Poder Concedente.</li> </ul> <p>Riscos ambientais:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) Riscos ambientais associados à implantação da infraestrutura quando decorrentes de modificação normativa ou regulamentar;</li> <li>(ii) Riscos ambientais associados à operação dos serviços quando decorrentes da modificação normativa ou regulamentar das condicionantes ambientais a serem impostas à Concessionária.</li> </ul> <p>Riscos econômico-financeiros:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) Inadequação da fórmula paramétrica adotada para fins de reajuste tarifário no tocante à parcela de remuneração da mão de obra ou no tocante ao custo dos insumos;</li> </ul>

**TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS MUNICIPAL DO GUARUJÁ<sup>37</sup>**

	<p>(ii) Imposição de novos custos à Concessionária por decorrência de agravo tributário, previdenciário ou trabalhista.</p> <p>Riscos de operação:</p> <p>(i) Variações dos custos da Concessionária decorrentes da restrição da liberdade operacional no tocante aos parâmetros atualmente estabelecidos por ingerência indevida do município na operação dos serviços;</p> <p>(ii) Perda de receita ou aumento dos custos decorrentes do aumento dos benefícios e gratuidades do sistema ou a imposição de taxas ou custos operacionais, por parte Poder Concedente, caso as mesmas não tenham sido originalmente previstas nos estudos de viabilidade.</p> <p>Riscos exclusivos do Poder Concedente: todos os acréscimos relativos aos custos socioambientais que não tenham sido expressamente assumidos pela Concessionária, e desde que não sejam decorrentes da ação da Concessionária, responsável pela elaboração dos projetos de engenharia e dos procedimentos operacionais, serão suportados pelo Poder Concedente.</p>
<p><b>Riscos Compartilhados</b></p>	<p>O risco da demanda prevista e da alteração dos custos variáveis será compartilhado entre as partes no intervalo existente entre cada revisão ordinária a ser realizada, na forma deste Contrato, sendo mitigado com a aplicação dos parâmetros e diretrizes estatuídas no Anexo 6.</p>
<p><b>Transferência / Subcontratação</b></p>	<p>A Concessionária poderá contratar com terceiros o desenvolvimento e a execução de atividades inerentes, acessórias ou complementares à Concessão.</p>
<p><b>Transferência de Controle</b></p>	<p>A Concessionária não poderá, no todo ou em parte, transferir a Concessão ou o seu controle societário, nem realizar fusão, cisão ou incorporação, 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.</p>
<p><b>Penalidades</b></p>	<p>O descumprimento do prazo e/ou das condições para início da operação dos serviços sujeitará a Concessionária à execução de sua garantia contratual e à extinção do presente Contrato, por caducidade.</p> <p>Ressalvado disposto no parágrafo anterior, pela inexecução parcial ou total deste Contrato, o Concedente poderá, garantida prévia defesa, aplicar à Concessionária as sanções previstas no Edital, na legislação vigente, inclusive Regulamento de Sanções.</p>
<p><b>Aditivos Contratuais</b></p>	<p>N/A</p>

<b>ÔNIBUS MUNICIPAL DE PRAIA GRANDE<sup>40</sup></b>	
<b>Contrato / Tipo de Operação</b>	Contrato de Concessão de Serviços Públicos, referente à Prestação de Serviços de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, por Ônibus, no Município
<b>Partes</b>	Concedente: Prefeitura da Estância Balneária de Praia Grande Concessionária: Viação Piracicabana S.A. <sup>41</sup>
<b>Autoridade Reguladora</b>	N/A
<b>Objeto</b>	Exploração e prestação de Serviço de Transporte Coletivo de Passageiros no Município de Praia Grande por conta e risco da Concessionária, conforme estabelece, o Edital da Licitação nº 026/2020, incluindo a Administração (limpeza, conservação, manutenção, segurança (controle de acesso) e operação) dos Terminais Urbanos Tatico, Tude Bastos e as estações de transbordo, de acordo com as normas, procedimentos específicos em legislações pertinentes.
<b>Municípios integrantes das linhas de transporte</b>	Praia Grande /SP
<b>Tipo de Outorga</b>	Concessão
<b>Valor do contrato</b>	Valor estimado: R\$ 43.339.434,86 (quarenta e três milhões, trezentos e trinta e nove mil, quatrocentos e trinta e quatro reais e oitenta e seis centavos)
<b>Data de assinatura</b>	N/A
<b>Vigência</b>	5 (cinco) anos, prorrogável por igual período, desde que a Concessionária não tenha cometido falta grave na prestação dos serviços na forma definida neste contrato. A prorrogação ocorrerá depois de avaliados os serviços executados pela Concessionária durante a Concessão, e com a verificação da inexistência de falta grave durante a sua execução.
<b>Atribuições e obrigações</b>	<u>Concedente</u> São responsabilidades do Concedente: (i) Planejar o Sistema de Transporte Coletivo e especificar o serviço correspondente, considerando as necessidades da população; (ii) Realizar as apurações relativas ao Sistema de Avaliação da Qualidade; (iii) Garantir livre acesso à população das informações sobre o serviço de transporte;

<sup>40</sup> Informações constantes de minuta contratual anexa ao respectivo Edital de Licitação. Versão definitiva do instrumento não foi disponibilizada.

<sup>41</sup> Cf. disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2020/11/11/viacao-piracicabana-e-habilitada-na-licitacao-dos-transportes-de-praia-grande-sp/>. Acesso em 16 de agosto de 2024. Contrato definitivo não foi disponibilizado até o momento de conclusão deste Relatório.

- (iv) Mostrar aos usuários, de modo claro, preciso e em tempo hábil, informações sobre as alterações no serviço de transporte;
- (v) Receber e analisar as propostas e solicitações da Concessionária, informando-a de suas conclusões;
- (vi) Entregar à Concessionária, liberadas e sem ônus, as áreas onde estão implantados os Terminais e as Estações de Transbordo;
- (vii) Sem prejuízo das responsabilidades da Concessionária, exercer ampla fiscalização sobre os serviços de manutenção, conservação, limpeza e segurança dos Terminais devendo, prontamente dar ciência das anomalias verificadas e determinar as medidas corretivas de responsabilidade da Concessionária, podendo também rejeitar serviços ou materiais inadequados que poderão ser refeitos ou substituídos;
- (viii) Publicar em órgão oficial as alterações de tarifa ou mudanças operacionais de interesse do usuário;
- (ix) Zelar pela boa qualidade dos serviços, receber e apurar queixas e reclamações dos usuários, orientando a Concessionária para a melhoria da qualidade dos serviços; e
- (x) A Secretaria Municipal de Transportes reserva para si o direito de, a qualquer momento, proceder à vistoria nos Terminais, Estações, na frota e na garagem, devendo a Concessionária acatar as orientações técnicas emanadas da Fiscalização.

Concessionária

São responsabilidades da Concessionária, além de outras previstas em lei e no Contrato de Concessão:

- (i) Pagar à Concedente, os valores devidos, relativos à outorga da Concessão e as multas impostas, julgadas e mantidas após todas as instâncias recursais;
- (ii) Efetuar os pagamentos ou depósitos decorrentes da aplicação das normas definidas para o sistema de repartição da receita do sistema de transporte coletivo municipal;
- (iii) Apresentar, sempre que forem exigidos, os seus ônibus para vistoria técnica comprometendo-se a sanar, em prazo determinado pela Secretaria Municipal de Transportes, as irregularidades que possam

- comprometer o conforto, a segurança e a regularidade do transporte de passageiros;
- (iv) Apresentar seus veículos para o início de operação em adequado estado de conservação e limpeza;
  - (v) Comunicar à Secretaria Municipal de Transportes, no prazo de 24 (vinte e quatro) horas, da data da ocorrência de acidentes, informando também, as providências adotadas e a assistência que foi prestada e proposta aos usuários e, ainda, uma cópia de Boletim de Ocorrência;
  - (vi) 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;
  - (vii) Apresentar, anualmente ou quando solicitado, à Concedente comprovação de pagamento dos salários e respectivos encargos aos seus funcionários envolvidos na consecução do objeto do presente contrato;
  - (viii) A partir do início do contrato de concessão desenvolver projeto inovador, que traga benefícios econômicos, ambientais e tecnológicos;
  - (ix) Na vigência da Concessão, a empresa deverá elaborar e submeter à Administração Municipal, além das obrigações contratuais programa de renovação da frota, e participar anualmente do programa de qualidade, bem como realizar e aperfeiçoar a qualidade dos serviços prestados, na busca da obtenção e manutenção dos Certificados de Gestão Integrada da Qualidade dos Serviços;
  - (x) Arrecadar as tarifas, através de bilhetes e cartão eletrônicos nas modalidades escolar, vale-transporte, ou outras que venham a estas se agregarem;
  - (xi) Implantar, às suas expensas, o Sistema de Arrecadação Automática - Bilhetagem Eletrônica, no início da operação compatível com o sistema integrado, de acordo com o especificado nesse edital; e
  - (xii) Implementar o Sistema de Arrecadação Automática - Bilhetagem Eletrônica através de validadores instalados nos veículos, nos terminais e estações de transbordo, que comandarão as operações de catraca ou bloqueios de acesso, devendo oferecer:
    - a. Integração Municipal/Intermunicipal,

**ÔNIBUS MUNICIPAL DE PRAIA GRANDE<sup>40</sup>**

	<ul style="list-style-type: none"><li>b. Integração Temporal,</li><li>c. Controle de gratuidades,</li><li>d. Controle de tarifas reduzidas,</li><li>e. Estatística operacional online.</li></ul>
<b>Forma de Remuneração da Contratada</b>	<p>Compõe a receita da Concessionária, para fins do presente Contrato:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>(i) A cobrança, dos usuários, da tarifa vigente de utilização das linhas municipais;</li><li>(ii) O saldo positivo na compensação de passagens com empresas de transportes intermunicipais; e</li><li>(iii) O valor líquido das receitas operacionais advindas da locação de áreas nos Terminais ou de publicidade nos Terminais ou nos ônibus da Concessionária, observado o que dispõe na concessão.</li></ul> <p>A Concessionária se obriga a aceitar como forma de pagamento de passagem, cartões escolares específicos, cartões vale-transporte e outros meios de pagamento de passagem, desde que estejam dentro do prazo de validade. A receita proveniente da prestação dos serviços da Concessionária comporá a receita do Sistema de Transporte Coletivo de Praia Grande e será utilizada para a sua remuneração.</p>
<b>Reajuste Tarifário</b>	<p>A tarifa a ser paga pelos usuários do serviço de transporte coletivo foi fixada e será reajustada por ato do Poder Executivo, observados os princípios da modicidade e da manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, considerando as características técnicas do serviço, podendo ser diferenciada em função dos custos específicos para o atendimento aos distintos segmentos de usuários.</p> <p>O ato mais recente, Decreto Municipal 7.179/2024, fixou a tarifa em R\$ 6,85 (seis reais e oitenta e cinco centavos), porém, como o sistema é subsidiado, o valor pago na catraca permanece em R\$ 4,80 (quatro reais e oitenta centavos).</p>
<b>Requalificação da Tarifa</b>	<p>Os reajustes deverão ser anuais considerando como base inicial o valor e a data do reajuste determinado através de Decreto.</p> <p>Na fixação da tarifa, a Concedente levará em conta as fórmulas de remuneração definidas em planilha tarifária padrão.</p>

## ÔNIBUS MUNICIPAL DE PRAIA GRANDE<sup>40</sup>

	<p>O reajuste previsto será decretado após a avaliação da conveniência e oportunidade pela Concedente do Município de Praia Grande.</p> <p>O valor da tarifa, nas ocasiões em que ocorrerem os reajustes, será arredondado para mais ou para menos, observados os seguintes critérios:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>(i) A menor, quando a fração for inferior a R\$ 0,05 (cinco centavos);</li><li>(ii) A maior, quando a fração for superior a R\$ 0,05 (cinco centavos); e</li><li>(iii) A diferença decorrente do acima disposto será compensada, no reajustamento subsequente, mediante a respectiva adição ou subtração.</li></ul>
<b>Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro</b>	<p>As partes terão direito à recomposição do equilíbrio-financeiro do Contrato, quando este for afetado nos seguintes casos:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>(i) Modificação sobre as condições operacionais do contrato que resulte alterações de custos ou desequilíbrio de receita para mais ou para menos;</li><li>(ii) Alterações legais que tenham impacto significativo e direto sobre as receitas ou sobre os custos dos serviços pertinentes às atividades abrangidas pela Concessão, para mais ou para menos; e</li><li>(iii) Inserção de investimentos no sistema não previstos inicialmente no contrato de Concessão e suportadas pela Concessionária.</li></ul> <p>Na ocorrência de uma ou mais das condições previstas, o Poder Concedente implementará a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.</p>
<b>Formas de Reequilíbrio</b>	<p>Havendo alteração no valor ou extensão dos encargos da Concessionária aplicável ao equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, o valor da tarifa poderá ser revisto para mais ou para menos, observados os procedimentos previstos neste Contrato.</p>
<b>Garantias</b>	<p>Para a execução deste contrato exige-se da Concessionária garantia correspondente a 10,0% (dez por cento) do seu valor. A Concessionária deverá apresentar o documento de garantia contratual na assinatura do contrato, devendo ser renovada anualmente.</p>
<b>Hipóteses de extinção</b>	<p>A Concessão será extinta na ocorrência de:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>(i) Término do prazo contratual ou de sua prorrogação se houver;</li><li>(ii) Encampação;</li></ul>

## ÔNIBUS MUNICIPAL DE PRAIA GRANDE<sup>40</sup>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>(iii) Caducidade;</li> <li>(iv) Rescisão; e</li> <li>(v) Falência ou extinção da Concessionária.</li> </ul>
<b>Riscos da Contratada</b>	<p>O Contrato de Concessão tem por objeto a exploração e prestação de Serviço de Transporte Coletivo de Passageiros no Município de Praia Grande <u>por conta e risco da Concessionária</u>, conforme estabelece, o Edital da Licitação nº 026/2020, incluindo a Administração (limpeza, conservação, manutenção, segurança (controle de acesso) e operação) dos Terminais Urbanos Tatico, Tude Bastos e as estações de transbordo, de acordo com as normas, procedimentos específicos em legislações pertinentes.</p>
<b>Riscos do Poder Concedente</b>	N/A
<b>Riscos Compartilhados</b>	N/A
<b>Transferência / Subcontratação</b>	<p>A Concessionária não poderá subcontratar, ceder ou transferir a totalidade dos serviços de transporte sob pena de rescisão contratual. Todo e qualquer contrato de subcontratação parcial, cessão parcial ou transferência parcial dos serviços de transporte, deverá ser submetido à apreciação da contratante, que poderá dar ou não a seu exclusivo critério, sua anuência expressa, mediante parecer fundamentado, elaborado pela Procuradoria Geral do Município de Praia Grande.</p> <p>Caso a contratante concorde com a subcontratação parcial, cessão parcial ou transferência parcial dos serviços de transporte, será emitida a respectiva “Carta de Anuência”, permanecendo à Concessionária como única responsável perante a Contratante.</p> <p>As empresas eventualmente subconcessionárias, cessionárias ou beneficiárias da transferência, deverão possuir Certificado de Registro Cadastral da Concedente, em vigência, emitidos anteriormente à data do início efetivo dos serviços subcontratados, sob pena de não ser expedida a respectiva Carta de Anuência, pela Contratante.</p>
<b>Transferência de Controle</b>	<p>A caducidade da Concessão poderá ser declarada pela Concedente, independentemente de interpelação judicial ou extrajudicial, na ocorrência de fusão, cisão, incorporação ou transferência do controle acionário da Concessionária, ou a transferência do contrato a terceiros, no ou em parte, sem a prévia e expressa anuência da Concedente.</p>
<b>Penalidades</b>	<p>Pela inobservância parcial das obrigações previstas na legislação em vigor e, em especial, das previstas no presente</p>

**ÔNIBUS MUNICIPAL DE PRAIA GRANDE<sup>40</sup>**

	<p>Contrato de Concessão, a Secretaria Municipal de Transportes poderá, de acordo com a natureza da infração, aplicar à Concessionária as seguintes sanções:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>(i) Advertência escrita;</li><li>(ii) Multa;</li><li>(iii) Apreensão de veículo;</li><li>(iv) Afastamento do pessoal;</li><li>(v) Suspensão da operação do serviço; e</li><li>(vi) Rescisão do Contrato de Concessão.</li></ul> <p>A Concessionária submeter-se-á às determinações, procedimentos, sanções e multas contemplados no Regulamento do Sistema de Transporte Coletivo Municipal Urbano de Passageiros no Município de Praia Grande, aprovado através do Decreto nº 2.635, de 11 de dezembro de 1996.</p>
<b>Aditivos Contratuais</b>	N/A

**TRANSPORTE PÚBLICO MUNICIPAL DE SÃO VICENTE - CONTRATO DE CONCESSÃO PARA PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS Nº 70/2023**

<b>Contrato / Tipo de Operação</b>	Contrato de Concessão para Prestação de Serviços
<b>Partes</b>	<p>Poder Concedente: Prefeitura Municipal de São Vicente, por meio de sua Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana - SEMOB</p> <p>Concessionária: SANCETUR – Santa Cecília Turismo LTDA</p>
<b>Autoridade Reguladora</b>	N/A
<b>Objeto</b>	<p>Executar, para o Poder Concedente, pelo regime de Concessão, os serviços de exploração e operação dos serviços de transporte público coletivo de passageiros em âmbito municipal, no município de São Vicente/SP, pelo prazo de 20 (vinte) anos, prorrogáveis até por igual período, conforme os termos de sua proposta vencedora e de acordo com as especificações operacionais do Edital e seus Anexos, do processo de Concorrência Pública nº 04/2023.</p>
<b>Municípios integrantes das linhas de transporte</b>	São Vicente/SP
<b>Tipo de Outorga</b>	Concessão
<b>Valor do contrato</b>	<p>R\$ 738.062.486,40 (setecentos e trinta e oito milhões, sessenta e dois mil, quatrocentos e oitenta e seis reais e quarenta centavos), que corresponde ao somatório do valor total da projeção da arrecadação da Tarifa Quilométrica de Remuneração referente ao período integral da Concessão, qual seja, de 20 (vinte) anos.</p>

**TRANSPORTE PÚBLICO MUNICIPAL DE SÃO VICENTE - CONTRATO DE CONCESSÃO PARA PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS Nº 70/2023**

<b>Data de assinatura</b>	25 de julho de 2023
<b>Vigência</b>	<p>O prazo de vigência da Concessão será de 20 (vinte) anos contados a partir da data de início da operação dos serviços, na forma e condições estabelecidas nesse Contrato.</p> <p>O prazo de vigência da Concessão poderá ser prorrogado por até igual período, por motivo justificado, a depender dos resultados da avaliação de desempenho dos serviços prestados pela Concessionária a ser realizada pelo Poder Concedente.</p> <p>Fica estipulado o dia 02/02/2024 para início efetivo de operação, correspondente ao prazo de 180 (cento e oitenta) dias, contados da emissão da Ordem de Serviços.</p>
<b>Atribuições e obrigações</b>	<p><u>Poder Concedente</u></p> <p>Constituem deveres do Poder Concedente:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>(i) Fiscalizar permanentemente, por meio da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana - SEMOB, a prestação do serviço concedido;</li><li>(ii) Aplicar as penalidades regulamentares e contratuais;</li><li>(iii) Intervir na prestação de serviço, nos casos e condições previstos em lei, no Edital, no Contrato e no Regulamento;</li><li>(iv) Homologar reajustes e proceder à revisão ordinária e extraordinária da Tarifa Quilométrica de Remuneração, bem como da Tarifa Pública, na forma do Edital e seus Anexos, deste Contrato de Concessão, das Leis Federais nº 8.666/1993, nº 8.987/1995 e nº 12.587/2012 e demais disposições legais regulamentares aplicáveis;</li><li>(v) Extinguir a concessão nos casos previstos em lei e no Contrato;</li><li>(vi) Permitir a exploração de receitas acessórias, complementares, alternativas e de projetos associados por parte da Concessionária;</li><li>(vii) Favorecer a modicidade da Tarifa Pública, e manter a sustentabilidade dos Serviços, por meio de formas legalmente admitidas;</li><li>(viii) Estimular a racionalização e melhoria do serviço;</li><li>(ix) Observar, em todas as solicitações encaminhadas à Concessionária, as condições da proposta e o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, assegurando o devido processo administrativo, contraditório e ampla</li></ul>

**TRANSPORTE PÚBLICO MUNICIPAL DE SÃO VICENTE - CONTRATO DE CONCESSÃO PARA PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS Nº 70/2023**

	<p>defesa, e promovendo os meios para a sua recomposição, caso constatado;</p> <p>(x) Remunerar a Concessionária, de acordo com o número de veículos disponibilizados, pela prestação de serviços extraordinários.</p> <p><u>Concessionária</u></p> <p>Constituem encargos e obrigações da Concessionária, sem prejuízo de outros previstos no Contrato:</p> <p>(i) Cumprir e fazer cumprir integralmente o Contrato de Concessão, em conformidade com as disposições legais e regulamentares e determinações do Poder Concedente;</p> <p>(ii) Dispor de frota, equipamentos, acessórios, recursos humanos e materiais, de modo a permitir a perfeita execução dos serviços, nos termos deste Contrato, do Edital e de seus Anexos e proposta apresentada;</p> <p>(iii) Submeter-se à fiscalização do órgão competente do Poder Concedente, facilitando a ação e o cumprimento das determinações legais;</p> <p>(iv) Manter informados os Usuários do serviço;</p> <p>(v) Elaborar e manter atualizado o inventário de bens vinculados à Concessão, a ser aprovado pelo Poder Concedente;</p> <p>(vi) Disponibilizar, quando requerido pelo Poder Concedente, veículos para utilização extraordinária pelos Usuários;</p> <p>(vii) Fornecer estruturas adequadas para descanso e apoio, entre partidas, à tripulação embarcada;</p> <p>(viii) Implantar, gerenciar, manter e atualizar softwares, hardwares, dispositivos e equipamentos do Sistema de Bilhetagem Eletrônica SBE, do Sistema de - Biometria Facial, do Sistema de Controle e Monitoramento da Operação - CCO e Sistema de Informação ao Usuário - SIU, conforme requisitos estabelecidos no Anexo II, Anexo II.1, Anexo II.2, Anexo II.3 e Anexo II.4 do Edital.</p> <p>(ix) Implantar, manter e atualizar softwares, hardwares, dispositivos conforme requisitos estabelecidos no Anexo II, Anexo II.1 e Anexo II.4 do Edital e equipamentos do Centro de Controle Operacional - CCO, em espelho, do Poder Concedente.</p>
<p><b>Forma de Remuneração da Contratada</b></p>	<p>O valor da Tarifa Quilométrica de Remuneração fixada, no presente Contrato, é aquela consignada na Proposta</p>

**TRANSPORTE PÚBLICO MUNICIPAL DE SÃO VICENTE - CONTRATO DE CONCESSÃO PARA PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS Nº 70/2023**

	<p>Comercial da Concessionária, em moeda corrente nacional, correspondente a R\$ 11,9454 por quilômetro rodado.</p> <p>Os serviços serão remunerados por meio da receita proveniente da Tarifa Quilométrica de Remuneração e Receitas Extra-Tarifárias.</p> <p>Eventuais serviços extraordinários, não compreendidos no Edital e Projeto Básico, tais como disponibilização de veículos para eventos do Município ou para finalidades de interesse social, entre outros, serão remunerados pelo Poder Concedente, a preço de mercado, de acordo com a disponibilização de veículos pela Concessionária.</p> <p>O Poder Concedente poderá estabilizar ou reduzir o valor da Tarifa Pública, de forma a garantir a sua modicidade ao Usuário, com a concessão de subsídio público, desde que assegurado o valor da Tarifa Quilométrica de Remuneração e a manutenção do Equilíbrio Econômico-Financeiro do Contrato, em conformidade com a legislação vigente.</p> <p>A Concessionária poderá explorar fontes alternativas, acessórias e complementares de receita e empreendimento associados à Concessão, (i) dos contratos de publicidade que vierem a ser firmados pela Concessionária, nos termos da legislação e da regulamentação vigente, mediante prévia comunicação e aprovação do Poder Concedente; bem como (ii) demais atividades que não comprometam a segurança da operação e os padrões de qualidade do serviço concedido. Tais receitas integrarão à remuneração contratual.</p> <p>Do valor da Remuneração, a Concedente descontará a parcela de 5,0% (cinco por cento) referente ao Imposto sobre Serviços (ISS) devido ao Município e incidente sobre a Arrecadação e o valor de multas impostas pela Gestora, transitadas em julgado.</p>
<p><b>Reajuste Tarifário</b></p>	<p>Os valores da Tarifa Pública e da Tarifa Quilométrica de Remuneração serão reajustados a cada 12 (doze) meses desde a data prevista para apresentação da proposta ou do orçamento a que essa proposta se referir, na forma prevista no Edital e neste Contrato.</p>
<p><b>Requalificação da Tarifa</b></p>	<p>A apuração dos valores será dada mediante a atualização da planilha de custos apresentada pela Licitante vencedora, observando-se a quilometragem programada, a quantidade de usuários pagantes/equivalentes, frota alocada conforme ordens de serviço e preços dos insumos.</p>

**TRANSPORTE PÚBLICO MUNICIPAL DE SÃO VICENTE - CONTRATO DE CONCESSÃO PARA PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS Nº 70/2023**

	<p>Os valores dos insumos deverão observar a variação do preço, observadas a seguintes formas de coletas:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>(i) Preço do óleo Diesel S10, de acordo com os valores divulgados pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP, da região, para grandes consumidores ou a apresentação de notas fiscais de aquisição;</li><li>(ii) Preço de pneus e recapagens, de acordo com as Notas Fiscais de aquisição e de serviços, ou a utilização de orçamentos;</li><li>(iii) Preço de veículos, de acordo com as Notas Fiscais de aquisição ou, na sua falta, a utilização de orçamentos;</li><li>(iv) Valores de salários, conforme acordo sindical da categoria;</li><li>(v) Valores de benefícios, conforme despesas apresentadas pela Concessionária;</li><li>(vi) Preços de seguros (Obrigatório e de Responsabilidade Civil) conforme despesas apresentadas pela Concessionária;</li><li>(vii) Preços referentes aos sistemas ITS - Inteligentes de Transportes, conforme despesas apresentadas pela Concessionária.</li></ul>
<p><b>Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro</b></p>	<p>Poderá a Concessionária requerer ao Poder Concedente, por meio de pedido devidamente justificado, revisão extraordinária da tarifa, respeitando-se o procedimento e os prazos fixados no Contrato, por decorrência de uma ou mais situações a seguir exemplificadas:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>(i) Ocorrências de eventos excepcionais que promovam modificações imprevistas ou imprevisíveis nos encargos e vantagens da Concessionária tendo como referência a situação originalmente existente quando da publicação do Edital;</li><li>(ii) Criação, extinção ou alteração de tributos e encargos legais, que tenham repercussão direta nas receitas tarifárias ou despesas da Concessionária relacionada especificamente com a prestação dos serviços que é o objeto da concessão;</li><li>(iii) Sempre que houver alteração unilateral do Contrato, que comprovadamente altere os encargos da Concessionária, para mais ou para menos, conforme o caso, consoante Art. 9º, § 4º, da Lei nº 8.987/95.</li></ul>

**TRANSPORTE PÚBLICO MUNICIPAL DE SÃO VICENTE - CONTRATO DE CONCESSÃO PARA PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS Nº 70/2023**

<b>Formas de Reequilíbrio</b>	É assegurada a revisão extraordinária do Valor da Tarifa Quilométrica de Remuneração, da Tarifa Pública ou, prioritariamente, o incremento de subsídios, com vistas à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, diante de fatos imprevisíveis, áleas econômicas extraordinárias ou ocorrência de modificações nas características operacionais do Serviços de Transporte Público Coletivo do Município de São Vicente.
<b>Garantias</b>	A Concessionária prestou, nessa data, garantia específica do exato e pontual cumprimento das obrigações decorrentes do Contrato no valor inicial equivalente a 1% (um por cento) do valor previsto dos investimentos totais da Concessão, totalizando R\$ 1.387.698,42 (um milhão, trezentos e oitenta e sete mil, seiscentos e noventa e oito reais e quarenta e dois centavos), através de apólice de seguro garantia.
<b>Hipóteses de extinção</b>	<p>Extingue-se a Concessão, por:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) <u>Advento do termo do Contrato</u></li> <li>(ii) <u>Encampação</u></li> <li>(iii) <u>Caducidade</u></li> <li>(iv) <u>Rescisão</u></li> <li>(v) <u>Anulação</u></li> <li>(vi) <u>Falência da Concessionária, ou sua extinção</u></li> </ul>
<b>Riscos da Contratada</b>	<p>A Concessionária assumirá, em decorrência deste instrumento contratual, integral responsabilidade pelos riscos inerentes à concessão, ressalvados os casos expressamente previstos no presente contrato e as situações previstas em Lei, em especial a Matriz de Riscos constante no Anexo 10 do Edital.</p> <p>São riscos assumidos pela Concessionária, que não ensejam a revisão do contrato de concessão, todos aqueles relacionados com a álea empresarial da Concessionária e, especialmente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) Constatação superveniente de erros ou omissões na proposta da Concessionária;</li> <li>(ii) Excesso de produção quilométrica em percurso ocioso, sem o transporte de passageiros, no acesso da garagem aos pontos finais das linhas e em sentido oposto, em valores superiores a 5% da quilometragem operacional, por decorrência da escolha da posição da garagem;</li> <li>(iii) Destruição, roubo, furto ou perda de bens vinculados à concessão e de suas receitas;</li> </ul>

**TRANSPORTE PÚBLICO MUNICIPAL DE SÃO VICENTE - CONTRATO DE CONCESSÃO PARA PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS Nº 70/2023**

	<ul style="list-style-type: none"> <li>(iv) Ocorrência de greves de empregados da Concessionária ou a interrupção ou falha do fornecimento de materiais ou serviços pelos seus contratados;</li> <li>(v) Variação das taxas de câmbio;</li> <li>(vi) Incidência de responsabilidade civil, administrativa, ambiental, tributária e criminal por fatos que possam ocorrer durante a prestação dos serviços;</li> <li>(vii) Custos gerados por condenações ou pelo acompanhamento de ações judiciais movidas por ou contra terceiros;</li> <li>(viii) Riscos decorrentes da contratação de financiamentos;</li> <li>(ix) Valorização ou depreciação dos bens vinculados à concessão.</li> </ul> <p>As novas linhas e serviços que forem criados pela SEMOB no território do Município de São Vicente, bem como a implantação de novos terminais de integração e passageiros, durante a vigência do presente contrato de concessão, em função do crescimento natural da população ou da dinâmica do uso e ocupação do solo, bem como da divisão, prolongamento ou fusão de linhas, fazem parte do objeto deste contrato, de modo que tais serviços, quando criados, serão de responsabilidade da Concessionária, resguardando-se a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro inicial do contrato de concessão.</p>
<b>Riscos do Poder Concedente</b>	N/A
<b>Riscos Compartilhados</b>	N/A
<b>Transferência / Subcontratação</b>	A transferência do Contrato dependerá de prévia anuência do Poder Concedente, implicando, na ausência de anuência, na caducidade da concessão.
<b>Transferência de Controle</b>	<p>A transferência do controle societário da Concessionária dependerá de prévia e expressa anuência do Poder Concedente, sob pena de caducidade da Concessão.</p> <p>A prévia autorização do Poder Concedente é indispensável mesmo no caso de transferência indireta do controle por meio de controladoras.</p> <p>A assunção do controle ou da administração temporária da Concessionária por financiadora será encaminhada para anuência do Poder Concedente, nos termos do art. 27-A da Lei Federal nº 8.987/1995.</p>

**TRANSPORTE PÚBLICO MUNICIPAL DE SÃO VICENTE - CONTRATO DE CONCESSÃO PARA PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS Nº 70/2023**

<b>Penalidades</b>	<p>No caso de inadimplemento total ou parcial das obrigações deste Contrato pela Concessionária, a Concessionária estará sujeita, sem prejuízo das sanções de natureza civil e penal, às sanções previstas no Anexo 10 do Edital, e às seguintes penalidades aplicáveis pelo Poder Concedente, nos termos do presente Contrato:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) Notificação formal, a versar sobre o descumprimento das obrigações assumidas e a determinação da adoção das necessárias medidas de correção;</li> <li>(ii) Multa;</li> <li>(iii) Caducidade da Concessão;</li> <li>(iv) Suspensão temporária do direito de participação em licitações e impedimento de contratar com a Administração Pública, por prazo não superior a 02 (dois) anos;</li> <li>(v) Declaração de inidoneidade para licitar ou contratar com a Administração Pública, enquanto perdurarem os motivos determinantes desta punição e até que seja promovida sua reabilitação perante a Administração Pública, que será concedida sempre que a Concessionária ressarcir a Administração pelos prejuízos resultantes.</li> </ul>
<b>Aditivos Contratuais</b>	N/A

**TRANSPORTE PÚBLICO MUNICIPAL DE CUBATÃO - CONTRATO Nº 43/2019**

<b>Contrato / Tipo de Operação</b>	Contrato de concessão do sistema de transporte público municipal
<b>Partes</b>	Concedente: Município de Cubatão Concessionária: Sant Cecília Turismo Ltda (após aditamento)
<b>Autoridade Reguladora</b>	N/D
<b>Objeto</b>	Concessão da prestação do serviço público de transporte coletivo municipal
<b>Municípios integrantes das linhas de transporte</b>	Cubatão/SP
<b>Tipo de Outorga</b>	Concessão Comum
<b>Valor do contrato</b>	N/D
<b>Data de assinatura</b>	12 de julho de 2019
<b>Vigência</b>	15 (quinze) anos
<b>Atribuições e obrigações</b>	Da Concessionária: (i) Renovação e modernização da frota;

**TRANSPORTE PÚBLICO MUNICIPAL DE CUBATÃO - CONTRATO Nº 43/2019**

	<ul style="list-style-type: none"> <li>(ii) Dotar os ônibus de câmeras de segurança, que farão a gravação integral do funcionamento dos veículos, ar-condicionado, internet via Wi-Fi e acessibilidade;</li> <li>(iii) Implantação de sistema de monitoramento do percurso por meio de aplicativos de celular;</li> <li>(iv) Investir no sistema de reconhecimento facial nas catracas dos ônibus, para garantir que não haja tentativa de fraudes e para assegurar o direito de gratuidade àqueles que realmente tenham direito a esse benefício.</li> </ul> <p>Ao todo, serão 49 veículos (sendo cinco de reserva operacional) distribuídos em 14 linhas.</p>
<b>Forma de Remuneração da Contratada</b>	A Concessionária será remunerada pela receita proveniente de tarifa, no valor de R\$ 3,40 na data da assinatura do contrato (12 de julho de 2019).
<b>Reajuste Tarifário</b>	N/D
<b>Requalificação da Tarifa</b>	N/D
<b>Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro</b>	N/D
<b>Formas de Reequilíbrio</b>	N/D
<b>Garantias</b>	N/D
<b>Hipóteses de extinção</b>	N/D
<b>Riscos da Contratada</b>	N/D
<b>Riscos do Poder Concedente</b>	N/D
<b>Riscos Compartilhados</b>	N/D
<b>Transferência / Subcontratação</b>	É permitida a transferência dos direitos e obrigações decorrentes do Contrato.
<b>Transferência de Controle</b>	N/D
<b>Penalidades</b>	N/D
<b>Aditivos Contratuais</b>	<p><u>Aditamento</u>                      Nº ADM-073/2024. P.M.C. - através da Secretaria Municipal de Governo. PA. 5002/2018. Assinatura: 29/05/2024 com efeitos a partir de 01/06/2024. Empresa Cedente: Expresso Fênix Viação LTDA. Empresa Cessionária: SANCETUR - Santa Cecília De Turismo LTDA. Contrato Nº 043/2019.</p> <p>Objeto:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) A cedente transfere todos os direitos e obrigações decorrentes do Contrato de Concessão nº 043/2019, decorrente da Concorrência Pública nº 02/2018 à Cessionária, que passa a assumir a condição de</li> </ul>

**TRANSPORTE PÚBLICO MUNICIPAL DE CUBATÃO - CONTRATO Nº 43/2019**

	<p>concessionária do Serviço Público de Transporte Coletivo, a partir de 1º de junho de 2024.</p> <p>a. A Cessionária se compromete a cumprir todas as normas do contrato cedido.</p> <p>b. Ficam excluídos dos direitos cedidos à Cessionária o recebimento de valores devidos pelo Concedente em razão da aquisição de créditos eletrônicos tarifários e déficit da operação, até o dia 31/05/2024.</p> <p>(ii) O Poder Concedente concorda expressamente com a cessão ora realizada.</p> <p>(iii) Ficam expressamente mantidas todas as cláusulas do Contrato de Concessão nº 043/2019 não alteradas pelo presente.</p>
--	--

**2.14.2.1 Bilhetagem**

<b>Autoridade Metropolitana Responsável</b>	<b>Secretaria dos Transportes Metropolitanos – STM; Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos – EMTU/SP</b>
<b>Instrumento Contratual/Convênio</b>	Contrato de Concessão Patrocinada do Sistema Integrado Metropolitano da Região Metropolitana da Baixada Santista (“ <u>SIM RMBS</u> ”), incluindo seus anexos.
<b>Conta de Arrecadação /Centralização</b>	A Concessionária deverá constituir Conta de Arrecadação, sem titularidade, conforme COSIF/BACEN (Banco Central do Brasil), junto à Instituição Bancária, e formalizar Contrato de Prestação de Serviços de Administração com essa Instituição Bancária, fiel depositária dos valores arrecadados, sendo o Poder Concedente, representado pela EMTU/SP, signatário do contrato como parte.
<b>Conta de Repasse</b>	O repasse é feito a partir da Conta de Arrecadação para as contas correntes da Concessionária e da EMTU/SP.
<b>Conta de Complementação</b>	Não identificada nas informações disponibilizadas.
<b>Sistema de Rateio</b>	Existem no Sistema Metropolitano de Transporte, as seguintes integrações tarifárias: <p>(i) No município da Praia Grande, com as linhas municipais, nos Terminais Municipais de Tude Bastos e Tatico, através de Convênio. O passageiro realiza transferência no terminal sem o pagamento de tarifa ou com complemento da tarifa integrada, e nos trechos comuns entre linhas. As integrações são realizadas somente por meio do cartão inteligente.</p>

Autoridade Metropolitana Responsável	Secretaria dos Transportes Metropolitanos – STM; Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos – EMTU/SP
	<ul style="list-style-type: none"> <li>No município de Santos, com as linhas municipais, no Terminal Municipal do Valongo. O passageiro realiza transferência dentro do terminal sem o pagamento de tarifa.</li> </ul> <p>O Anexo 19 do Contrato disciplina o Sistema de Rateio entre os operadores de transporte público.</p> <p>A Concessionária solicitará à EMTU/SP a emissão de série de créditos eletrônicos a serem disponibilizados à sua rede de distribuição.</p> <p>O valor da série de créditos será apresentado pela Concessionária e deve ser suficiente para atender a demanda por um período maior que um mês e não superior a seis meses.</p> <p>A Concessionária comercializará os créditos emitidos pela EMTU/SP em sua rede de distribuição, conforme item 4 (Diretrizes da Bilhetagem Eletrônica da Concessionária) deste anexo.</p> <p>O valor da venda de créditos será depositado, obrigatoriamente, em Conta de Arrecadação.</p> <p>Os valores depositados serão transferidos diariamente para a conta corrente de livre movimentação da Concessionária e da EMTU/SP.</p> <p>Os valores devidos à EMTU/SP, referente ao gerenciamento da Concessão e demais obrigações da Concessionária, nos termos do Contrato, serão recebidos pela EMTU/SP e pelo Poder Concedente a partir da Conta de Arrecadação, na forma estabelecida no Contrato de Prestação de Serviços de Administração a ser firmado.</p> <p>Quando da utilização dos créditos emitidos pela EMTU/SP e distribuídos pela Concessionária, em sistemas municipais da RMBS, também serão rateados para os municípios os valores a partir da Conta de Arrecadação, nos termos dos Convênios celebrados pelo Poder Concedente com os respectivos municípios e do Contrato.</p> <p>A EMTU/SP acompanhará o saldo entre os créditos emitidos e já vendidos por meio dos registros do SBE e depósitos na Conta de Arrecadação.</p> <p>O saldo final de créditos em trânsito, não utilizado pelos usuários, quando da adesão ao Sistema de Arrecadação Centralizada, ou término da Concessão, deverá ser transferido</p>

<b>Autoridade Metropolitana Responsável</b>	<b>Secretaria dos Transportes Metropolitanos – STM; Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos – EMTU/SP</b>												
	à EMTU/SP, a fim de garantir o futuro ressarcimento aos usuários.												
<b>Ordem de Prioridade nos Repasses</b>	Não identificada nas informações disponibilizadas.												
<b>Periodicidade dos Repasses</b>	<p>Os depósitos na Conta de Arrecadação deverão seguir os</p> <table border="1" data-bbox="592 546 1426 887"> <thead> <tr> <th data-bbox="628 568 871 669">Tipo de operação</th> <th data-bbox="871 568 1015 669">Fato Gerador</th> <th data-bbox="1015 568 1169 669">Depósito na Conta Arrecadação</th> <th data-bbox="1169 568 1401 669">Transferência para conta corrente da Concessionária e EMTU/SP</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="628 669 871 779">Venda em pré-pagamento, com carga no cartão após pagamento de pedido</td> <td data-bbox="871 669 1015 779">Pagamento do pedido</td> <td data-bbox="1015 669 1169 779">D+1</td> <td data-bbox="1169 669 1401 779">D+2</td> </tr> <tr> <td data-bbox="628 779 871 887">Venda a vista, com carga no cartão do usuário no ato da venda</td> <td data-bbox="871 779 1015 887">Ato da venda</td> <td data-bbox="1015 779 1169 887">D + 2</td> <td data-bbox="1169 779 1401 887">D+3</td> </tr> </tbody> </table> <p data-bbox="628 887 948 913">Obs.: "D" data do fato gerador</p> <p data-bbox="592 927 1342 960">prazos estabelecidos abaixo, conforme tipo de operação.</p>	Tipo de operação	Fato Gerador	Depósito na Conta Arrecadação	Transferência para conta corrente da Concessionária e EMTU/SP	Venda em pré-pagamento, com carga no cartão após pagamento de pedido	Pagamento do pedido	D+1	D+2	Venda a vista, com carga no cartão do usuário no ato da venda	Ato da venda	D + 2	D+3
Tipo de operação	Fato Gerador	Depósito na Conta Arrecadação	Transferência para conta corrente da Concessionária e EMTU/SP										
Venda em pré-pagamento, com carga no cartão após pagamento de pedido	Pagamento do pedido	D+1	D+2										
Venda a vista, com carga no cartão do usuário no ato da venda	Ato da venda	D + 2	D+3										
<b>Cronograma de Implantação de Novos Sistemas de Arrecadação e Repartição Tarifária</b>	<p>A Concessionária fica obrigada a aderir ao Sistema de Arrecadação Centralizada que vier a ser implantado ou adotado pelo Poder Concedente, após a sua implantação, por meio de contrato de adesão específico onde constarão as responsabilidades de cada parte, plano de ação, cronograma de implantação e os custos envolvidos.</p> <p>Com a adesão ao Sistema de Arrecadação Centralizada, as funções de emissão, distribuição, comercialização e arrecadação de bilhetes, vale-transporte, escolar e demais títulos de direito de viagem poderão passar da EMTU/SP e da Concessionária para o referido sistema, cabendo a Concessionária a aceitação em seus veículos e terminais dos títulos emitidos pelo Sistema de Arrecadação Centralizada.</p>												
<b>Instituição financeira custodiante</b>	Não identificada nas informações disponibilizadas.												

<b>Bilhetagem - Santos<sup>42</sup></b>	
<b>Autoridade Responsável</b>	Companhia de Engenharia de Tráfego
<b>Instrumento Contratual/Convênio</b>	Existe no Sistema Metropolitano de Transporte, a seguinte integração tarifária: no município de Santos, com as linhas

<sup>42</sup> O contrato menciona sistema de bilhetagem eletrônica, mas não há muitas informações disponíveis.

<b>Bilhetagem - Santos<sup>42</sup></b>	
	municipais, no Terminal Municipal do Valongo. O passageiro realiza transferência dentro do terminal sem o pagamento de tarifa.
<b>Conta de Arrecadação /Centralização</b>	Não identificada nas informações disponibilizadas.
<b>Conta de Repasse</b>	Não identificada nas informações disponibilizadas.
<b>Conta de Complementação</b>	Não identificada nas informações disponibilizadas.
<b>Sistema de Rateio</b>	Não identificado nas informações disponibilizadas.
<b>Ordem de Prioridade nos Repasses</b>	Não identificada nas informações disponibilizadas.
<b>Periodicidade dos Repasses</b>	Não identificada nas informações disponibilizadas.
<b>Cronograma de Implantação de Novos Sistemas de Arrecadação e Repartição Tarifária</b>	Não identificada nas informações disponibilizadas.
<b>Instituição financeira custodiante</b>	Não identificada nas informações disponibilizadas.

<b>Bilhetagem - Guarujá</b>	
<b>Autoridade Responsável</b>	Secretaria de Defesa e Convivência Social
<b>Instrumento Contratual/Convênio</b>	Não identificado nas informações disponibilizadas.
<b>Conta de Arrecadação /Centralização</b>	Não identificada nas informações disponibilizadas.
<b>Conta de Repasse</b>	Não identificada nas informações disponibilizadas.
<b>Conta de Complementação</b>	Não identificada nas informações disponibilizadas.
<b>Sistema de Rateio</b>	A Concessionária assumirá a comercialização, na forma do Edital, de todos os créditos eletrônicos de transporte para uso no serviço licitado a partir da data de início de sua operação, não tendo direito a participação em receitas dessa comercialização auferidas anteriormente a essa data. Ao final da Concessão a Concessionária não será obrigada a repassar aos futuros concessionários quaisquer receitas decorrentes de créditos eletrônicos comercializados até as 23h59min do dia de encerramento da Concessão.
<b>Ordem de Prioridade nos Repasses</b>	Não identificada nas informações disponibilizadas.
<b>Periodicidade dos Repasses</b>	Não identificada nas informações disponibilizadas.
<b>Cronograma de Implantação de Novos Sistemas de</b>	A implantação do sistema eletrônico de cadastramento, controle de benefícios e comercialização antecipada de passagens, através de postos de atendimento e venda

<b>Bilhetagem - Guarujá</b>	
<b>Arrecadação e Repartição Tarifária</b>	integrados, incluindo estudantes, idosos, vale transporte, pessoas com mobilidade reduzida e demais usuários que utilizam os serviços de transporte público de passageiros deverão ser efetivados em até 180 (cento e oitenta) dias a contar da assinatura do Contrato de Concessão.
<b>Instituição financeira custodiante</b>	Não identificada nas informações disponibilizadas.

<b>Bilhetagem – Praia Grande</b>	
<b>Autoridade Responsável</b>	Secretaria Municipal de Transportes - SETRANSP
<b>Instrumento Contratual/Convênio</b>	<p>Existe no Sistema Metropolitano de Transporte, a seguinte integração tarifária: no município da Praia Grande, com as linhas municipais, nos Terminais Municipais de Tude Bastos e Tatico, através de Convênio. O passageiro realiza transferência no terminal sem o pagamento de tarifa ou com complemento da tarifa integrada, e nos trechos comuns entre linhas. As integrações são realizadas somente por meio do cartão inteligente.</p> <p>Durante o prazo de concessão, a Secretaria Municipal de Transportes poderá autorizar em conjunto com a Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo – EMTU/SP, a integração e adequação de novas linhas do sistema Municipal com o Intermunicipal, de acordo com o estabelecido em Convênio apresentado no Anexo VIII do Edital.</p> <p>A Concedente poderá realizar novos convênios, com a Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos – EMTU/SP, visando formas de integração do sistema municipal com o intermunicipal, sendo a Concessionária, anuente.</p>
<b>Conta de Arrecadação /Centralização</b>	<p>A Concessionária compromete-se a manter em conta corrente os valores provenientes da venda dos meios de pagamento aos usuários e os saldos depois de deduzido o valor correspondente ao repasse decorrente do uso verificado na prestação do serviço.</p> <p>Finda a concessão e, havendo saldo na conta supra referida, a Concessionária deverá apurar individualmente a quantidade de passagens, ressarcindo os usuários detentores de tais créditos ou migrá-los individualmente à nova Concessionária.</p> <p>O saldo decorrente da diferença entre o valor da venda antecipada de créditos de viagens através de meios de pagamento aos usuários e os valores correspondentes ao consumo de viagens, assim entendida a validação dos créditos</p>

<b>Bilhetagem – Praia Grande</b>	
	<p>nos veículos, constitui-se receita remanescente do Sistema de Transporte Coletivo de Praia Grande e deverá ser mantida em conta corrente específica pela Concessionária, doravante denominada Conta Arrecadação.</p> <p>Ao término da concessão, o valor correspondente ao saldo da Conta Arrecadação deverá ser transferido para uma nova concessionária ou reembolsado aos usuários que possuam esses créditos. Isso deve ser feito conforme descrito no subitem e.1 da Cláusula 531ª, para cobrir o serviço de transporte já comercializado, utilizando os meios de pagamento em circulação entre os usuários.</p>
<b>Conta de Repasse</b>	Não identificada nas informações disponibilizadas.
<b>Conta de Complementação</b>	Não identificada nas informações disponibilizadas.
<b>Sistema de Rateio</b>	Não identificado nas informações disponibilizadas.
<b>Ordem de Prioridade nos Repasses</b>	Não identificada nas informações disponibilizadas.
<b>Periodicidade dos Repasses</b>	Não identificada nas informações disponibilizadas.
<b>Cronograma de Implantação de Novos Sistemas de Arrecadação e Repartição Tarifária</b>	<p>A Concessionária compromete-se a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) Implantar um sistema de comercialização de meios de pagamento das passagens aos usuários e do correspondente sistema de controle embarcado nos veículos (bilhetagem eletrônica);</li> <li>(ii) Implantar sistema de comercialização de meios de pagamento das passagens, de forma transitória, a vigorar até a implantação definitiva do sistema automático de arrecadação, com o uso de meios convencionais (mídia em papel).</li> </ul>
<b>Instituição financeira custodiante</b>	Não identificada nas informações disponibilizadas.

<b>Bilhetagem - Cubatão</b>	
<b>Autoridade Responsável</b>	Companhia Municipal de Trânsito-CMT
<b>Instrumento Contratual/Convênio</b>	Com o novo sistema de bilhetagem eletrônica, os ônibus municipais passaram a ter integração com os ônibus intermunicipais, veículo leve sobre trilhos (VLT) e transporte alternativo, dando a oportunidade do morador de Cubatão utilizar todo o sistema de transporte público da Baixada Santista com apenas um cartão de transporte.
<b>Conta de Arrecadação /Centralização</b>	Não identificada nas informações disponibilizadas.
<b>Conta de Repasse</b>	Não identificada nas informações disponibilizadas.

<b>Bilhetagem - Cubatão</b>	
<b>Conta de Complementação</b>	Não identificada nas informações disponibilizadas.
<b>Sistema de Rateio</b>	Não identificado nas informações disponibilizadas.
<b>Ordem de Prioridade nos Repasses</b>	Não identificada nas informações disponibilizadas.
<b>Periodicidade dos Repasses</b>	Não identificada nas informações disponibilizadas.
<b>Cronograma de Implantação de Novos Sistemas de Arrecadação e Repartição Tarifária</b>	Não identificada nas informações disponibilizadas.
<b>Instituição financeira custodiante</b>	Não identificada nas informações disponibilizadas.

<b>Bilhetagem - São Vicente<sup>43</sup></b>	
<b>Autoridade Responsável</b>	Secretaria de Mobilidade Urbana-SEMOB
<b>Instrumento Contratual/Convênio</b>	O Poder Concedente pode determinar à Concessionária modificações na operação do Sistema de Transporte Público Coletivo Municipal, como a Integração com o Sistema de Transporte Metropolitano, o que já ocorreu por meio do Convênio 003/2023.
<b>Conta de Arrecadação /Centralização</b>	A partir da data de início de sua operação, a Concessionária será responsável pela emissão dos créditos de viagem, pelo gerenciamento das receitas geradas e pela comercialização antecipada destes créditos em sua rede de distribuição, sendo obrigada a transportar todos os usuários detentores de créditos eletrônicos existentes no sistema quando da data de início da operação dos serviços, bem como não será obrigada a repassar aos futuros concessionários quaisquer receitas decorrentes de créditos eletrônicos comercializados até às 23h59min do dia de encerramento da concessão.
<b>Conta de Repasse</b>	Não identificada nas informações disponibilizadas.
<b>Conta de Complementação</b>	Não identificada nas informações disponibilizadas.
<b>Sistema de Rateio</b>	Uma vez que o pagamento do presente contrato é através de Tarifa Quilométrica de Remuneração e os créditos vendidos antecipadamente são utilizados para efetuar o pagamento do subsídio à Concessionária, finda a concessão, o Poder Concedente ficará responsável pela migração dos créditos remanescentes à nova Concessionária.

<sup>43</sup> O contrato menciona sistema de bilhetagem eletrônica, mas não há muitas informações disponíveis.

<b>Bilhetagem - São Vicente<sup>43</sup></b>	
	A Concedente poderá realizar auditorias e demais procedimentos de verificação referente à gestão financeira do SBE e aos créditos remanescentes, a qualquer tempo.
<b>Ordem de Prioridade nos Repasses</b>	Não identificada nas informações disponibilizadas.
<b>Periodicidade dos Repasses</b>	Não identificada nas informações disponibilizadas.
<b>Cronograma de Implantação de Novos Sistemas de Arrecadação e Repartição Tarifária</b>	Não identificado nas informações disponibilizadas.
<b>Instituição financeira custodiante</b>	Não identificada nas informações disponibilizadas.