

Estudo Nacional de Mobilidade Urbana



Relatório de Diagnóstico Volume 2

Região de Desenvolvimento Integrado da Grande Teresina

Junho 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 e 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

Índice	4
Lista de Tabelas	6
Lista de Figuras	7
1 Introdução	8
2 Apêndice I - Aspecto Institucional	9
2.1 Estruturas Governamentais da RIDE	9
2.1.1 Composição e caracterização da RIDE	9
2.1.2 Conselho Administrativo da RIDE GT	11
2.1.3 Agência Nacional de Transportes Terrestres	15
2.1.4 Agência de Regulação dos Serviços Públicos Delegados do Estado do Piauí - AGRESPI	15
2.1.5 Secretarias Estaduais - Piauí	16
2.1.6 Agência Estadual de Mobilidade Urbana e Serviços Públicos - MOB	19
2.1.7 Secretarias Estaduais - Maranhão	19
2.1.8 Normas, diretrizes e planos aplicáveis à RIDE	20
2.1.9 Planejamento urbano integrado	23
2.2 Área de Estudo: Teresina e Timon	25
2.2.1 Teresina	25
2.2.2 Timon	34
2.2.3 Normas sobre transporte coletivo urbano nos Municípios da Área de Estudo	38
2.3 Conclusões sobre os aspectos institucionais	42
2.3.1 Governança da RIDE	42
3 Apêndice II – Aspectos Jurídico e Regulatório	44
3.1 Urbanístico	44
3.2 Ambiental	45
3.3 Operacional	47
3.4 Diagnóstico das operações existentes	48
3.4.1 Operações de Transporte Coletivo de Passageiros na RIDE (Ônibus semiurbano) ...	48

3.4.2	Operações de Transporte nos Municípios da Área de Estudo	50
3.4.3	Ônibus Municipal (Teresina)	50
3.4.4	Demais Municípios da RIDE GT	55
3.4.5	Sistemas de bilhetagem.....	55
3.5	Conclusões dos aspectos jurídicos e regulatórios das operações	58
3.6	Anexos Jurídicos	60
3.6.1	Framework Geral da RIDE.....	60
3.6.2	Operações existentes de transporte	61
3.6.3	Sistema de Bilhetagem na RIDE GT.....	73

Lista de Tabelas

Tabela 1: Diretrizes e ações para melhorias no transporte público coletivo e na mobilidade urbana	31
Tabela 2: Relação de Linhas do Contrato de Concessão n° 36/2014	51
Tabela 3: Relação de Linhas do Contrato de Concessão n° 37/2014	52
Tabela 4: Relação de Linhas do Contrato de Concessão n° 38/2014	53
Tabela 5: Relação de Linhas do Contrato de Concessão n° 39/2014	54

Lista de Figuras

Figura 1: Estrutura de Governança do Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional. 14

1 Introdução

Este Caderno de Apêndices é integrante do relatório D1 – Relatório de Diagnóstico da Região Integrada de Desenvolvimento da Grande Teresina – RIDE GT (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 RIDE GT, constante no capítulo 3.7 do Relatório de Diagnóstico.

2 Apêndice I - Aspecto Institucional

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

2.1 Estruturas Governamentais da RIDE

2.1.1 Composição e caracterização da RIDE

De início, cumpre destacar que embora as regiões integradas de desenvolvimento, a exemplo da RIDE GT, possuam semelhanças de caráter urbanístico e econômico, se comparadas às regiões metropolitanas, tais institutos receberam tratamento diferenciado entre si no ordenamento jurídico brasileiro. Em verdade, as regiões integradas de desenvolvimento não possuem natureza jurídica e características tão bem delineadas, ao contrário das regiões metropolitanas.

As regiões metropolitanas, ao lado das aglomerações urbanas e microrregiões, estão previstas no § 3º do art. 25 da Constituição Federal, que dispõe que “os Estados poderão, mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, constituídas por agrupamentos de municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum”. No mesmo sentido, a Lei Federal nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015 (“Estatuto da Metrópole”) define as regiões metropolitanas, em seu art. 2º, VII, como sendo “unidade regional instituída pelos Estados, mediante lei complementar, constituída por agrupamento de Municípios limítrofes para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum”.

Dessa forma, as regiões metropolitanas consistem em instrumentos adotados pelos estados para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum envolvendo municípios limítrofes. Em que pese a Constituição Federal ter sugerido que as regiões metropolitanas não envolveriam municípios pertencentes a mais de um ente federativo, o Estatuto da Metrópole, em seu art. 4º, permitiu a criação de região metropolitana ou de aglomeração urbana envolvendo municípios pertencentes a mais de uma unidade da federação, mediante a edição de múltiplas leis complementares estaduais¹.

¹ “Art. 4º A instituição de região metropolitana ou de aglomeração urbana que envolva Municípios pertencentes a mais de um Estado será formalizada mediante a aprovação de leis complementares pelas assembleias legislativas de cada um dos Estados envolvidos”.

Em contraposição à disciplina das regiões metropolitanas, a Constituição Federal não faz referência direta² à natureza jurídica e às características principais das regiões integradas de desenvolvimento, embora haja uma alusão, no § 1º do art. 43³, quanto às condições para integração de regiões em desenvolvimento, incluída a necessidade de lei complementar federal que disponha sobre as suas condições e a composição dos respectivos organismos que elaborarão os planos regionais. De todo modo, sob um viés mais acadêmico, têm-se concebido as regiões integradas de desenvolvimento como áreas análogas em características a regiões metropolitanas, necessariamente envolvendo mais de um estado, sob criação de lei federal específica que delimite os municípios integrantes, e que fixe as competências assumidas pelo colegiado dessas municipalidades⁴.

Sublinhe-se que o art. 22 do Estatuto da Metrópole estabelece que suas disposições aplicam-se, no que couber, às regiões integradas de desenvolvimento que tenham características de região metropolitana ou de aglomeração urbana, criadas mediante lei complementar federal, com base no art. 43 da Constituição Federal, até a data de entrada em vigor dessa norma. Já o parágrafo único do art. 43 prevê que, a partir da data de entrada em vigor do Estatuto da Metrópole, a instituição de unidades territoriais urbanas que envolvam Municípios pertencentes a mais de um Estado deve ocorrer mediante a aprovação de leis complementares pelas assembleias legislativas de cada um dos Estados envolvidos, sem prejuízo da possibilidade de constituição de consórcios intermunicipais.

Dessa forma, não há, no ordenamento jurídico vigente, diploma dedicado a regulamentar as regiões de integração e desenvolvimento econômico, exceto pela aplicação do Estatuto da Metrópole no quanto cabível.

A Região Integrada de Desenvolvimento da Grande Teresina (“RIDE” e “RIDE GT”, respectivamente) foi criada pela Lei Complementar Federal nº 112, de 19 de setembro de 2001 (“LC

² Embora os artigos 21, IX, 43 e 48, IV da Constituição Federal tangenciem o tema, conforme destacamos a seguir: Nos termos do art. 21, IX: “Art. 21. Compete à União: (...) IX - elaborar e executar planos nacionais e regionais de ordenação do território e de desenvolvimento econômico e social”.

³ “Art. 43. Para efeitos administrativos, a União poderá articular sua ação em um mesmo complexo geoeconômico e social, visando a seu desenvolvimento e à redução das desigualdades regionais.

§ 1º Lei complementar disporá sobre:

I - as condições para integração de regiões em desenvolvimento;

II - a composição dos organismos regionais que executarão, na forma da lei, os planos regionais, integrantes dos planos nacionais de desenvolvimento econômico e social, aprovados juntamente com estes”.

⁴ CAVALCANTE, Luiz. Regiões metropolitanas e regiões integradas de desenvolvimento: em busca de uma delimitação conceitual. Brasília: Núcleo de Estudos e Pesquisas da Consultoria Legislativa, 2020. Disponível em: <<https://www12.senado.leg.br/publicacoes/estudos-legislativos/tipos-de-estudos/textos-para-discussao/td273>>. Acesso em: 10 de novembro de 2024.

nº 112/2001”). Como é característico das RIDEs, a RIDE GT engloba municípios de dois Estados diferentes, sendo eles o Maranhão e o Piauí. Inicialmente, a RIDE GT contava com 13 (treze) municípios, sendo apenas o de Timon pertencente ao Estado do Maranhão, e os seguintes, ao Estado do Piauí: Altos, Beneditinos, Coivaras, Curalinho, Demerval Lobão, José de Freitas, Lagoa Alegre, Lagoa do Piauí, Miguel Leão, Monsenhor Gil, Teresina e União.

Não obstante, em 2009, foi instalado o Município de Nazária, emancipado do Município de Teresina desde 1993, após aprovação em plebiscito⁵. Uma vez que o art. 1º, § 2º, da LC nº 112/2001, prevê a integração automática à RIDE GT dos Municípios que forem constituídos a partir de desmembramento de Municípios originalmente previstos na RIDE GT, desde sua instalação, o Município de Nazária é cidade integrante da RIDE GT, que atualmente compreende 14 (quatorze) Municípios.

O Decreto Federal nº 10.129, de 25 de novembro de 2019 (“Decreto Federal nº 10.129/2019”), dispõe sobre a RIDE GT, e estipula, em seu art. 2º, os assuntos de interesse da RIDE GT como os serviços públicos comuns aos Estados do Piauí e do Maranhão e aos Municípios que compõem a RIDE, incluindo os serviços de infraestrutura econômica e urbana (inciso I), o desenvolvimento urbano integrado e sustentável (inciso II), e o transporte e sistema viário (inciso VI)⁶.

2.1.2 Conselho Administrativo da RIDE GT

Como órgão de governança da RIDE GT, o Conselho Administrativo da Região Integrada de Desenvolvimento da Grande Teresina (“COARIDE”) foi instituído por meio da LC nº 112/2001 e regulamentado pelo Decreto Federal nº 10.129/2019, segundo o qual a finalidade do COARIDE é planejar, monitorar e avaliar as atividades a serem desenvolvidas na RIDE GT (art. 5º).

Quanto à composição do COARIDE, tem-se que, recentemente, sofreu alterações pelo Decreto nº 11.918, de 14 de fevereiro de 2024, que determinou que o Conselho será presidido pelo Secretário-Executivo do Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional e constituído (i) pelo Diretor da Diretoria de Planejamento e Articulação de Políticas da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (“Sudene”); (ii) por um representante do Estado do Maranhão e outro do Estado do Piauí, indicados pelos respectivos Governadores; (iii) por três representantes dos Municípios que

⁵ Prefeitura de Nazária. História da Cidade. Disponível em: <<https://nazaria.pi.gov.br/historia-da-cidade.php>>. Acesso em: 10 de novembro de 2024.

⁶ Vale mencionar também o art. 3º da LC nº 19/2001, segundo o qual “*Consideram-se de interesse da Região Integrada de Desenvolvimento da Grande Teresina os serviços públicos comuns aos Estados do Piauí, do Maranhão e aos Municípios que a integram, especialmente aqueles relacionados às áreas de infra-estrutura, prestação de serviços e de geração de empregos*”.

integram a RIDE GT, indicados pelos Prefeitos dos Municípios que a integram, sendo um de cada Estado integrante da RIDE GT; e (iv) por dois representantes de diferentes organizações da sociedade civil que atuem nos Municípios integrantes da RIDE GT e se enquadrem nos assuntos de interesse da mesma, nos termos do art. 7º do Decreto Federal nº 10.129/2019.

Ainda em relação às deliberações do COARIDE, é estipulada regularidade nas reuniões do Conselho, que deverão ocorrer trimestralmente e em caráter extraordinário sempre que convocado por aqueles com competência para tanto (art. 7º, § 6º).

Nota-se, no entanto, que não foram localizadas informações acerca das reuniões nos portais dos órgãos públicos pertinentes, tampouco situado sítio específico do COARIDE.

No mais, são elencadas as competências do COARIDE no art. 6º do Decreto nº 10.129/2019, conforme transcrito abaixo:

“I - planejar, monitorar e avaliar as atividades desenvolvidas na Ride da Grande Teresina;

II - coordenar a elaboração do PDGT e do Programa Especial de Desenvolvimento da Ride da Grande Teresina e de suas alterações;

III - propor à Câmara de Políticas de Integração Nacional e Desenvolvimento Regional de que trata o Decreto nº 9.810, de 2019, a instituição ou a revisão de planos, de programas e de projetos para o desenvolvimento integrado da Ride da Grande Teresina e a integração e a unificação dos serviços públicos comuns aos entes federativos que a compõem;

IV - indicar providências à Câmara de Políticas de Integração Nacional e Desenvolvimento Regional para compatibilizar as ações desenvolvidas na Ride da Grande Teresina com as demais ações e instituições de desenvolvimento regional e urbano;

V - harmonizar os programas e os projetos de interesse da Ride da Grande Teresina com os planos regionais e nacionais de desenvolvimento;

VI - apoiar as iniciativas dos Estados do Maranhão e do Piauí e dos Municípios que compõem a Ride da Grande Teresina relativas à governança interfederativa, conforme o disposto na Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015; e

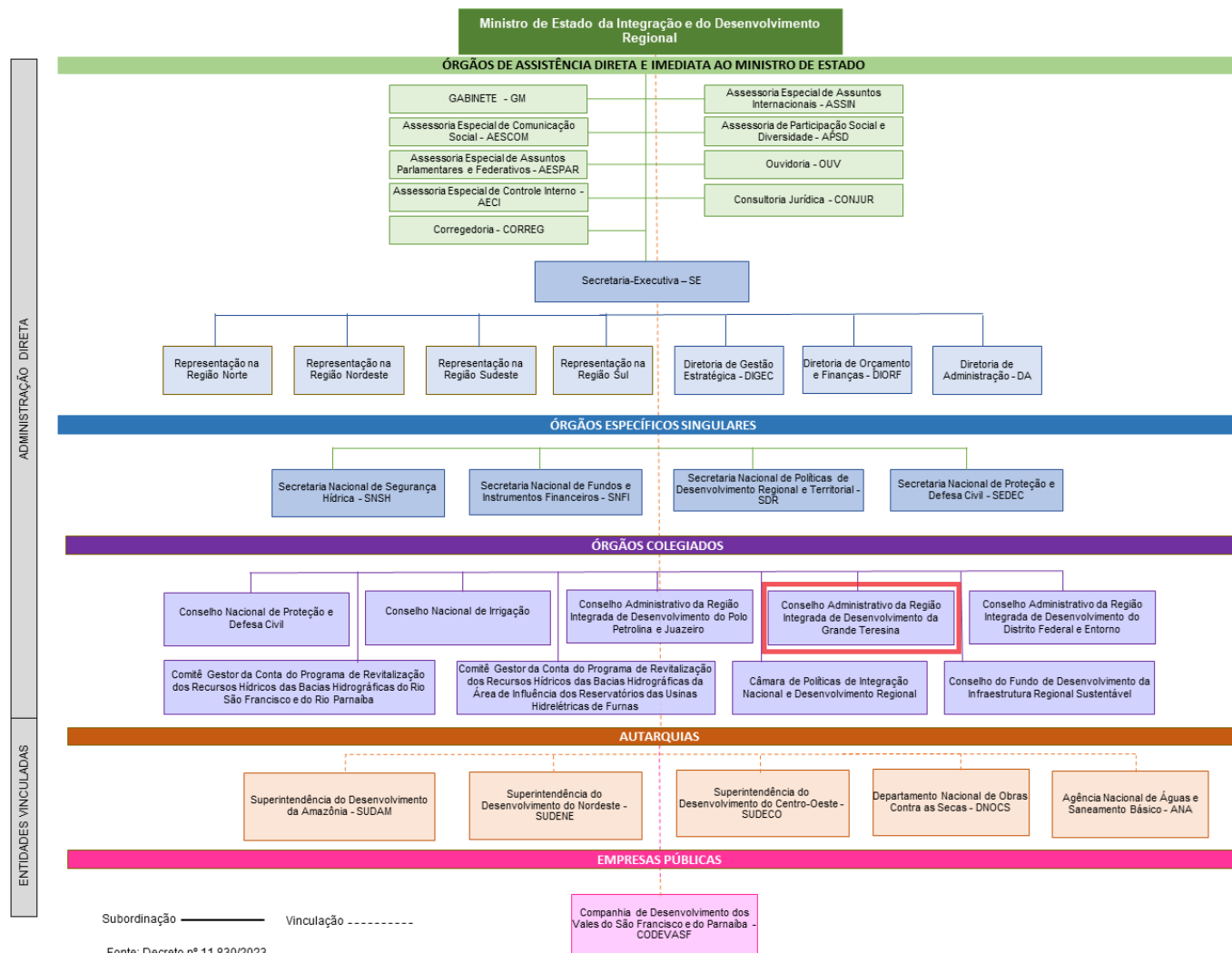
VII - aprovar seu regimento interno”.

Relevante mencionar que o COARIDE é integrante do Sistema de Governança do Desenvolvimento Regional instituído por meio do Decreto Federal nº 9.810, de 30 de maio de 2019, e posteriormente revogado pelo Decreto Federal nº 11.962, de 22 de março de 2024 (“Decreto Federal nº 11.962/2024”), que regulamenta a Política Nacional de Desenvolvimento Regional (“PNDR”). Nesta seara, cumpre destacar que as RIDEs configuram sub-regiões especiais da escala sub-regional do PNDR, conforme o art. 5º, § 1º, inciso II do Decreto Federal nº 11.962/2024.

No organograma abaixo, ilustra-se o posicionamento do COARIDE no sistema de integração e desenvolvimento regional⁷:

⁷ Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional. Organograma MIDR. Disponível em: <<https://www.gov.br/mdr/pt-br/acesso-a-informacao/institucional/estrutura-regimental-1/estrutura-regimental/organograma-midr>>. Acesso em: 18 de novembro de 2024.

Figura 1: Estrutura de Governança do Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional



Fonte: Decreto nº 11.830/2023

Fonte: Decreto Federal nº 11.830/2023

2.1.3 Agência Nacional de Transportes Terrestres

No que se refere aos serviços rodoviários de passageiros de ônibus da RIDE GT, com fulcro no arts. 22, inciso III e 26, inciso I, da Lei federal nº 10.233, de 5 de junho de 2001⁸ (“Lei nº 10.233/2001”), a competência regulatória e fiscalizatória é atribuída à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), uma vez que os serviços de transporte público, nesse cenário, são considerados transporte interestadual semiurbano de passageiros, em decorrência do transporte se dar entre municípios de diferentes unidades federativas.

Note-se que, conforme detalhado no item 3.4.1.1, foi celebrado em 2016 convênio entre a ANTT e o Consórcio Intermunicipal de Mobilidade Urbana, a fim de delegar competências relacionadas à gestão, planejamento, regulação, fiscalização e prestação do serviço público de transporte rodoviário interestadual semiurbano de passageiros entre os municípios de Timon e Teresina.

2.1.4 Agência de Regulação dos Serviços Públicos Delegados do Estado do Piauí - AGRESPI

A nível estadual, além do COARIDE, verifica-se a Agência de Regulação dos Serviços Públicos Delegados do Estado do Piauí (AGRESPI), autarquia sob regime especial, vinculada à Secretaria de Governo do Piauí, e criada pela Lei Estadual nº 7.049, de 16 de outubro de 2017⁹ (“Lei Estadual nº 7.049/2017”), conforme alterada pela Lei Estadual nº 7.763, de 30 de março de 2022 (“Lei Estadual nº 7.763/2022”).

A Lei Estadual nº 7.763/2022 enfatizou a autonomia da AGRESPI enquanto autarquia, conforme art. 1-A, transcrito abaixo:

“Art. 1º- A. A natureza especial conferida à AGRESPI é caracterizada pela ausência de tutela ou de subordinação hierárquica, pela autonomia

⁸ “Art. 22. Constituem a esfera de atuação da ANTT:

(...)

III – o transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros”.

(...)

Art. 26. Cabe à ANTT, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Rodoviário:

I - publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de permissão para prestação de serviços regulares de transporte rodoviário interestadual semiurbano de passageiros;”

⁹ “Art. 1º, Lei Estadual nº 7.049/2017. *Fica criada a Agência Reguladora dos Serviços Públicos Delegados do Estado do Piauí - AGRESPI, autarquia sob regime especial, vinculada diretamente à Secretaria de Governo SEGOV, com sede e foro na Capital do Estado, com prazo de duração indeterminado e atuação em todo território do Estado do Piauí, com a finalidade de regular e fiscalizar os serviços públicos delegados do Estado do Piauí*”.

funcional, decisória administrativa e financeira e pela investidura a termo de seus diretores e estabilidade durante os mandatos, bem como pelas demais disposições constantes desta Lei ou de leis específicas voltadas à sua implementação.

§ 1º A autonomia administrativa da AGRESPI é caracterizada pelo exercício das seguintes competências:

I - solicitar diretamente da Administração direta e indireta estadual:

a) autorização para a realização de concursos públicos;

b) provimento dos cargos autorizados em lei para seu quadro de pessoal, observada a disponibilidade orçamentária;

c) alterações no respectivo quadro de pessoal, fundamentadas em estudos de dimensionamento, bem como alterações nos planos de carreira de seus servidores;

II - conceder diárias e passagens em deslocamentos intermunicipais, nacionais e internacionais e autorizar afastamentos do Estado aos servidores da agência;

III - celebrar contratos administrativos e prorrogar contratos em vigor relativos a atividades de custeio, independentemente do valor”.

Reitera-se, no entanto, que o principal objetivo da AGRESPI é regular e fiscalizar os serviços públicos delegados do Estado do Piauí, entre eles o transporte e a infraestrutura geral, podendo a Agência regular serviços de competência de outras esferas de Governo, desde que essas atribuições lhe sejam delegadas por meio de convênio, acordo, contrato ou instrumentos semelhantes¹⁰.

2.1.5 Secretarias Estaduais - Piauí

Recentemente, a organização administrativa do Estado do Piauí passou por alterações, entre elas, a Lei Estadual nº 8.369, de 30 de abril de 2024 (Lei Estadual nº 8.369/2024). Embora a Secretaria do Planejamento contemple posição de maior relevância, por ser órgão central do Governo do

¹⁰ Agência reguladora de serviços públicos delegados do Estado do Piauí. Sobre a AGRESPI. Disponível em: <<http://www.agrespi.pi.gov.br/sobre.php>>. Acesso em: 18 de novembro de 2024.

Estado, sintetiza-se abaixo a função e as competências das quatro secretarias de maior pertinência para o objeto deste estudo, conforme organização administrativa atualizada.

2.1.5.1 Secretaria de Estado da Infraestrutura – SEINFRA

Criada pela Lei Estadual n° 7.884, de 08 de dezembro de 2022 (“Lei Estadual n° 7.884/2022”), a SEINFRA tem por finalidade, entre outros, projetar, licitar, executar, fiscalizar e receber obras e serviços de engenharia de interesse do governo estadual, bem como incorporar as ações de fortalecimento e ampliação da infraestrutura à atuação do Estado (art. 22, incisos I e III).

Ainda, além da execução e fiscalização das obras de infraestrutura, a SEINFRA cumpre o papel de articulação com os órgãos e entidades atuantes no setor, configurando assim relevante função no desenvolvimento do Estado do Piauí.

Conforme informações disponibilizadas no sítio da SEPLAN (definido abaixo), a SEINFRA está encarregada de executar 20 (vinte) das propostas apontadas no Orçamento Participativo Digital, a serem realizadas ao longo do ano de 2025¹¹.

2.1.5.2 Secretaria de Estado do Planejamento – SEPLAN

A Secretaria de Estado do Planejamento tem como objetivo organizar e promover atividades institucionais e político-administrativas relacionadas ao planejamento governamental, à programação estratégica e ao orçamento estadual, visando o desenvolvimento econômico e social do estado do Piauí. Como órgão central do Governo do Estado, a SEPLAN desempenha um papel fundamental na formulação, acompanhamento e avaliação das políticas públicas.

Dentre as competências que lhe foram atribuídas por meio da Lei Estadual n° 7.884/2022, nota-se que a SEPLAN cumpre um papel não só no mapeamento e levantamento de informações para consolidar o entendimento da situação atual do Estado do Piauí, mas também na promoção e coordenação de projetos visando o desenvolvimento da região.

2.1.5.3 Secretaria de Estado dos Transportes – SETRANS

Nos termos da Lei Estadual n° 7.884/2022¹², à Secretaria de Estado dos Transportes do Piauí compete a definição e promoção da política de transportes do Estado piauiense. Adicionalmente, a

¹¹ Disponível em: <https://www.seplan.pi.gov.br/governo-do-estado-anuncia-execucao-de-148-propostas-aprovadas-no-orcamento-participativo-opa-para-2025/>. Acesso em 25 de novembro de 2024.

¹² Nota-se que, embora conste no sítio do Governo do Piauí que a SETRANS foi criada pela Lei Complementar N° 83, de 12 de abril de 2007 (Governo do Estado do Piauí. *Secretaria de Estado dos Transportes* (SERANS). Competências. Disponível em: <<https://www.pi.gov.br/orgaos/SETRANS?id=10>>. Acesso em: 18 de novembro de 2024), referida lei não foi localizada na base de dados da Assembleia Legislativa do Estado do Piauí, restando incerta a atual situação da lei.

SETRANS desempenha um papel importante no desenvolvimento da infraestrutura de transportes do Piauí, pois é de sua responsabilidade planejar, regular, controlar, fiscalizar, conceder, permitir e autorizar a prestação de serviços de transporte coletivo intermunicipal (art. 40).

Destaca-se, ainda, o inciso XIV do art. 40 da Lei Estadual nº 7.884/2022, segundo o qual compete à SETRANS “*elaborar o Plano Diretor das Rotas de Transportes Intermunicipais*”.

Nesse sentido, enfatiza-se que, de acordo com informações divulgadas pelo Governo do Piauí, a SETRANS iniciou em fevereiro de 2024 a elaboração do Plano Diretor de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado do Piauí (“PDSTRIP”)¹³, não tendo sido localizadas informações posteriores.

2.1.5.4 Secretaria de Integração e Desenvolvimento Regional - SIDERPI

Anteriormente denominada “Secretaria de Desenvolvimento Regional, Abastecimento, Mineração e Energias Renováveis”¹⁴, a Secretaria de Integração e Desenvolvimento Regional possui competências relacionadas à mobilidade urbana, conforme o art. 33, inciso XI, da Lei Estadual nº 7.884/2022 abaixo:

“Art. 33. Compete à Secretaria de Desenvolvimento Regional, Abastecimento, Mineração e Energias Renováveis:

(...)

XI - realizar obras estruturantes, cabendo-lhe projetar, licitar, executar, fiscalizar, receber, direta ou indiretamente, obras e serviços de engenharia relativos a:

- a) construção de logradouros públicos e pavimentação de vias públicas nas zonas urbana e rural;*
- b) construção, manutenção e conservação de rodovias estaduais, pavimentadas ou não;*
- c) elaborar estudos, planejar pesquisas e programas, gerenciar projetos e executar obras relativas a projetos especiais definidos pelo Chefe do Poder Executivo;*
- d) exercer outras atividades correlatas”.*

¹³ Setor de comunicação do Governo do Estado do Piauí. Setrans inicia elaboração do Plano Diretor de Transporte. Disponível em: <<https://www.pi.gov.br/noticia/setrena>>. Publicado em: 06 fev. 2024. Acesso em: 18 de novembro de 2024.

¹⁴ Nota-se que nova denominação foi instituída por meio da Lei Estadual nº 8.369/2024.

Ainda, de acordo com informações disponibilizadas no sítio da SEPLAN, a SIDERPI fará a execução de 16 (dezesesseis) das propostas apontadas no Orçamento Participativo Digital, a serem realizadas ao longo do ano de 2025¹⁵.

2.1.6 Agência Estadual de Mobilidade Urbana e Serviços Públicos - MOB

Criada pela Lei nº 10.213, de 9 de março de 2015, a Agência Estadual de Mobilidade Urbana e Serviços Públicos integra a administração indireta do Poder Executivo do Estado do Maranhão e está vinculada à Casa Civil.

Entre as atribuições da MOB está a elaboração de estratégias de políticas públicas para o transporte e a mobilidade urbana, por meio da fiscalização, regulação, planejamento e controle dos meios de transporte e do sistema viário estadual.

2.1.7 Secretarias Estaduais - Maranhão

2.1.7.1 Secretaria de Estado das Cidades e Desenvolvimento Urbano – SECID

A Secretaria de Estado das Cidades e Desenvolvimento Urbano foi estabelecida por meio da Medida Provisória nº 48, de 23 de abril de 2009, visando planejar, implementar, coordenar e supervisionar as políticas públicas relacionadas à habitação, saneamento e urbanização. Essas ações são realizadas em colaboração com os Municípios, com o objetivo de promover o desenvolvimento regional sustentável do Estado.

2.1.7.2 Secretaria de Estado da Infraestrutura – SINFRA

A Secretaria de Estado de Infraestrutura, cujo regimento interno foi aprovado pelo Decreto nº 36.044, de 13 de agosto de 2020, é o órgão encarregado de desenvolver, implementar, coordenar, monitorar, avaliar e fiscalizar as políticas públicas, programas e projetos de infraestrutura.

Além disso, é responsável por realizar a pavimentação urbana em parceria com os municípios, cuidar da conservação de estradas vicinais e rodovias, e intervir de forma emergencial para melhorar e pavimentar rodovias. A SINFRA também tem a responsabilidade de executar, direta ou indiretamente, obras e serviços de engenharia para atender às políticas públicas estaduais.

¹⁵ Disponível em: <https://www.seplan.pi.gov.br/governo-do-estado-anuncia-execucao-de-148-propostas-aprovadas-no-orcamento-participativo-opa-para-2025/>. Acesso em 25 de novembro de 2024.

2.1.8 Normas, diretrizes e planos aplicáveis à RIDE

2.1.8.1 Funções Públicas de Interesse Comum

O conceito de Funções Públicas de Interesse Comum (“FPICs”) remonta à Lei Complementar Federal nº 14, de 08 de junho de 1973, que, no art. 5º, define como de interesse comum metropolitano o planejamento integrado do desenvolvimento econômico e social; o saneamento básico, notadamente abastecimento de água e rede de esgotos e serviço de limpeza pública; o uso do solo metropolitano; os transportes e sistema viário; a produção e a distribuição de gás combustível canalizado; o aproveitamento dos recursos hídricos e controle da poluição ambiental, na forma que dispuser a lei federal; e outros serviços incluídos na área de competência do conselho deliberativo.

O Estatuto da Metrópole (conforme definido abaixo), no art. 2º, conceitua as FPICs como política pública ou ação nela inserida cuja realização por parte de um Município, isoladamente, seja inviável ou cause impacto em Municípios limítrofes. Assim, o tema das FPICs é central para o estudo da RIDE GT, especialmente no setor de mobilidade urbana, na medida em que é um dos elementos de atuação da governança metropolitana da RIDE GT.

2.1.8.2 Política Nacional de Mobilidade Urbana

A Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (“PNMU”), que passou a exigir que os municípios com mais de 20.000 habitantes, pertencentes a regiões metropolitanas, elaborassem e aprovassem seus planos de mobilidade urbana¹⁶.

Também ficou estabelecido, nessa mesma norma, que os referidos planos devem priorizar os meios de transporte não motorizados e os serviços de transporte público coletivo, além de se orientarem para a integração entre os modos e serviços de transporte urbano¹⁷, bem como para a garantia de

¹⁶ “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: (...)”

¹⁷ “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;

sustentabilidade econômica do transporte público coletivo de passageiros, preservando a continuidade, universalidade e a modicidade tarifária dos serviços.

São os objetivos da PNMU a redução de desigualdades e a promoção da inclusão social e do acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais, promovendo a melhora das condições de acessibilidade e mobilidade urbana nas regiões metropolitanas e aglomerações urbanas¹⁸. Nesse sentido, é atribuição da União o fomento e implantação de projetos de transporte público coletivo de grande e média capacidade nas aglomerações urbanas e regiões metropolitanas, estimulando, ainda, ações coordenadas e integradas entre municípios e estados destinados a políticas comuns de mobilidade urbana¹⁹.

2.1.8.3 Estatuto da Metrópole

Por meio da Lei Federal n  13.089, de 12 de janeiro de 2015, modificada pela Medida Provisória n  818, de 11 de janeiro de 2018, e pela Lei n  13.683, de 19 de junho de 2018, foi instituído o Estatuto da Metrópole, que estabeleceu diretrizes para o planejamento, a gestão e a execu o das FPICs em regiões metropolitanas e aglomera es urbanas, bem como normas gerais para os planos de desenvolvimento urbano integrado e outros instrumentos de governança interfederativa.

(...)

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

¹⁸ “Art. 7  A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

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

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

IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitiga o dos custos ambientais e socioecon micos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e

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

¹⁹ “Art. 16. São atribui es da União:

(...)

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

(...)

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

Importa destacar que o Estatuto da Metrópole prevê que, para o apoio da União à governança interfederativa em região metropolitana ou em aglomeração urbana, será exigido que a unidade territorial urbana possua gestão plena. Para atingir a gestão plena, são os requisitos: (i) formalização e delimitação mediante lei complementar estadual; (ii) estrutura de governança interfederativa própria; e (iii) plano de desenvolvimento urbano aprovado mediante lei estadual.

2.1.8.4 Instrumentos de Planejamento da RIDE GT

O Decreto Federal nº 10.129/2019 prevê, em seu art. 3º, dois instrumentos distintos de planejamento para a RIDE GT, sendo eles o Plano de Desenvolvimento da Ride da Grande Teresina (“PDGT”) e o Programa Especial de Desenvolvimento da Ride da Grande Teresina (juntos, os “Instrumentos de Planejamento”).

Ainda, os Instrumentos de Planejamento deverão apresentar congruência com o arcabouço jurídico, devendo o PDGT ser elaborado de acordo com o Plano Regional de Desenvolvimento do Nordeste (“PRDNE”), e o Programa Especial de Desenvolvimento da Ride da Grande Teresina, elaborado de acordo com o PDGT.

Os Instrumentos de Planejamento serão elaborados sob a coordenação do COARIDE, e serão submetidos à apreciação da Câmara de Políticas de Integração Nacional e Desenvolvimento Regional, dependendo de sua aprovação ou revisão para obter apoio da União (art. 3º, § 1º e § 2º).

Cumprir destacar que não foram localizados documentos publicados ou normas promulgadas indicativas da conclusão dos Instrumentos de Planejamento²⁰. No entanto, vale notar que o projeto de lei do PRDNE para o período de 2024 a 2027 tramita atualmente na Câmara dos Deputados (PL nº 5789/2023), no aguardo do despacho do Presidente da Câmara²¹.

Considerando a qualidade basilar que o PRDNE assume para a elaboração dos Instrumentos de Planejamento, entende-se que estes deverão ser formulados após a efetiva instituição, por meio de promulgação em lei, daquele.

²⁰ Note-se que além de busca em pesquisa aberta, também foram consultadas as competências estaduais do Piauí e do Maranhão por meio dos respectivos Diários Oficiais Eletrônicos.

²¹ Situação do PL nº 5789/2023 verificada por último em 20 de fevereiro de 2025, em consulta ao sítio da Câmara dos Deputados, disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2408364>.

Por último, destaca-se que não foram localizadas notícias ou documentos indicativos da elaboração de plano específico de mobilidade para a RIDE GT²². Não obstante, entende-se que os Instrumentos de Planejamento englobam o teor relacionado à mobilidade urbana, conforme aplicável.

2.1.9 Planejamento urbano integrado

O Plano de Mobilidade de Timon elenca prioridades para melhoria do urbanismo e acessibilidade do município no seu art. 10º, conforme transcrito abaixo:

“Art. 10. Com o objetivo de promover a melhoria da acessibilidade e de urbanismo, o Poder Executivo priorizará:

I - a promoção do equilíbrio urbanístico nas áreas ocupadas através de requalificação dos usos e do sistema viário, calçadas com acessibilidade universal, ruas 'completas' e segurança viária;

II - a implantação de sinalização sonora, visual e tátil, dedicada a pedestres, ciclistas e às pessoas com necessidades especiais;

III - definição de áreas públicas permitidas para ocupação pelo comércio;

IV - a adequação dos veículos de transporte público à acessibilidade Universal;

v - ampliação das opções de espaços de cooper e de caminhada;

VI - criação de faixas de pedestres elevadas;

VII - implantação de mobiliário urbano, segundo a Norma 9283/86, classificados em circulação e transporte, cultura e religião, esporte e lazer, infraestrutura, segurança pública e proteção, abrigo, comércio, informação e comunicação visual, ornamentação da paisagem e ambientação urbana; e

VIII - promoção de medidas visando ampliação e integração entre bairros e áreas urbanas periféricas e rurais do município, por meio de intervenções voltadas para a acessibilidade e a conectividade da malha viária, com a eliminação ou reestruturação de transposições de barreiras urbanísticas e naturais.”

²² Note-se que além de busca em pesquisa aberta, também foram consultadas as competências estaduais do Piauí e do Maranhão por meio dos respectivos Diários Oficiais Eletrônicos.

Já o Município de Teresina conta com abordagens urbanísticas em seu PDOT, que dedica um capítulo por inteiro à Política de Desenvolvimento e de Resiliência Territorial. Dentre outras de suas previsões, vale destacar o art. 4º, que especifica os objetivos da política mencionada, sendo estes: (i) ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais do município; (ii) garantir o bem-estar e a qualidade de vida dos habitantes; e (iii) orientar o desenvolvimento local para sua reorganização face às transformações que possam ameaçar a sua estrutura, com vistas à manutenção da sua sustentabilidade.

2.2 Área de Estudo: Teresina e Timon

2.2.1 Teresina

2.2.1.1 Lei Orgânica do Município

A Lei Orgânica de Teresina, atualizada até sua Emenda nº 27/2016, conforme acervo digital da Câmara Municipal, inclui nas competências do Município, entre outros: (i) a legislação sobre assuntos de interesse local (inciso I); (ii) o adequado ordenamento territorial da zona urbana e núcleos habitacionais rurais, mediante planejamento e controle do uso, parcelamento e ocupação do solo; (iii) a formação de consórcio com outros Municípios, para resolver problemas comuns (inciso XVI); (iv) a organização e prestação, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, de transporte coletivo urbano e intramunicipal (inciso XXI, letra “a”); e (v) a regulamentação da utilização dos logradouros públicos e das paradas dos transportes coletivos (inciso XXIV), conforme o art. 12.

Quanto aos assuntos de interesse local, nota-se que o art. 20, inciso I, salienta os temas de políticas públicas do Município e da cooperação com a União e o Estado, tendo em vista o equilíbrio do desenvolvimento e do bem-estar, atendida às normas fixadas em lei complementar federal (letras “p” e “n”, respectivamente).

Em que pese o serviço público de transporte coletivo, estipula o art. 190 que a organização e prestação do serviço, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão mediante procedimento licitatório, caberá ao Poder Público Municipal, desde que tenha caráter essencial.

Ainda, o parágrafo único do mesmo dispositivo elenca o rol de abrangências que a permissão ou concessão do serviço deverá cumprir, conforme abaixo:

“Art. 190. Ao Poder Público Municipal cabe organizar e prestar diretamente, ou sob regime de concessão ou permissão, mediante procedimento licitatório, serviços públicos de transporte coletivo, que tenham caráter essencial.

Parágrafo Único - A permissão ou a concessão dos serviços públicos de transporte coletivo deve abranger:

I - a organização e gerência do tráfego local;

II - o planejamento do sistema viário e a localização dos pólos geradores de tráfego e transportes;

III - a organização e gerência de transporte coletivo de passageiros por ônibus;

IV - a organização e gerência dos fundos de passe e vale-transporte;

V - a organização e gerência dos serviços de táxis;

VI - a regulamentação e fiscalização dos serviços de transporte escolar, fretamento e transportes especiais de passageiros;

VII - a organização e gerência dos estacionamentos em vias e locais públicos;

VIII - a organização e gerência das atividades de carga e descarga em vias e locais públicos;

IX - a organização, gerência e prestação direta ou indireta de transporte escolar na zona rural;

X - a administração dos terminais rodoviários e urbanos de passageiros, promovendo sua integração com os demais meios de transportes, inclusive o ciclovitário;

XI - a administração de fundos de melhoria de transportes coletivos provenientes de receitas, de publicidade no sistema, aluguéis de lojas nos terminais, receitas diversas, taxas de embarque rodoviário e outras taxas que venham a ser estabelecidas por lei;

XII - o transporte de trabalhadores urbanos e rurais, que será feito por ônibus, se atendidas as normas de segurança estabelecidas em lei;

XIII - a organização e gerência, quando for o caso, de transporte coletivo de passageiros por via férrea”.

Por último, cabe mencionar o art. 189 da Lei Orgânica, que prevê a criação de conselho municipal de desenvolvimento urbano, cujas competências incluem atuar na fixação de diretrizes, na

interpretação de normas e no julgamento dos recursos referentes à matéria de desenvolvimento urbano. Referido conselho foi instituído por meio da Lei Municipal nº 5.277, de 5 de julho de 2018, conforme melhor detalhado abaixo, na seção “Conselho da Cidade”.

2.2.1.2 Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Município de Teresina

O Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Município de Teresina (“PDOT”) foi elaborado pelo Governo Municipal de Teresina, em parceria com a WRI Brasil, instituto de pesquisa, e instituído por meio da Lei Complementar nº 5.481, de 20 de dezembro de 2019 (“Lei Complementar nº 5.481/2019”).

O PDOT é um instrumento de planejamento e gestão municipal que define as diretrizes e os meios necessários para orientar ações na esfera pública e privada. No seu processamento, foram asseguradas a realização de audiências públicas e debates, com a participação de representantes da sociedade civil, e divulgação dos documentos e informações produzidos. Seu objetivo é definir as diretrizes para os planos setoriais, os instrumentos e normas urbanísticas para sua implantação e para a gestão territorial.

De início, cumpre destacar que, em sua Parte II, o PDOT faz menção à “Política de Desenvolvimento e de Resiliência Territorial”, que tem como objetivos (i) ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade; (ii) garantir o bem-estar e a qualidade de vida dos habitantes do Município; e (iii) orientar o desenvolvimento local para sua reorganização face às transformações que possam ameaçar a sua estrutura, com vistas à manutenção da sua sustentabilidade, nos termos do art. 4º.

Em que pese a mobilidade urbana, a Política de Desenvolvimento e de Resiliência Territorial buscará articular a ocupação do território com os sistemas de mobilidade urbana, visando modificar a predominância do transporte individual motorizado (art. 13).

Ademais, nos termos do art. 10º, a mesma política busca “conter a expansão da mancha de urbanização”, promovendo a concentração do território urbano em consonância com a política de mobilidade urbana (inciso I).

No mais, a mobilidade urbana intermodal é especificamente tratada no Título I, Capítulo II do dispositivo, tendo sido nomeado “Da Mobilidade Urbana Intermodal”. Em seu art. 14, elencam-se os princípios a serem adotados na estratégia de promoção da mobilidade intermodal:

“Art. 14. São princípios a serem adotados na estratégia de promoção da mobilidade intermodal:

I - Mobilidade ativa como uma estratégia de saúde pública e de mobilidade urbana;

II - Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

III - Prioridade ao transporte coletivo frente ao automóvel;

IV - Integração entre os modos e serviços de transporte;

V - Redução das necessidades de deslocamento;

VI - Segurança nos deslocamentos das pessoas;

VII - Acessibilidade universal garantida aos idosos, às pessoas com mobilidade reduzida e pessoas com deficiência;

VIII - Mobilidade urbana inclusiva em relação às especificidades de gênero”.

Quanto às diretrizes a serem adotadas na mobilidade urbana, são estas indicadas no art. 15, da forma que segue:

“Art. 15. São diretrizes a serem adotadas para promoção da estrutura e serviços adequados para a mobilidade urbana:

I - Garantir a travessia segura e confortável de ciclistas e pedestres, inclusive pessoas com mobilidade reduzida e pessoas com deficiência, em todas as pontes da cidade;

II - Reduzir o consumo de combustível e de emissão de poluentes;

III - Compatibilizar o sistema cicloviário com a estrutura urbana existente, garantindo a segurança e o conforto ao ciclista;

IV - Aumentar a atratividade do modo bicicleta entre as opções de transporte, tornando a cidade mais segura ao ciclista que já utiliza a bicicleta como meio de transporte, garantindo a continuidade do território percorrido por modos ativos e aumentando o sombreamento de ciclovias e vias priorizadas para ciclistas;

V - Integrar o sistema cicloviário ao de transporte público coletivo, através de seus terminais e estações;

VI - Incorporar os grupos de passeio ciclístico às estruturas de turismo municipal;

VII - Incentivar o uso da bicicleta como modo de transporte de pequenas cargas;

VIII - Estimular o uso da bicicleta e o andar a pé através da oferta de estrutura adequada para estas práticas;

IX - Criar ruas peatonais permanentes e transitórias;

X - Criar ruas compartilhadas, que serão utilizadas por pedestres, ciclistas e veículos motorizados, onde os veículos motorizados circularão com velocidade reduzida;

XI - Considerar a perspectiva de gênero no planejamento e nas decisões sobre mobilidade urbana.

XII - Rever o desenho urbano, estruturando o sistema viário com prioridade para a segurança e a qualidade de vida dos moradores além da fluidez do tráfego de veículos;

XIII - Rever a circulação de veículos, priorizando os meios não motorizados – como a bicicleta e o andar a pé - e de transporte coletivo nos planos e projetos - em lugar da predominância dos automóveis;

XIV - Propiciar mobilidade adequada às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, crianças e idosos, permitindo o seu acesso à cidade e aos serviços urbanos;

XV - Promover a convivência pacífica e segura entre os modos de transporte, através da educação para o trânsito;

XVI - Tornar o sistema de transporte coletivo cada vez mais adequado às necessidades da população;

XVII - Desestimular o uso do automóvel, restringindo áreas de estacionamento em regiões de maior polarização;

XVIII - Avaliar a viabilidade de incorporação efetiva dos modais de transporte hidroviário e ferroviário no sistema de mobilidade urbano e interurbano”.

Embora a mobilidade urbana não seja amplamente tratada no PDOT, conclui-se pela relevância do transporte público coletivo enquanto tema com enfoque, sendo seu incentivo, inclusive, um dos objetivos da Macrozona de Desenvolvimento²³. Nesse sentido, tem-se, ainda, que o transporte

²³ Nos termos do art. 55 do PDOT, “A Macrozona de Desenvolvimento – MZD - é a parcela do território urbano de Teresina que se apresenta majoritariamente ocupada, com poucos vazios urbanos, com maior disponibilidade de infraestrutura e serviços urbanos, concentração de comércio, equipamentos públicos e institucionais e malha viária completa”.

público coletivo rápido, eficiente, integrado e de qualidade é elencado como um dos princípios do modelo DOTS²⁴, nos termos do art. 63.

2.2.1.3 Plano de Mobilidade

Em busca legislativa, não foi encontrada norma ou projeto de lei que institua plano de mobilidade no Município de Teresina.

Nota-se, ainda, que tampouco há plano de mobilidade vigente elencado no rol de planos municipais indicados no sítio da prefeitura²⁵, sendo o último plano de mobilidade apontado datado de 2008, restando clara sua inaplicabilidade considerando a revisão decenal definida pelo artigo 40, parágrafo 3º, do Estatuto da Cidade.

Ainda, cumpre destacar que não foi localizada na base de dados do Município de Teresina a lei instituidora de referido plano de mobilidade de 2008, contribuindo ao entendimento de que o plano não está em vigor.

2.2.1.4 Agenda 2030

Em agosto de 2015, a Prefeitura Municipal de Teresina publicou a “Agenda Teresina 2030: A Cidade Desejada” (“Agenda 2030”), construída com participação populacional²⁶. A Agenda 2030 aponta um planejamento de 15 (quinze) anos do Município, abrangendo as três dimensões do desenvolvimento sustentável: ambiental, social e econômica.

Em que pese a matriz de transportes públicos de Teresina, a Agenda 2030 compreende um diagnóstico da situação urbana da cidade, indicativo de sua limitação, sendo um ponto focal a ser melhorado no Município. À época da análise, inclusive, concluiu-se pela piora na mobilidade urbana referente ao estudo realizado dois anos antes, conforme se lê no trecho transcrito abaixo, sobre o transporte de ônibus:

²⁴ Nos termos do art. 62 do PDOT, “O Modelo DOTS orienta o desenvolvimento urbano para o transporte sustentável estimulando nas proximidades das estações de transporte coletivo: I - Ocupação do solo com maior densidade populacional; II - Usos mistos; III - Atividades de comércio e serviço com acessibilidade e conforto a pé; IV - Ruas adequadas e seguras em distintos horários, com maior vitalidade, atrativa aos pedestres, ciclistas, as quais estimulam a diversidade social e cultural”.

²⁵ Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação de Teresina. Planos: Governo, Diretores e Municipais. Disponível em: <<https://semplan.pmt.pi.gov.br/planos-diretores-3/>>. Acesso em: 15 de novembro de 2024.

²⁶ Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação de Teresina. Agenda Teresina 2030: A Cidade Desejada. Teresina, 2015. Disponível em: <https://semplan.pmt.pi.gov.br/planos-diretores-3/>. Acesso em: 15 de novembro e 2024.

“Este agravamento da mobilidade penaliza mais os usuários do ônibus, já que, numa primeira observação, o tempo médio de viagem deste tipo de transporte coletivo (68 minutos) é mais elevado do que o do transporte motorizado individual (21 minutos), conforme dados de 2008, do Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Urbana de Teresina.

Vale mencionar que este problema não se estabilizou. Pelo contrário. Conforme segunda observação, dados de abril do presente ano (2014), da Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito (STRANS) revela que o tempo médio das viagens dos ônibus por linha se elevou. Daqueles 68 minutos, para 96 minutos. Isto representa aumento de 41% em relação ao ano de 2008, prejudicando a grande maioria da população no atendimento de seus afazeres e aumentando o seu cansaço físico e o nível de estresse, comprometendo pelo desgaste do trabalhador, a sua produtividade” (pp.42 e 43).

No quadro resumo da tabela abaixo, verificam-se as diretrizes e ações apontadas na Agenda 2030 como necessárias para enfrentar os principais desafios da mobilidade urbana e do transporte público coletivo de Teresina.

Tabela 1: Diretrizes e ações para melhorias no transporte público coletivo e na mobilidade urbana

Diretrizes	Ações
Descentralização da prestação dos serviços públicos e privados;	<ul style="list-style-type: none"> • Implantar centrais de serviços públicos à população nos 08 Terminais de Integração; • Incentivar a iniciativa privada a estender a prestação dos seus serviços (educação, saúde, serviços de cartório) em áreas próximas aos terminais de integração, mediante o mecanismo de incentivo fiscal. • Construção do Terminal de cargas da zona Sul.
Prioridade para o transporte público e para os meios não motorizados;	<ul style="list-style-type: none"> • Implantar corredores exclusivos de ônibus nas principais avenidas da cidade, sobretudo aquelas congestionadas pelo transporte de uso individual; • Adotar instrumentos legais e operacionais que desestimulem, gradativamente, o uso do automóvel; • Integração intermodal de transportes públicos (ferroviário, rodoviário e cicloviário); • Implantar e expandir ciclovias e ciclofaixas observando o Plano Diretor Cicloviário; • Adequar os passeios às necessidades dos pedestres

<p>Ações estruturantes para maior fluidez do tráfego nas vias públicas;</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Implementar o sistema BRT (Bus Rapid Transit) ligando as zonas norte, leste, sul e sudeste ao centro; ▪ Implementar o sistema VLT (Veículos Leves sobre Trilhos), ligando a periferia ao centro; ▪ Construir terminais de integração de ônibus em 8 pontos da cidade e implantar linhas alimentadoras de transporte coletivo; ▪ Implantar pontos de estacionamento público de bicicletas nos terminais de integração de ônibus integradas às malhas de ciclovias; ▪ Encontrar solução de engenharia para permitir a transposição da avenida Frei Serafim no cruzamento com a avenida Miguel Rosa e com as ruas: Coelho de Resende, Pires de Castro, Golás e Mato Grosso; ▪ Construir a segunda ponte que liga o Poti Velho à Santa Maria da Codipi; ▪ Estender a avenida Marechal Castelo Branco a partir do bairro Primavera até a ponte Mariano Galvão no Poti Velho; ▪ Rebaixar a avenida Miguel Rosa no cruzamento com a avenida Joaquim Ribeiro; ▪ Construir viaduto no cruzamento da avenida Miguel Rosa com a avenida Getúlio Vargas; ▪ Construir viaduto no cruzamento da avenida Barão de Gurguéia com a avenida Getúlio Vargas; ▪ Estender a avenida Marechal Castelo Branco a partir da curva do Centro de Formação e Aperfeiçoamento Profissional - CFAP até a BR 316, nas proximidades do posto da Polícia Rodoviária Federal; ▪ Estender a avenida Maranhão desde a curva do Conjunto Saci até a BR 316, nas proximidades da Polícia Rodoviária Federal; ▪ Construir ponte ligando a avenida Gil Martins à avenida Francisco de Almeida Neto; ▪ Estender a avenida José Soares, no trecho da PI-130 até a BR 316 (Km 10); ▪ Resolver o conflito de tráfego existente no cruzamento da avenida João XXIII com as avenidas Nossa Senhora de Fátima e Kennedy; ▪ Duplicar a avenida Josué de Moura Santos do balão da Pedra Mole até o acesso da Santa Maria da CODIPI; ▪ Prolongar a avenida dos Ipês até a avenida Joaquim Nelson, mediante rebaixamento da BR 343, ao lado da linha do pré-metrô; ▪ Estender a avenida Raul Lopes até a avenida Noé Mendes; ▪ Implantar trecho da avenida Pedro Teixeira para compor o binário com a avenida Noé Mendes ▪ Noé Noé Mendes; ▪ Duplicar e iluminar a avenida Paulo Ferraz; ▪ Construir ou ampliar vias alternativas para ligações entre bairros ou regiões, constituindo eixos secundários para a coleta e distribuição interna do tráfego; ▪ Ampliar o pré-metrô, que deverá alcançar o rodoanel, ligando as quatro zonas; ▪ Estender a avenida Raul Lopes a partir da ponte Petrônio Portela no sentido Norte até a avenida Josué de Moura Santos, completando a Marginal Norte. ▪ Estender a avenida Jockey Club até a rua dr. José Auto de Abreu.
---	--

Promoção de um maior adensamento populacional.	<ul style="list-style-type: none"> Ocupar os vazios urbanos com a construção de conjuntos habitacionais próximos dos futuros terminais de integração e dos corredores de ônibus.
--	---

Fonte: Prefeitura de Teresina

Promoção de um maior adensamento populacional.	<ul style="list-style-type: none"> Ocupar os vazios urbanos com a construção de conjuntos habitacionais próximos dos futuros terminais de integração e dos corredores de ônibus.
--	---

2.2.1.5 Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação

A Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação (“SEMPPLAN”) desempenha um papel central no Governo Municipal de Teresina²⁷. Com a Lei Complementar nº 4.359, de 22 de janeiro de 2013, a SEMPLAN adquiriu novas responsabilidades que ampliaram sua importância no planejamento municipal, sendo organizada em três secretarias executivas que abrangem as principais áreas do planejamento: orçamento e controle da gestão, captação de recursos e monitoramento, e planejamento urbano.

Além disso, a Secretaria foi responsável pelo desenvolvimento e coordenação da RIDE GT, bem como pela promoção de parcerias institucionais. Ainda em relação à atuação da SEMPLAN na RIDE GT, vale notar que embora o órgão configure formalmente parte do corpo municipal de Teresina, tem como missão “*Contribuir para que a Grande Teresina seja uma região próspera, ambientalmente sustentável e socialmente justa*”, conforme divulgado pela própria SEMPLAN²⁸.

2.2.1.6 Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Habitação

A Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Habitação de Teresina (“SEMDUH”) foi instituída por meio da Lei Complementar nº 4.359, de 22 de janeiro de 2013, e tem como objetivo coordenar, dirigir, supervisionar, controlar e fiscalizar a implementação das ações voltadas para aprimorar a gestão pública, abrangendo o Orçamento Popular, limpeza pública, iluminação pública, projetos e habitação.

²⁷ [A estrutura de governança da SEMPLAN pode ser consultada em: <https://semplan.pmt.pi.gov.br/organograma/>](https://semplan.pmt.pi.gov.br/organograma/).

²⁸ Prefeitura Municipal de Teresina. *Missão e Visão*. Disponível em: <<https://semplan.pmt.pi.gov.br/missao/>>. Acesso em: 23 de novembro de 2024.

2.2.1.7 Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito

A Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito (“STRANS”) foi instituída pela Lei Municipal nº 2.620, de 26 de dezembro de 1997. Trata-se de uma entidade de direito público, vinculada à administração indireta do Município de Teresina e subordinada diretamente ao Prefeito Municipal. Seu propósito é planejar e implementar as iniciativas relacionadas ao transporte e trânsito.

2.2.1.8 Conselho da Cidade

O Conselho Municipal da Cidade de Teresina, órgão colegiado de natureza deliberativa e consultiva, integrante da estrutura da SEMPLAN, foi instituído por meio da Lei Municipal nº 5.277, de 5 de julho de 2018.

Em relação à mobilidade urbana municipal, o Conselho desempenha importante papel, considerando que cabe a ele propor as diretrizes gerais para a formulação e implementação da Política Municipal de Desenvolvimento Urbano e Rural, nos termos do art. 2º da norma acima citada.

Nesta seara, cumpre destacar que é também de competência do Conselho propor ajustes ao PDOT e aos planos, programas e projetos de execução da política de desenvolvimento urbano e ambiental, bem como acompanhar, fiscalizar e avaliar a sua implementação (art. 3º, inciso III).

2.2.2 Timon

2.2.2.1 Lei Orgânica do Município

A Lei Orgânica do Município de Timon foi atualizada até 20 de dezembro de 2013. Em seu art. 13, o diploma dispõe que compete ao Município organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local (inciso XII), bem como planejar o uso e a ocupação do solo, especialmente em sua zona urbana (inciso XIII).

Outro ponto importante é a competência do Município, prevista no inciso XX do mesmo artigo, para regulamentar a utilização dos logradouros públicos e determinar itinerários e pontos de parada dos transportes coletivos. Além disso, o inciso XXII trata especificamente da concessão, permissão ou autorização dos serviços de transporte coletivo, com a fixação das respectivas tarifas e suplementação da legislação federal e estadual que dispõem sobre o serviço.

A Lei Orgânica de Timon possui um capítulo que aborda diretamente o transporte público. Nesse sentido, seu art. 226 define o transporte coletivo como um serviço público essencial e atribui ao Município o planejamento e operação do sistema, observando critérios do Plano Diretor. O art. 227 estabelece a obrigação de fornecimento de transporte de qualidade e com tarifas justas.

Ainda, o art. 228 prevê em seus incisos II a IV sanções às concessionárias que descumprirem as normas reguladoras, incluindo multas e a possibilidade de cassação da concessão. Por fim, o art. 230 garante a gratuidade do transporte coletivo para pessoas com mais de 65 anos.

2.2.2.2 Plano Diretor

Conforme informações constantes do sítio da prefeitura de Timon, o Plano Diretor do Município foi instituído pela Lei nº 1.384, de 10 de outubro de 2006 e não é atualizado desde então, estando em desconformidade com a revisão, no máximo, decenal definida pelo artigo 40, parágrafo 3º, do Estatuto da Cidade, implementado pela Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001.

O referido plano, conforme os arts. 6º e 7º, constitui o instrumento básico da política de desenvolvimento do município, com o objetivo de garantir a qualidade de vida e o pleno exercício das funções sociais da cidade. Entre essas funções, o inciso III do art. 3º define o atendimento das necessidades da população quanto ao transporte como objetivo do desenvolvimento municipal. Já o §1º do art. 7º reconhece o transporte público como um direito fundamental do cidadão, juntamente com outros serviços essenciais.

O transporte coletivo é abordado de forma específica no Título IV, Capítulo II, que trata do sistema viário e de transportes. O art. 17 dispõe que o sistema viário e de transportes será objeto de um plano específico, abrangendo a circulação viária, os transportes coletivos, de carga e de passageiros, além da circulação de pedestres e ciclistas. O dispositivo também prevê que, quando necessário, o município poderá atuar em conjunto com municípios vizinhos para implementar melhorias no sistema.

O art. 18 estabelece as diretrizes para o desenvolvimento do sistema viário e de transportes. Entre elas, destaca-se a priorização da circulação de pedestres e a adaptação da malha viária existente para melhorar as condições de circulação, evitando grandes obras. Além disso, o sistema de transportes e circulação deverá integrar as diversas localidades do município. O dispositivo também prevê a adequação dos locais de acesso e circulação para pessoas com deficiência, a definição dos alinhamentos dos logradouros e a hierarquização das vias urbanas, juntamente com a melhoria e manutenção das estradas vicinais. Outras ações incluem a eliminação de pontos críticos de circulação, principalmente entre a Avenida Presidente Médici (BR-316) e suas transversais, e a implantação de sinalização nas principais vias urbanas e estradas de grande movimento. Por fim, o §2º do art. 18 determina que o planejamento, a coordenação e a fiscalização dos serviços de transportes públicos em todo o Município serão responsabilidade do Poder Executivo, com a elaboração de um plano de transportes específico.

2.2.2.3 Plano de Mobilidade Urbana

O Plano de Mobilidade Urbana do Município de Timon (“PlanMob Timon”) foi instituído por meio da Lei Municipal nº 2.192, de 19 de dezembro de 2019.

Entre as diretrizes gerais do PlanMob Timon estão a democratização e acessibilidade do espaço viário, a otimização de deslocamentos e circulação e o planejamento de ações educativas da população sobre os princípios do Plano de Mobilidade, conforme estabelecido pelo art. 5º.

Já as diretrizes específicas são elencadas no art. 6º, transcrito abaixo:

“Art. 6º. Como diretrizes específicas, o Plano de Mobilidade Urbana de Timon trata as seguintes:

I - minimização dos tempos de deslocamento para todos os usuários por meio de um sistema mais eficiente;

II - redução das situações de isolamento espacial e promoção de maior acesso da população aos serviços de saúde e educação, ao lazer e às oportunidades de trabalho e renda;

III - qualidade de vida através de maior acessibilidade, segurança e saúde pública proporcionando menos congestionamento e poluição;

IV - fomento de ações para garantir a todos, independentemente da capacidade de pagamento ou de locomoção, o direito de se deslocar e usufruir a cidade com autonomia e segurança;

V - participação da sociedade na resolução dos problemas de mobilidade;

VI - promoção de acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;

VII - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;

VIII- acessos seguro e confortável aos pedestres, ciclistas, usuários do sistema de transporte público e motoristas de todas as faixas etárias em diferentes condições físicas;

IX - estruturação urbana que aumenta a possibilidade física de residências ao longo dos corredores de transporte, e

X - busca por alternativas de financiamento para as ações necessárias à implementação do PlanMob- Timon”.

Em que pese o transporte público coletivo de passageiros, tema para o qual foi designada a seção I do capítulo “X” do PlanMob Timon, tem-se que as proposições deverão privilegiar a fluidez do transporte, garantindo sua eficiência e prioridade e seguindo as diretrizes de: (i) reorganizar as linhas de transporte público para minimização de sobreposições; (ii) integrar os sistemas de transporte público; (iii) implantar bilhetagem eletrônica para pagamento de passagens; (iv) requalificar e manter o transporte de barcas para a travessia do Rio Parnaíba, melhorando o sistema hidroviário; (v) criar um aplicativo direcionado ao transporte coletivo de passageiros; e (vi) ampliar a oferta de rotas noturnas, nos termos do art. 39 e seus incisos I a VI.

Em que pese o transporte público por meio de ônibus, estipula-se, no art. 40, dever da administração pública promover projeto de novos pontos de ônibus. No mais, também é estabelecida obrigação do órgão possibilitar a participação da iniciativa privada na operação e implantação de infraestrutura do sistema de transporte público coletivo, nos termos do art. 42.

Note-se que, em pesquisa aberta, não foram localizados indícios da implementação das metas e obrigações estabelecidas na seção I, capítulo “X” do PlanMob Timon. Não obstante, identificou-se, em notícia circulada em 08 de novembro de 2024, informações indicativas de tratativas entre os Prefeitos de Timon e Teresina a fim de dar andamento às melhorias no transporte público de Timon. Segundo a matéria, foi indicado que o “(...) plano inicial é retomar, de forma provisória, algumas linhas de ônibus essenciais”, bem como “(...) devolver as linhas que a população precisa, ainda que de forma temporária, até que possamos fazer uma licitação definitiva para trazer mais segurança jurídica e estabilidade para as empresas”²⁹.

2.2.2.4 Superintendência Municipal de Trânsito e Transporte - SMTRANS

A Superintendência Municipal de Trânsito e Transporte (“SMTRANS”) de Timon é autarquia instituída pela Lei Municipal nº 2.317, de 21 de dezembro de 2023, vinculada ao gabinete do Chefe do Poder Executivo, nos termos do art. 1º. Conforme o art. 3º, a SMTRANS é o órgão executivo municipal responsável por planejar, organizar, disciplinar, coordenar, executar, fiscalizar, delegar e controlar a prestação de serviços públicos de transporte coletivo, táxis, transporte individual e alternativo, tráfego e trânsito. Essa estrutura executiva municipal integra o Sistema Nacional de Trânsito, e está em consonância com o Código de Trânsito Brasileiro.

²⁹ ARAGÃO, Jorge. "TIMON: Rafael discute transporte público durante reunião em Teresina". Blog do Jorge Aragão, 8 nov. 2024. Disponível em: < <https://www.blogdojorgearagao.com/2024/11/08/timon-rafael-discute-transporte-publico-durante-reuniao-em-teresina/>>. Acesso em: 18 nov. 2024.

No âmbito de suas competências, detalhadas no art. 4º, a SMTRANS é encarregada de coordenar, programar, fiscalizar e executar ações relacionadas ao trânsito e aos transportes públicos autorizados ou concedidos pelo Município, conforme inciso I. Também possui a responsabilidade de disciplinar, conceder, operar e fiscalizar os serviços de transporte público de passageiros, como disposto no inciso II, além de executar, no Município, a política nacional de transportes públicos rodoviários, conforme o inciso III. O planejamento e a programação do sistema de transporte público municipal, abordados no inciso IV, abrangem detalhamentos operacionais como itinerários, frequências, horários, e integração intermodal, conforme previsto no inciso V. A autarquia também elabora estudos e fiscaliza a política tarifária de todas as modalidades de transporte público, conforme o inciso VIII, e administra a regulamentação e normatização dos transportes públicos de passageiros, como disposto no inciso IX.

Além disso, a SMTRANS atua na fiscalização de operadores de transporte público, nos termos do disposto no inciso VII. A autarquia promove a integração com outros órgãos públicos em níveis estadual e federal para compatibilizar ações de interesse comum relacionadas ao transporte público, como estabelecido no inciso XI.

Em que pese a arrecadação da SMTRANS, o art. 5º da lei sob análise trata da receita da Superintendência, incluindo recursos provenientes de diversas fontes, incluindo mas não se limitando a: (a) dotações consignadas anualmente no orçamento do Município (inciso I); (b) recursos provenientes de contratos, convênios ou acordos celebrados com entidades públicas ou privadas (inciso III); (c) remuneração por atividade fiscalizatória de trânsito e transporte, incluindo taxas e multas (inciso IV); (d) recursos de entes federativos ou instituições, mediante convênio (inciso VII); e (e) o produto dos leilões (inciso VIII).

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

2.2.3.1 Teresina

2.2.3.1.1. Ônibus Municipal de Teresina

No Município de Teresina, conforme Lei nº 3.946, de 16 de dezembro de 2009, que regulamenta o serviço de transporte coletivo urbano do Município, e Lei nº 5.709, de 22 de março de 2022, que altera alguns de seus dispositivos, o serviço pode ser prestado diretamente pelo Município ou por terceiros, exclusivamente mediante concessão, sob gestão da STRANS.

Desta feita, a operação de transporte coletivo urbano é realizada por meio de Contratos de Concessão, que foram celebrados em 2014 com Consórcio Poty, Consórcio Urbanus, Consórcio Teresina e TRANSCOL. Os contratos de concessão têm o prazo de vigência de 15 (quinze) anos,

sendo prorrogáveis por mais 15 (quinze), e foram segmentados por lotes, cada lote englobando um conjunto de linhas de transporte a serem administradas e operadas.

A configuração da segmentação por lotes é a que segue:

- Ao Consórcio Poty foi designado o lote 1, pelo Contrato de Concessão n° 36/2014;
- Ao Consórcio Urbanus foi designado o lote 2, pelo Contrato de Concessão n° 37/201;
- Ao Consórcio Theresina foi designado o lote 3, pelo Contrato de Concessão n° 38/2014; e
- À Empresa Transcol foi designado o lote 4, pelo Contrato de Concessão n° 39/2014.

Visando uma melhor organização das consorciadas em prol de disciplinar e executar as obrigações comuns para a prestação do serviço, criou-se o Consórcio Operacional “SITT”, com a atribuição de coordenar e executar as tarefas e atribuições designadas no contrato através dos núcleos de trabalho (i) financeiro, (ii) técnico e operacional, (iii) comercial, e (iv) de atendimento ao usuário.

Dentre as atribuições comuns previstas nos contratos de concessão de transporte, cabe destacar: (i) a implantação e operação do Sistema de Bilhetagem Eletrônica – SEB, (ii) a implantação e operação de Sistemas de Arrecadação e de Comercialização de créditos de passagens, (iii) a implantação e operação de sistema de remuneração com a distribuição dos recursos arrecadados entre as concessionárias, (iv) a implantação e operação de Sistema de Monitoramento e Controle Operacional – SMCO, (v) a implantação e operação de Sistema de Relacionamento com os Usuários – SRU e (vi) a execução dos estudos técnicos determinados pela STRANS visando adequações nos serviços conforme disposto no respectivo edital.

2.2.3.1.2.VLT de Teresina

Com as operações iniciadas em 1991, o Veículo Leve sobre Trilhos (“VLT”) de Teresina, denominado “Metrô de Teresina”, tem 13,5 km de extensão, abrangendo 13 (treze) estações e transportando cerca de cinco mil passageiros ao dia, entre a Zona Sudeste da cidade e o centro³⁰.

Em 2023, por meio da Lei Estadual N° 8.024 a Companhia Metropolitana de Transportes Públicos foi reformulada para uma sociedade de economia mista denominada Companhia Ferroviária e de Logística do Piauí, vinculada à Secretaria de Estado dos Transportes.

O VLT, em 2024, passa por um processo de revitalização, modernização e ampliação, com previsão de duplicação da linha em todo o percurso, sendo possível a operação do transporte com dois trens em simultâneo, e o aumento para doze mil usuários diários. Ademais, há previsão de construções

³⁰ CPTM. O Metrô de Teresina passará por ampliação para mais que dobrar a capacidade. Disponível em: <<https://www.metrocptm.com.br/metro-de-teresina-passara-por-ampliacao-para-mais-que-dobrar-capacidade/>>. Acesso em 5 de dezembro de 2024.

de novas estações, bem como de reforma das estações Alberto Silva, Frei Serafim, Boa Esperança, Renascença e Itararé³¹. Desta feita, em 2023 e 2024 foram feitas algumas contratações de empresas especializadas para execução dos serviços de elaboração de projetos e ampliação de linha ferroviária e estações de passageiros do Metrô de Teresina, por meio de processo licitatório.

Cabe destacar que há registros de contratação de operação de crédito do Governo do Estado do Piauí com a Caixa Econômica Federal - CEF, com a garantia da União, com destinação específica para aquisição de composições ferroviárias, tipo VLT, para a cidade de Teresina/PI, como no caso da Lei nº 8.432, de 03 de julho de 2024.

2.2.3.2 Timon

De acordo com informações encontradas em pesquisa aberta, o Município de Timon, no estado do Maranhão, está sem a prestação regular do serviço de transporte desde outubro de 2023, dado o fim da operação da empresa Timon City, responsável pela prestação do serviço no Município³². Por meio de notícias em canais voltados à mobilidade urbana, observa-se que um dos motivos seria as dificuldades financeiras ocasionadas por desequilíbrio econômico entre as despesas e custos para manter a operação do serviço³³.

Conforme informações no site da Prefeitura de Timon³⁴, desde o começo do ano de 2024, estão sendo tomadas providências para realização de novo processo de licitação visando a outorga dos Serviços de Transporte Público Coletivo Urbano de Timon e do Semiurbano entre os municípios de Timon e Teresina.

Tendo em vista o caráter emergencial para a prestação do serviço, o Consórcio Intermunicipal de Mobilidade Urbana (CIMU) autorizou, de modo precário, o início da circulação de novos ônibus e

³¹ G1. nova estação de metrô é inaugurada na zona sudeste de Teresina. Disponível em: <<https://g1.globo.com/pi/piaui/noticia/2024/11/12/nova-estacao-de-metro-e-inaugurada-na-zona-sudeste-de-teresina-veja-bairros-contemplados.ghtml>>. Acesso em 5 de dezembro de 2024.

³² CORREIO PIAUIENSE. Câmara aprova criação de empresa pública para retomada do transporte em Timon. Disponível em: <<https://correiopiauiense.com.br/noticia/maranhao/camara-aprova-criacao-de-empresa-publica-para-retomada-do-transporte-em-timon-5051.html>>. Acesso em: 26 de fevereiro de 2025.

³³ Diário do Transporte. Timon City anuncia fim das atividades e CIMU deve contratar vans emergencialmente. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2023/10/26/timon-city-anuncia-fim-das-atividades-e-cimu-deve-contratar-vans-emergencialmente/>>. Acesso em 20 de novembro de 2024.

³⁴ Município de Timon. Diário Oficial. CIMU Ata de Audiência Pública 24 de janeiro de 2024. Disponível em: <<https://timon.ma.gov.br/cimu/Di%C3%A1rioExecutivo31012024publica%C3%A7aodaataaudienciapublica.pdf>>. Acesso em 20 de novembro de 2024.

micro-ônibus padronizados no sistema de transporte coletivo do município³⁵, sendo de responsabilidade da empresa GSN Transportes LTDA e da Cooperativa do Transporte Coletivo Rodoviário Alternativo Interestadual de Passageiros do Médio Parnaíba Maranhense. Tal medida é uma alternativa até a efetiva implementação da licitação.

³⁵ A10+. CIMU autoriza serviço emergencial e novos ônibus começam a circular em Timon-MA. Disponível em:<<https://a10mais.com/noticias/maranhao/cimu-autoriza-servico-emergencial-e-novos-onibus-comecam-a-circular-em-timon-maranhao-22627.html>>. Acesso em 20 de novembro de 2024.

2.3 Conclusões sobre os aspectos institucionais

2.3.1 Governança da RIDE

As RIDEs e Regiões Metropolitanas compartilham semelhanças em termos urbanísticos e econômicos, mas são tratadas de forma distinta no ordenamento jurídico brasileiro. Enquanto as Regiões Metropolitanas são instrumentos estabelecidos pelos estados para integrar funções públicas de interesse comum entre municípios limítrofes, as RIDEs não têm uma regulamentação específica, exceto pela aplicação do Estatuto da Metrópole, quando aplicável.

Considerando o intenso fluxo de locomoção entre as cidades de Teresina e Timon, que desafia as fronteiras estaduais entre ambos os municípios, demanda-se uma abordagem integrada para o desenvolvimento econômico, social e infraestrutural da região, justificando a criação da RIDE GT. Dessa forma, a RIDE GT cria possibilidades de cooperação entre os entes federativos, visando a implementação de políticas públicas comuns, o planejamento urbano integrado, a melhoria da mobilidade e a promoção do desenvolvimento sustentável em toda a região.

Assim, a governança institucional da RIDE GT, vinculada ao PNDR, conta com a coordenação do COARIDE, consoante a Lei Complementar Federal nº 112/2001. Nota-se, contudo, que embora a previsão normativa do COARIDE tenha sido implementada em 2001, o Conselho foi institucionalizado apenas em 2019, por meio do Decreto Federal nº 10.129.

Nesse sentido, a estrutura interna dessa mesma entidade é desenhada para a adoção de mecanismos de atuação concreta à RIDE GT como uma entidade de competência unificada, representando os municípios integrantes dessa mesma região de desenvolvimento. Não obstante, conforme relatado, a RIDE GT não possui registros de atuação prática, no sentido, por exemplo, de celebrar contratos de serviços de transporte público coletivo em nome dos municípios integrantes da RIDE GT. Esse cenário, como visto, revela a ausência de iniciativas mais concretas de caráter unificado, ao mesmo tempo em que, na outra ponta, os poderes municipais têm realizado a gestão e operacionalização do transporte coletivo de passageiros, porém em âmbito local, segregadamente. Dessa forma, por mais que haja serviços públicos de transporte de interesse comum a mais de um município (o que foi denominado de FPIC), o desenvolvimento de arcabouços municipais acerca da mobilidade urbana, no âmbito da RIDE GT, encontra respaldo na legislação local. Em outras palavras, há um déficit na implementação da cooperação institucionalmente pretendida na RIDE GT, que embora exista desde 2001, muito pouco se apoiou na sistemática da RIDE para o desenvolvimento da região.

Embora a estrutura de governança criada para a RIDE GT sugira um formato adequado para a gestão metropolitana de funções públicas de interesse comum, ela não apresenta atuação prática

em matéria de transporte coletivo, e, por hipótese, é esvaziada, na prática, em função das competências comuns para o setor de mobilidade urbana, as quais acabam ensejar arranjos municipalizados, que não englobam necessariamente o alcance regional.

3 Apêndice II – Aspectos Jurídico e Regulatório

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

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

3.1 Urbanístico

A LC nº 112/2001 e o Decreto Federal nº 10.129/2019 não dispõem de regras destinadas a tratar sobre aspectos urbanísticos da RIDE GT. O COARIDE, por sua vez, também não editou normas ou deliberou sobre o tema.

Cumprido destacar, ainda, que embora localizados os planos diretores dos municípios de Teresina e Timon (itens 2.2.1.2 e 2.2.2.2, respectivamente), até o momento, não foi promulgada norma instituindo plano diretor da RIDE GT, conforme busca nos diários oficiais eletrônicos do Piauí e Maranhão.

3.2 Ambiental

3.2.1 RIDE GT

Embora não seja extenso o arcabouço jurídico da RIDE GT, a proteção ao meio ambiente e controle da poluição ambiental é estabelecida como assunto de interesse da RIDE, conforme o art. 2º, inciso VII do Decreto nº 10.129/2019.

3.2.1 Teresina

No plano municipal, vale destacar o PDOT de Teresina, que implementa política de desenvolvimento e de resiliência territorial a fim de reduzir as mudanças climáticas, conforme seu art. 5º abaixo:

“Art. 5º A implementação da Política de Desenvolvimento e de Resiliência Territorial tem como eixo fundamental, o reordenamento da ocupação território com vistas à promoção dos fatores de urbanização que contribuem para a redução das mudanças climáticas, tais quais:

I - O controle da poluição atmosférica;

II - A redução das taxas de ocupação do território e de sua impermeabilização;

III - O controle do espraiamento da mancha urbana, reduzindo o uso de veículos motorizados para a garantia da mobilidade urbana;

IV - O incentivo a utilização de meios de transporte sustentável”.

Os objetivos de referida política são elencados no art. 6º, que incluem mas não se limitam a (i) o desenvolvimento sustentável e resiliente do Município de Teresina; e (ii) o equilíbrio entre a ocupação do território e as suas condições de urbanização.

Ainda referente ao Município de Teresina, relevante mencionar a Agenda 2030, que, conforme acima mencionado, tem como fundamento as três dimensões do desenvolvimento sustentável: ambiental, social e econômica. Dessa forma, engloba temas ambientais tanto nas diretrizes que estipula para as melhorias a serem realizadas até 2030, como também no diagnóstico da situação em que o Município se encontrava à época da divulgação da Agenda.

Vale também mencionar o Programa Agente Ambiental Mirim, instituído pela Lei Municipal nº 5.695, de 27 de dezembro de 2021, que promove a educação e conscientização ambiental a jovens estudantes do ensino fundamental.

3.2.1 Timon

Similarmente ao Município de Teresina, Timon estabelece o tema ambiental como fundamento de suas diretrizes. O Plano Diretor do Município determina a criação de áreas especiais de interesse ambiental como um dos objetivos dos instrumentos legais do Município (art. 9º, inciso V). Além disso, o desenvolvimento sustentável do município, nas dimensões socioeconômicas e ambientais, é um dos princípios da política de mobilidade urbana de Timon, nos termos do art. 4º, inciso II do Plano de Mobilidade.

3.3 Operacional

Para disciplinar a operação dos serviços de transporte coletivo interestadual semiurbano de passageiros, a ANTT editou a Resolução nº 5.861, de 11 de dezembro de 2019 (“Resolução nº 5.861/2019”).

A norma é responsável por regulamentar o conjunto dos fatores característicos da operação de transporte das linhas, o que é denominado de “esquema operacional”. Além disso, a resolução prevê regras para as modificações da prestação dos serviços. Dessa maneira, qualquer mudança nas operações de transporte interestadual semiurbano na RIDE/DF deve observar a Resolução nº 5.861/2019.

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

3.4 Diagnóstico das operações existentes

3.4.1 Operações de Transporte Coletivo de Passageiros na RIDE (Ônibus semiurbano)

3.4.1.1 Convênio de Delegação para transporte semiurbano: Teresina e Timon

Em que pese o transporte coletivo semiurbano, ou seja, o transporte público coletivo prestado aos passageiros com ônibus de características urbanas, entre localidades/cidades próximas situadas em Estados/Unidades da Federação diferentes – denominado transporte interestadual -, cabe destacar o Convênio de Delegação do Serviço entre o Município de Timon, no Maranhão, e o Município de Teresina, no Piauí.

O transporte coletivo semiurbano é regulado pela ANTT, conforme resolução nº 6.033, de 21 de dezembro de 2023. Desta feita, em 31 de março de 2016 foi celebrado um convênio de delegação pelo prazo de 15 (quinze) anos, prorrogáveis por iguais e sucessíveis períodos, entre a ANTT e o Consórcio Intermunicipal de Mobilidade Urbana – CIMU/TIMON-MA/TERESINA-PI (“CIMU”), tendo sido referido consórcio instituído pela Lei 1.996, de 23 de outubro de 2015 em Timon, e pela Lei 4.857, de 29 de dezembro de 2015 em Teresina³⁶. O convênio tem como objetivo delegar competências relacionadas à gestão, planejamento, regulação, fiscalização e prestação do serviço público de transporte rodoviário interestadual semiurbano de passageiros entre os municípios de Timon e Teresina.

Para a realização de tais atividades foi delegado ao CIMU uma série de atribuições e poderes, dentre os quais destaca-se:

- executar o serviço por meio de permissão entre os Municípios integrantes do consórcio;
- elaborar planos de outorga e realizar licitação;
- elaborar políticas tarifárias para os serviços delegados, bem como proceder com a revisão e reajuste de tarifas; e
- intervir nos operadores mediante procedimento administrativo regular, adotando as providências urgentes e necessárias ao restabelecimento, a normalização ou a manutenção da prestação dos serviços delegados.

³⁶ Nota-se que, embora o Convênio de Delegação celebrado em 31 de março de 2016 tenha sido localizado em pesquisa aberta, disponível no link que segue, o mesmo não foi localizado em busca no sítio da ANTT: < <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/passageiros/transporte-interestadual-semiurbano/convenio-timon-ma-teresina-pi/convenio-cimu-timon-teresina.pdf>>. Destaca-se, no entanto, que ambas as leis municipais instituidoras do consórcio CIMU constam como vigentes nos sítios das respectivas prefeituras, razão pela qual considera-se em vigor o Convênio de Delegação.

No perímetro interestadual em tela, com a falência da empresa Dois Irmãos, responsável por prestar o serviço de transporte no perímetro interestadual³⁷, e, em paralelo, o processo de uma nova licitação com tratativas pendentes para a sua efetivação, a prefeitura de Timon busca empresas por meio de chamamento público para a prestação excepcional do serviço até a finalização da licitação. No entanto, de acordo com notícia circulada pela Prefeitura de Timon em 19 de junho de 2024, não foi possível identificar empresas rodoviárias que manifestaram interesse na prestação excepcional do serviço³⁸.

Cumprido destacar que segundo informações disponibilizadas no sítio da Prefeitura de Timon, em fevereiro de 2025 foi aprovada criação da Empresa Pública Transporte Timonense (EPTT), que colaborará com a Secretaria de Transporte e Mobilidade Urbana e o consórcio CIMU na elaboração de políticas públicas para o transporte e a mobilidade³⁹.

Além disso, o CIMU poderá desempenhar papel relevante, dentro de suas competências, na gestão administrativa e regulatória que se fará necessária após expansão da linha interestadual que liga Timon à Baixada Grande do Ribeiro, conforme recentemente aprovado pela ANTT na Decisão SUPAS n° 233, de 06 de fevereiro de 2025⁴⁰.

Ressalta-se que, segundo matéria, o projeto expansionista aprovado pela ANTT prevê a adição de 43 ônibus novos e o estabelecimento de 11 novas rotas⁴¹.

3.4.1.2 Veículos Leves sobre Trilhos (Teresina e região)

Embora por vezes denominado "Metrô", o serviço ferroviário atualmente prestado para a população de Teresina é de superfície, sendo utilizados veículos leves sobre trilhos ("VLTs"). Atualmente, a estrutura conta com 13 (treze) estações e cerca de 13,5km de extensão, ligando o centro de Teresina à zona sudeste.

³⁷ Cidade Verde. Empresa Dois Irmãos encerra atividade em Timon e consórcio fara nova licitação. Disponível em: <<https://cidadeverde.com/noticias/340513/empresa-dois-irmaos-encerra-atividades-em-timon-e-consorcio-fara-nova-licitacao>>. Acesso em 5 de dezembro de 2024

³⁸ Prefeitura de Timon. Plano de outorga do transporte coletivo de Timon avança para a última etapa. Disponível em: <<https://timon.ma.gov.br/site/?p=355450>>. Acesso em 25 de novembro de 2024.

³⁹ Prefeitura de Timon. Câmara de Timon aprova criação da Empresa Pública Transporte Timonense. Disponível em: <<https://timon.ma.gov.br/site/?p=357322>>. Acesso em: 20 de fevereiro de 2025.

⁴⁰ Ônibus&Transporte. ANTT autoriza novas seções na linha Timon-MA-Baixa Grande do Ribeiro-PI operada pela Viação Sete. Disponível em: <<https://onibusetransporte.com/2025/02/13/antt-autoriza-novas-secoes-na-linha-timon-ma-baixa-grande-do-ribeiro-pi-operada-pela-viacao-sete/>>. Acesso em 20 de fevereiro de 2025.

⁴¹ Portal O Dia. Transporte público de Timon deverá contar com mais 40 ônibus e novas rotas; entenda. Disponível em: <<https://portalodia.com/noticias/interior/transporte-publico-de-timon-devera-contar-com-mais-40-onibus-e-novas-rotas-entenda-432342.html>>. Acesso em: 25 de fevereiro de 2025.

A Lei Estadual nº 8.024, de 12 de abril de 2023 ("Lei Estadual nº 8.024/2023") autorizou o Poder Executivo a transformar a Companhia Metropolitana de Transportes Públicos em Companhia Ferroviária e de Logística do Piauí, constituída sob a forma de sociedade de economia mista, e vinculada à Secretaria de Estado dos Transportes (art. 3º).

Nos termos do art. 2º da Lei Estadual nº 8.024/2023, compete à nova empresa pública implementar, operar e explorar o serviço de trens urbanos em Teresina e nos municípios que lhe são adjacentes, bem como administrar o metrô de Teresina, explorar o tráfego ferroviário, e até mesmo explorar as atividades de navegação da bacia hidrográfica do estado Piauiense.

De acordo com informações disponibilizadas pelo Governo do Piauí, há pretensões de ampliar a atuação da Companhia Ferroviária e de Logística do Piauí, a fim de expandir seus serviços para além do Município de Teresina⁴². Ainda, o mesmo órgão divulgou que investimentos de R\$ 193 (cento e noventa e três) milhões foram aplicados para expandir o sistema, objetivando alterar o número de passageiros atendidos diariamente de 4 (quatro) mil para 12 (doze) mil⁴³.

No entanto, não foram localizadas maiores informações acerca do serviço atualmente prestado em Teresina e região por meio de VLTs, inclusive os contratos celebrados para tanto.

3.4.2 Operações de Transporte nos Municípios da Área de Estudo

3.4.3 Ônibus Municipal (Teresina)

3.4.3.1 Contrato de Concessão nº 36/2014

O Contrato de Concessão nº 36/2014 foi celebrado em 18 de novembro de 2014 entre o Município de Teresina, na qualidade de poder concedente, e o Consórcio Poty, como concessionária contratada, com prazo de vigência de 15 (quinze) anos, podendo ser prorrogado uma única vez por mais 15 (quinze) anos, desde que o contrato tenha sido satisfatoriamente cumprido pela Concessionária, a partir de resultados mensurados por sistema de controle da qualidade.

O Contrato de Concessão nº 36/2014 possui como objeto a exploração e prestação de serviço de transporte coletivo urbano integrado de passageiros no Município de Teresina, na modalidade em

⁴² Governo do Estado do Piauí. *Governo transforma Companhia Metropolitana em Companhia Ferroviária e de Logística do Piauí*. Disponível em: <https://antigo.pi.gov.br/noticias/governo-transforma-companhia-metropolitana-em-companhia-ferroviaria-e-de-logistica-do-piaui/>. Acesso em: 06 de novembro de 2024.

⁴³ Governo do Estado do Piauí. *Com investimentos de R\$ 193 milhões, Governo do Estado executa obras de modernização do Metrô de Teresina*. Disponível em: <https://www.pi.gov.br/noticia/com-investimentos-de-r-193-milhoes-governo-do-estado-executa-obras-de-modernizacao-do-metro-de-teresina-1>. Acesso em: 06 de novembro de 2024.

Rede, organizadas nas linhas apresentadas na tabela abaixo, conforme o Anexo I do Contrato em questão:

Tabela 2: Relação de Linhas do Contrato de Concessão n° 36/2014

Linha	Denominação	Lote
2	Primavera - Pinel	1
101	Santa Maria da Codipi - Parque Alvorada	1
102	Poty Velho - Frei Serafim Acarape	1
103	Mocambinho - Alto Alegre Matadouro	1
104	Santa Maria da Codipi - Shopping - Parque Alvorada	1
105	Santa Maria da Codipi - Monte Verde - Pq. Alvorada	1
106	Santa Maria da Codipi - Vassouras - Pq Alvorada	1
107	Anita Ferraz - Nova Teresina Poty Velho	1
108	Santa Maria - Vassoura/Shopping/Mafrense	1
109	Santa Maria da Codipi - Monte Verde - Shopping	1
201	Santa Maria da Codipi - Frei Serafim	1
202	Santa Maria - Monte Verde Frei Serafim	1
203	Mocambinho - Alto Alegre Frei Serafim	1
204	Santa Maria - Parque Brasil/Frei Serafim	1
205	Buenos Aires - Centenario	1
206	Buenos Aires - Aeroporto	1
300	Mocambinho/Duque de Caxias Vila Operária	1
301	Mocambinho - Duque de Caxias	1
302	Mocambinho - Assembleia Shopping	1
303	Santa Sofia - José S. Silva	1
304	Buenos Aires - Alameda Parnaíba	1
730	Universidade - Centro via Duque de Caxias	1

Fonte: Prefeitura de Teresina

3.4.3.2 Contrato de Concessão n° 37/2014

O Contrato de Concessão n° 37/2014 também foi celebrado em 18 de novembro de 2014, entre o Município de Teresina, na qualidade de poder concedente, e o Consórcio Urbanus, como concessionária contratada, com prazo de vigência de 15 (quinze) anos, podendo ser prorrogado uma única vez por mais 15 (quinze) anos, desde que o contrato tenha sido satisfatoriamente cumprido pela Concessionária, a partir de resultados mensurados por sistema de controle da qualidade.

O Contrato de Concessão n° 37/2014 possui como objeto a exploração e prestação de serviço de transporte coletivo urbano integrado de passageiros no Município de Teresina, na modalidade em Rede, organizadas nas linhas apresentadas na tabela abaixo, conforme o Anexo I do Contrato em questão:

Tabela 3: Relação de Linhas do Contrato de Concessão n° 37/2014

Linha	Denominação	Lote
245	Vale do Gavião - Árvores Verdes via Dom severino	2
401	Universidade	2
402	Vila Bandeirante - P Ininga Frei Serafim	2
403	Vila Bandeirante - Satélite Shopping	2
404	Vila Bandeirante - Dom Severino	2
405	Planalto Uruguai - Jockey Club	2
406	Planalto Uruguai - Dom Avelar Dom Severino	2
501	Anita Ferraz via Conjunto	2
502	Socopo - Jardim São Cristovão	2
503	Vila Bandeirante - Satelite São Cristovão	2
512	Vila Bandeirante - São Cristovão	2
513	Planalto Uruguai - São Cristovão	2
518	Pedra Mole - Vila do Avião	2
520	Frei Damião - Todos os Santos João XXIII	2
521	Nova Teresina - São Cristovão	2
522	HD - Vale do Gavião-Árvores Verdes Via FAET	2

Fonte: Prefeitura de Teresina

3.4.3.3 Contrato de Concessão n° 38/2014

O Contrato de Concessão n° 38/2014 também foi celebrado em 18 de novembro de 2014, entre o Município de Teresina, na qualidade de poder concedente, e o consórcio Theresina, como concessionária contratada, com prazo de vigência de 15 (quinze) anos, podendo ser prorrogado uma única vez por mais 15 (quinze) anos, desde que o contrato tenha sido satisfatoriamente cumprido pela Concessionária, a partir de resultados mensurados por sistema de controle da qualidade.

O Contrato de Concessão n° 38/2014 possui como objeto a exploração e prestação de serviço de transporte coletivo urbano integrado de passageiros no Município de Teresina, na modalidade em Rede, organizadas nas linhas apresentadas na tabela abaixo, conforme o Anexo I do Contrato em questão.

Tabela 4: Relação de Linhas do Contrato de Concessão n° 38/2014

Linha	Denominação	Lote
100	Redonda/Shopping via São João	3
504	Alto da Ressureição - João XXIII	3
505	Redonda - Dirceu I João XXIII	3
506	São Paulo - Renascença I João XXIII	3
507	Jardim Europa - Bom Princípio João XXIII	3
508	Parque Itararé - Boa Esperança - São João	3
509	Pq. Jurema/Shopping	3
510	Parque Jurema - Dirceu II João XXIII	3
515	São Paulo - Shopping São João	3
516	Lourival Parente - Nova Shopping São João	3
517	Parque Itararé - Shopping via São João	3
519	São Paulo-Renascença I/Pont. Wall Ferraz	3
601	Redonda - Dirceu I Miguel Rosa	3
602	São Paulo - Renascença I Miguel Rosa	3
603	Parque Jurema - Dirceu II Miguel Rosa	3
605	Planalto Bela Vista - Miguel Rosa	3
610	Três Andares - C Nova Monte Castelo	3
611	Alto da Ressureição - Ponte Wall ferraz	3
612	Redenção - Casa Mater	3
614	Santa Fé - Miguel Rosa Shopping	3
615	Sacy - Shopping Miguel Rosa	3
618	Promorar - Shopping Miguel Rosa	3
619	Jardim Europa - Todos os Santos Miguel Rosa	3
626	Sacy - UFPI Shopping	3
702	São Paulo - Renascença I e II Barão	3
703	Parque Jurema - Dirceu II Barão	3
704	Jardim Europa - Todos os Santos Barão	3
710	Alto da Ressureição - Redonda Barão	3

Fonte: Prefeitura de Teresina

3.4.3.4 Contrato de Concessão n° 39/2014

O Contrato de Concessão n° 39/2014 também foi celebrado em 18 de novembro de 2014, entre o Município de Teresina, na qualidade de poder concedente, e a empresa Transcol, como concessionária contratada, com prazo de vigência de 15 (quinze) anos, podendo ser prorrogado uma única vez por mais 15 (quinze) anos, desde que o contrato tenha sido satisfatoriamente cumprido pela Concessionária, a partir de resultados mensurados por sistema de controle da qualidade.

O Contrato de Concessão n° 39/2014 possui como objeto a exploração e prestação de serviço de transporte coletivo urbano integrado de passageiros no Município de Teresina, na modalidade em Rede, organizadas nas linhas apresentadas na tabela abaixo, conforme o Anexo I do Contrato em questão.

Tabela 5: Relação de Linhas do Contrato de Concessão nº 39/2014

Linha	Denominação	Lote
4	Iapc - Cristo Rei	4
170	Poty Velho - Planalto Bela Vista	4
270	Mocambinho - Porto Alegre	4
360	Mocambinho - Promorar	4
604	Lourival Parente - Morada Nova Miguel Rosa	4
606	Porto Alegre - Parque Piauí Miguel Rosa	4
607	Promorar - Miguel Rosa	4
609	Sacy - Miguel Rosa	4
613	Vila São Francisco - Miguel Rosa	4
616	HD-Porto Alegre Shopping Via Miguel Rosa	4
617	HD-Pla. Bela Vista Shopping Via M.	4
620	Ceramica Cil - Miguel Rosa	4
621	Irmã Dulce - Angelim Miguel Rosa	4
622	Promorar - Santa Cruz Miguel Rosa	4
623	Mario Covas - Dignidade Miguel Rosa	4
624	Bela Vista III - Vila Tiradentes Miguel Rosa	4
625	Portal da Alegria - Santa Clara Miguel Rosa	4
627	Teresina Sul / Palitolandia / Irmão Duce / Miguel Rosa	4
688	Vila São Francisco Miguel Rosa	4
705	Lourival Parente - Morada Nova Barão	4
706	Irmã Dulce - Barão	4
709	Sacy - Barão	4
711	Vila São Francisco - Promorar Barão	4
712	Portal da Alegria - Santa Clara Barão	4
713	Ceramica Cil - Barão	4
714	Mario Covas - Dignidade Barão	4
715	Teresina Sul / Palitolandia / Irmão Duce / Barão	4
716	Teresina Sul / Palitolandia / BR / Barão	4
724	Sacy-Verde Que Te Quero Verde Via Barão	4
801	Santa Fé - Pedro Freitas	4
802	Santa Fé - Maranhão Via Santo Antonio	4
803	Corujão Santa Fé	4
901	Irmã Dulce / Esplanada / Shopping / M. Rosa	4
902	Teresina Sul / Palitolandia / BR / Miguel Rosa	4

Fonte: Prefeitura de Teresina

3.4.3.5 Exploração Hidroviária

Atualmente, não há transporte hidroviário de passageiros e veículos regulado e instituído na região, no entanto, com a implementação da Companhia Ferroviária e de Logística do Piauí, a Lei Estadual nº 8.024/2023 incluiu no rol de suas competências "*construir e operar terminais de transbordo e portuários próprios ou de terceiros, bem como explorar as atividades de navegação em toda a bacia hidrográfica do estado do Piauí, além de apoio portuário*" (art. 2º, inciso IV).

Nesse sentido, vale destacar que, em 2016, o Estado do Piauí aderiu ao Programa Nacional de Fortalecimento dos Comitês de Bacias Hidrográficas, por meio do Decreto Federal nº 16.959, de 27

de dezembro de 2016. O programa visa criar condições para uma atuação mais efetiva das instâncias colegiadas estaduais, capacitando-os para um adequado desempenho das suas atribuições legais, em favor da boa gestão dos recursos hídricos no país⁴⁴.

3.4.4 Demais Municípios da RIDE GT

Em que pese a solicitação dos instrumentos contratuais referentes às operações de TPC nos municípios integrantes da RIDE GT que constituem objeto deste estudo, não foram disponibilizados documentos jurídicos relativos ao transporte municipal do Município de Timon, sendo que, caso existente, a íntegra de contratos de delegação de operações de TPC também não é disponibilizada em vias públicas de acesso.

3.4.5 Sistemas de bilhetagem

3.4.5.1 Sistema de Bilhetagem Eletrônico de Teresina

Ao tratar do sistema de bilhetagem eletrônico no Município de Teresina, sua implantação e operação é disciplinada pela Lei Municipal nº 5.710, de 22 de março de 2022 ("Lei nº 5.710/2022") a qual conceitua a bilhetagem eletrônica como a *"cobrança automática do preço da respectiva tarifa do transporte público de passageiros por meio do uso de cartão inteligente sem contato, ou por outra tecnologia compatível ou mais evoluída, para o controle do acesso do passageiro e a liberação das catracas eletromecânicas dos ônibus, dos terminais de integração e dos demais pontos de transferência ou transbordo dotados de infraestrutura para o pré-embarque"* (art. 1º, parágrafo único).

No âmbito de bilhetagem, cabe apontar o papel da STRANS que, conforme a Lei nº 5.710/2022, atua como agente recursal a denúncia de mau uso do cartão, define as penalidades para descumprimentos legais das atividades previstas para operação do sistema de bilhetagem, bem como normatiza a emissão de cartões virtuais e desenvolve outras formas e mídias de validação de viagens, no serviço de transporte coletivo público de passageiros do Município de Teresina (arts. 5º e 6º).

O Sindicato das Empresas de Transportes Urbanos de Passageiros de Teresina – SETUT, é a entidade que agrupa as empresas de ônibus urbanos coletivos responsáveis pela prestação do serviço no Município de Teresina e pelo Sistema Eletrônico de Bilhetagem ("SEB") nos Transportes Coletivos de Teresina.

⁴⁴ Governo Federal do Brasil. Agência Nacional de Águas (ANA). *Programa Nacional de Fortalecimento dos Comitês de Bacias Hidrográficas - Estado do Piauí*. Disponível em: <<https://www.gov.br/ana/pt-br/programas-e-projetos/procomites/estados/pi/pi>>. Acesso em: 08 de novembro de 2024.

O SEB é o meio pelo qual se institui o bilhete eletrônico no Município, abrangendo a emissão e comercialização do Vale Transporte Eletrônico, créditos estudantis e créditos avulsos, emissão dos cartões de gratuidade, gerenciamento da biometria facial e atendimento aos usuários. Para comercialização do bilhete, a SETUT, conforme regulamentação da Portaria Municipal nº 43, de 15 de julho de 2003 ("Portaria nº 43/2003"), expedida pela STRANS, utiliza-se da plataforma "Mais Fácil", oferecendo 5 (cinco) tipos de cartão: (i) *Mais Fácil Vale-Transporte*, que é fornecido pelas empresas aos seus colaboradores; (ii) *Mais Fácil Estudantil*, cartão para os estudantes do ensino fundamental, médio e superior; (iii) *Mais Fácil Expresso*, que proporciona maior agilidade no pagamento da passagem e possibilita o uso da integração; (iv) *Mais Fácil Especial*, cartão que será fornecido às pessoas que têm gratuidade prevista por Lei; e (v) *Mais Fácil Melhor Idade*, cartão dedicado aos cidadãos idosos.

Destaca-se, ainda, que diferenciação entre os bilhetes é ocasionada pelos benefícios tarifários instituídos por lei, tais como estudantes, idosos, e portadores de deficiências.

3.4.5.2 Sistema de Bilhetagem do Ônibus Municipal (Teresina)

A Lei Municipal nº 3.148, de 03 de dezembro de 2002 ("Lei nº 3.148/2002") institui o SEB nos transportes coletivos por ônibus de todas as linhas de Teresina, e determina a implantação do Sistema Automatizado de Comercialização Antecipada e de Arrecadação de Tarifas.

Conforme regido pelo art. 4º da norma, o SEB consiste na automação de dois processos, sendo eles a venda antecipada de passagens e o controle da operação/arrecadação.

O intuito do SEB é, então, (i) permitir que os usuários possam adquirir antecipadamente suas passagens, na forma de créditos eletrônicos gravados em cartão (§1º), e (ii) automatizar a validação dos cartões utilizados, bem como o registro do movimento de passageiros nos ônibus (§2º).

A Portaria nº 43/2003 dispõe sobre o regulamento do sistema eletrônico de bilhetagem instituído pela Lei Municipal nº 3.148/2002, estipulando regulamento para o controle da utilização do Vale-Transporte, do Passe Gratuito, do Passe Estudantil e da Passagem Antecipada.

A Portaria nº 43/2003 também determina, em seu art. 8º, que a atividade de venda dos créditos eletrônicos representativos do Vale-Transporte, do Passe Estudantil e da Passagem Antecipada poderá ser atribuída a empresa ou entidade pública ou privada, mediante contrato de prestação serviços celebrados com as operadoras do Sistema de Transporte Público de Passageiros da Cidade de Teresina ("STPP").

Além disso, permite, em seu art. 7º, a arrecadação de receita com atividades de propaganda nos cartões representativos dos créditos eletrônicos para custeio do processo de comercialização do SEB.

Ressalta-se, no entanto, que a Portaria nº 43/2003 foi localizada por meio do Diário Oficial Municipal nº 941, datado de 18 de julho de 2003. Uma vez que o documento não foi localizado no Acervo Digital da Câmara Municipal de Teresina, tampouco no sítio eletrônico da STRANS, resta incerto se a Portaria nº 43/2003 continua em vigor.

Em que pese o valor do passe de ônibus de Teresina, em notícias recentes aponta-se que o valor atual é de R\$4,00, desde o reajuste feito em 2020 pela Strans⁴⁵.

3.4.5.3 Sistema de Bilhetagem dos Veículos Leves sobre Trilhos (Teresina e região)

Em que pese o sistema de bilhetagem dos VLTs de Teresina e região, não foram localizadas informações jurídicas acerca do tema, tanto em âmbito municipal como também estadual. Vale mencionar, no entanto, que desde janeiro de 2025, a tarifa dos VLTs de Teresina passou a ser gratuita⁴⁶.

3.4.5.4 Sistema de Bilhetagem de Timon

Com a antiga concessionária Timon City, utilizava-se o “Timon City Card”⁴⁷. No entanto, com o encerramento das atividades da concessionária e a operação emergencial para manter a operação do serviço de transporte coletivo urbano, não foi possível encontrar informações sobre o sistema de bilhetagem atual.

⁴⁵ Portal o Dia. Passagem de Ônibus em Teresina deve permanecer sem reajuste pelo quarto ano seguido. Disponível em: <[https://portalodia.com/noticias/teresina/passagem-de-onibus-em-teresina-deve-permanecer-sem-reajuste-pelo-quarto-ano-seguido-403684.html#:~:text=A%20Superintend%C3%AAncia%20Municipal%20de%20Transportes,%2C00%20\(quatro%20reais\)](https://portalodia.com/noticias/teresina/passagem-de-onibus-em-teresina-deve-permanecer-sem-reajuste-pelo-quarto-ano-seguido-403684.html#:~:text=A%20Superintend%C3%AAncia%20Municipal%20de%20Transportes,%2C00%20(quatro%20reais).)>. Acesso em 5 de dezembro de 2024.

⁴⁶ Ministério das cidades. Sistema metroviário de Teresina terá renovação de frota, tarifa zero e modernização das estações. Disponível em: <https://www.gov.br/cidades/pt-br/assuntos/noticias-1/noticia-mcid-n-884>. Acesso em: 26 fev. 2025.

⁴⁷ Portal Clube News. Tarifa do transporte coletivo de Timon é reduzida em 40% no cartão eletrônico. Disponível em: <<https://portalclubenews.com/2023/02/08/tarifa-do-transporte-coletivo-de-timon-e-reduzida-em-40-no-cartao-eletronico/>>. Acesso em: 20 nov. 2024.

3.5 Conclusões dos aspectos jurídicos e regulatórios das operações

3.5.1.1 Fundos especiais ou contábeis:

Embora o arranjo institucional da RIDE GT não lhe confira fundos específicos para o desenvolvimento da região, o Estado do Piauí conta com o Fundo de Desenvolvimento da Infraestrutura Logística do Estado do Piauí (“FDI/PI”), recentemente instituído, bem como o Maranhão, com o Fundo Maranhense de Desenvolvimento Socioeconômico e Infraestrutura (“FMDInfra”). Ocorre que os fundos, até o momento, não possuem envergadura proporcional à verba necessária para o efetivo desenvolvimento da infraestrutura logística da RIDE GT. A título de exemplo, conforme informações disponibilizadas pelo Governo do Piauí, entre o período de junho de 2023 a janeiro de 2024, o fundo arrecadou apenas R\$ 28,018 milhões⁴⁸. Cumpre destacar, no entanto, que a RIDE GT, por ser vinculada ao PNDR, usufrui de outras fontes, conforme elucidado abaixo.

3.5.1.2 Outros fundos:

A RIDE GT conta com instrumentos financeiros da Sudene, sendo eles o Fundo Constitucional de Financiamento do Nordeste (“FNE”) e o Fundo de Desenvolvimento do Nordeste (“FDNE”). Embora ambos os fundos possuam abrangentes fontes de arrecadação de recursos, é de se considerar o fato de que a verba é compartilhada com milhares de municípios da Sudene – o FNE, por exemplo, atende atualmente a 2.074 municípios.

3.5.1.3 Poder Concedente:

Nota-se que, em nenhum dos casos analisados, a RIDE GT figurou como parte concedente, sendo tal papel, nos contratos disponibilizados para consulta pública, desempenhado pelo Município de Teresina. Assim, em que pese o interesse metropolitano comum do transporte urbano, a celebração de contratos não chegou a ser desempenhada pela RIDE GT.

3.5.1.4 Nível de formalização

Além da desmobilização da RIDE GT, notam-se operações de transporte pendentes de regularização, quer seja em razão da inexistência de instrumento jurídico, quer seja em razão da inexistência de procedimento licitatório prévio, nos casos em que há contrato, mas em caráter precário.

⁴⁸ Governo do Estado do Piauí. Governo oficializa instalação do Conselho Gestor do Fundo de Desenvolvimento da Infraestrutura Logística. Disponível em: <<https://www.pi.gov.br/noticia/governo-oficializa-instalacao-do-conselho-gestor-do-fundo-de-desenvolvimento-da-infraestrutura-logistica>>. Acesso em: 24 de novembro de 2024.

Como referido, a prestação de serviço de transporte coletivo de passageiros mediante autorização, ao menos em princípio, não guarda correspondência adequada com a previsão do art. 30 da Constituição Federal, segundo a qual compete aos municípios “*organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo*” (inciso V). Nota-se que a instituição do consórcio CIMU é notável esforço de implementar governança na RIDE por meio de delegação, porém, cumpre destacar que a formação ainda não surtiu efeitos concretos. Ademais, a inexistência de prévio procedimento licitatório, aliada à referida previsão de exploração desses serviços por meio de autorização, ainda representa uma divergência do art. 175 da Constituição Federal, segundo o qual “*incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos*”.

3.5.1.5 Sistema tarifário:

Embora exista regulamentação do sistema tarifário a nível municipal (de Teresina e Timon), nota-se que a região da RIDE GT é marcada por regulamentação precária. Ressalta-se, ainda, que não foram localizados contratos acerca do sistema de bilhetagem, tampouco quaisquer informações acerca do sistema de bilhetagem no Município de Timon após o encerramento das atividades da concessionária Timon City, presumindo-se inexistente na atualidade.

3.6 Anexos Jurídicos

3.6.1 Framework Geral da RIDE

FRAMEWORK INSTITUCIONAL DA RIDE GT	
Constituição da RIDE	A Região Integrada de Desenvolvimento da Grande Teresina (“RIDE GT”) foi criada pela Lei Complementar Federal nº 112, de 19 de setembro de 2001 (“LC nº 112/2001”), e é composta por 14 (quatorze) municípios. O Decreto Federal nº 10.129, de 25 de novembro de 2019 dispõe sobre a RIDE GT.
Composição da RIDE e atualização	Inicialmente, a RIDE GT contava com 13 (treze) municípios, sendo apenas o de Timon pertencente ao Estado do Maranhão, e os seguintes, ao Estado do Piauí: Altos, Beneditinos, Coivaras, Curralinho, Demerval Lobão, José de Freitas, Lagoa Alegre, Lagoa do Piauí, Miguel Leão, Monsenhor Gil, Teresina e União. Em 2009, foi instalado o Município de Nazária, emancipado do Município de Teresina desde 1993, após aprovação em plebiscito, e incluído na RIDE GT desde sua instalação.
Correspondência da RIDE com a disciplina jurídica metropolitana	N/A
Estrutura de governança da RIDE	<ul style="list-style-type: none"> (i) <u>Conselho Administrativo da Região Integrada de Desenvolvimento da Grande Teresina (“COARIDE”)</u>, cuja função é planejar, monitorar e avaliar as atividades a serem desenvolvidas na RIDE; (ii) <u>Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação (“SEMPLAN”)</u> de Teresina, que, embora configure formalmente parte do corpo municipal de Teresina, tem como missão “<i>Contribuir para que a Grande Teresina seja uma região próspera, ambientalmente sustentável e socialmente justa</i>”⁴⁹; (iii) Fundo Constitucional de Financiamento do Nordeste (“FNC”); (iv) Fundo de Desenvolvimento do Nordeste (“FDNE”); (v) Fundo Maranhense de Desenvolvimento Socioeconômico e Infraestrutura (“FMDInfra”).
Contratos celebrados pela RIDE	N/A
Existência de Convênios/Consórcios Públicos	Consórcio Intermunicipal de Mobilidade Urbana – CIMU/TIMON-MA/TERESINA-PI (CIMU), sendo um convênio de delegação do serviço entre o Município de Timon, no Maranhão, e o Município de Teresina, no Piauí.
Normas sobre Mobilidade Urbana editadas pela RIDE	N/A
Agente fiscalizador metropolitano	<ul style="list-style-type: none"> (i) <u>Agência Estadual de Mobilidade Urbana e Serviços Públicos (“MOB”)</u>, que é entidade de natureza autárquica executiva, dotada de personalidade jurídica de direito público interno com autonomia administrativa, financeira e fiscalizadora. Criada pela Lei Estadual nº 10.213, de 9 de março de 2015 (“<u>Lei nº 10.213</u>”), a MOB integra a administração indireta do Poder Executivo do Estado do Maranhão e está vinculada à Casa Civil; (ii) <u>Agência de Regulação dos Serviços Públicos Delegados do Estado do Piauí (“AGRESPI”)</u> é regular e fiscalizar os serviços públicos delegados do Estado do Piauí, entre eles o transporte e a infraestrutura geral.

⁴⁹ Prefeitura Municipal de Teresina. *Missão e Visão*. Disponível em: <<https://semplan.pmt.pi.gov.br/missao>>. Acesso em: 23 de novembro de 2024.

3.6.2 Operações existentes de transporte

OPERAÇÕES DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS	
Contrato / Tipo de Operação	<i>Contrato de Concessão n° 36/2014 – Lote 1</i>
Partes	<i>STRANS (“Concedente”) e Consórcio Poty (“Concessionária”)</i>
Autoridade Reguladora	<i>STRANS</i>
Objeto	<i>Concessão da exploração e prestação de serviço de transporte coletivo urbano integrado de passageiros no Município de Teresina, na modalidade rede.</i>
Unidades federativas integrantes das linhas de transporte	<i>Município de Teresina</i>
Tipo de Outorga	<i>Concessão comum</i>
Valor do contrato	<i>Não informado.</i>
Data de assinatura	<i>18 de novembro de 2014</i>
Vigência	<i>Prazo de 15 (quinze) anos, contados da data de início da operação, podendo ser prorrogado, uma única vez, por até 15 (quinze) anos.</i>
Atribuições e obrigações	<p><u>Concessionária:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>i. cumprir o disposto na Lei Municipal 3.946 de 16 de dezembro de 2009 e suas alterações, no Regulamento do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Teresina, no Contrato de Concessão, nas Ordens de Serviço de Operação, nas instruções do Concedente, além das demais normas regulamentadoras de sua atividade;</i> <i>ii. prestar todas as informações solicitadas ao Poder Público;</i> <i>iii. dar condições de pleno funcionamento aos serviços sob sua responsabilidade;</i> <i>iv. adequar a frota às necessidades do serviço, de acordo com o estabelecido pela Concedente;</i> <i>v. assegurar atendimento adequado em razão de modificações da cidade ao longo do prazo de vigência da concessão;</i> <i>vi. promover a atualização e o desenvolvimento tecnológico das instalações, equipamentos e sistemas, com vistas a assegurar a melhoria da qualidade do serviço e a preservação do meio ambiente;</i> <i>vii. implantar e operar o Sistema Eletrônico de Bilhetagem de Teresina (SEB), o Sistema de Relacionamento com o Usuário de Teresina (SRU) e Sistema de Monitoramento e Controle Operacional do Transporte Coletivo de Teresina (SMCO);</i>

OPERAÇÕES DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS

- viii. *implantar o Serviço Especial de Transporte ao Cadeirante (Transporte Eficiente);*
- ix. *efetuar e manter atualizada sua escrituração contábil e societária, levantando demonstrativos mensais, semestrais e anuais, observando normas contábeis geralmente aceitas, aplicadas a plano de contas e modelos estabelecidos pelo Município de modo a possibilitar a fiscalização respectiva;*
- x. *liberar acesso à fiscalização do Município, em qualquer época, aos equipamentos e instalações vinculados ao serviço;*
- xi. *pagar à Concedente os valores devidos, relativos aos valores apropriados para depósito no Fundo Municipal de Transportes- FUNTRAN, e às multas impostas;*
- xii. *utilizar veículos que preencham os requisitos de operação, conforme previsto nas normas regulamentares pertinentes, mantendo as características dos ônibus fixadas pela STRANS;*
- xiii. *preservar a inviolabilidade dos instrumentos de controle de passageiros, e outros dispositivos de controle e monitoração determinadas pela STRANS;*
- xiv. *apresentar, sempre que for exigido, os seus ônibus para vistoria técnica;*
- xv. *comprometendo-se a sanar, em prazo determinado pela STRANS, as irregularidades que possa comprometer o conforto, a segurança e a regularidade do transporte de passageiros;*
- xvi. *apresentar, diariamente, os seus veículos para o início de operação em adequado estado de conservação e limpeza e mantê-los assim durante toda a jornada*
- xvii. *comunicar à STRANS, 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;*
- xviii. *garantir a segurança e a integridade física dos usuários, com serviço especial de transporte de pessoa portadora de deficiência severa;*
- xix. *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 pago a tarifa, no primeiro horário subsequente;*
- xx. *operar somente com pessoal devidamente capacitado e habilitado, mediante contratações regidas pela legislação trabalhista, assumindo todas as obrigações delas decorrentes, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros contratados pelo Concessionária e o Município;*
- xxi. *apresentar periodicamente a comprovação de regularidade das obrigações previdenciárias, tributárias e trabalhistas; e*
- xxii. *manter seguro de responsabilidade civil para cobrir eventuais prejuízos causados a usuários e a terceiros em geral.*

Concedente:

OPERAÇÕES DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS

	<ul style="list-style-type: none"> <i>i. planejar o sistema de transporte coletivo e especificar o serviço correspondente, considerando as necessidades da população;</i> <i>ii. fiscalizar os serviços prestados pela Concessionária e tomar as providências necessárias à sua regularização;</i> <i>iii. realizar as apurações relativas ao sistema de avaliação da qualidade;</i> <i>iv. garantir livre acesso à população das informações sobre o serviço de transporte;</i> <i>v. mostrar aos usuários, de modo claro, preciso e em tempo hábil, informações sobre as</i> <i>vi. alterações no serviço de transporte;</i> <i>vii. receber e analisar as propostas e solicitações da Concessionária, informando-a de suas conclusões.</i>
Forma de Remuneração da Contratada	<i>A remuneração da Concessionária é composta pela arrecadação tarifária e receitas alternativas, além de eventuais subsídios.</i>
Reajuste Tarifário	<i>O valor será reajustado anualmente mediante aplicação de fórmula prevista no Contrato.</i>
Requalificação da Tarifa	<i>N/A</i>
Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	<i>A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão é assegurada, apesar de não existir um tratamento específico sobre o tema.</i>
Formas de Reequilíbrio	<i>Não informado.</i>
Garantias	<i>O Contrato de Concessão prevê que em qualquer hipótese que haja responsabilização da Concedente pelo serviço prestado pela Concessionária, será admitida a utilização da garantia ou o bloqueio de verbas em favor da Concessionária, para fins de compensação. No entanto, o Contrato de Concessão não possui regras ou previsões acerca da constituição de qualquer garantia.</i>
Hipóteses de extinção	<i>Advento do termo contratual; encampação; caducidade; rescisão; anulação; e falência ou extinção da empresa Concessionária.</i>
Riscos da Contratada	<i>Riscos inerentes à concessão, embora o Contrato não possua uma matriz de risco.</i>
Riscos do Poder Concedente	<i>Sem disposições a respeito.</i>
Transferência / Subcontratação	<i>A transferência do Contrato de Concessão a terceiros no todo ou em parte é condicionada à prévia e expressa anuência da Concedente.</i>
Penalidades	<i>Pela inobservância parcial das obrigações previstas na legislação em vigor e, em especial, das previstas no presente Contrato de Concessão, a Concedente poderá, de acordo com a natureza da infração, aplicar à Concessionária as seguintes sanções, sem prejuízo daquelas previstas no Regulamento do Serviço de</i>

OPERAÇÕES DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS	
	<i>Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Teresina: (i) advertência escrita; (ii) multa; (iii) apreensão de veículo; (iv) afastamento do pessoal; (v) suspensão da operação do serviço; e (vi) declaração de caducidade da Concessão.</i>
Aditivos Contratuais	N/A.

OPERAÇÕES DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS	
Contrato / Tipo de Operação	<i>Contrato de Concessão n° 37/2014 – Lote 2</i>
Partes	<i>STRANS (“<u>Concedente</u>”) e Consórcio Urbanus (“<u>Concessionária</u>”)</i>
Autoridade Reguladora	<i>STRANS</i>
Objeto	<i>Concessão da exploração e prestação de serviço de transporte coletivo urbano integrado de passageiros no Município de Teresina, na modalidade rede.</i>
Unidades federativas integrantes das linhas de transporte	<i>Município de Teresina</i>
Tipo de Outorga	<i>Concessão comum</i>
Valor do contrato	<i>Não informado.</i>
Data de assinatura	<i>18 de novembro de 2014</i>
Vigência	<i>Prazo de 15 (quinze) anos, contados da data de início da operação, podendo ser prorrogado, uma única vez, por até 15 (quinze) anos.</i>
Atribuições e obrigações	<p><u>Concessionária:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>i. cumprir o disposto na Lei Municipal 3.946 de 16 de dezembro de 2009 e suas alterações, no Regulamento do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Teresina, no Contrato de Concessão, nas Ordens de Serviço de Operação, nas instruções do Concedente, além das demais normas regulamentadoras de sua atividade;</i> <i>ii. prestar todas as informações solicitadas ao Poder Público;</i> <i>iii. dar condições de pleno funcionamento aos serviços sob sua responsabilidade;</i> <i>iv. adequar a frota às necessidades do serviço, de acordo com o estabelecido pela Concedente;</i>

OPERAÇÕES DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS

- v. *assegurar atendimento adequado em razão de modificações da cidade ao longo do prazo de vigência da concessão;*
- vi. *promover a atualização e o desenvolvimento tecnológico das instalações, equipamentos e sistemas, com vistas a assegurar a melhoria da qualidade do serviço e a preservação do meio ambiente;*
- vii. *implantar e operar o Sistema Eletrônico de Bilhetagem de Teresina (SEB), o Sistema de Relacionamento com o Usuário de Teresina (SRU) e Sistema de Monitoramento e Controle Operacional do Transporte Coletivo de Teresina (SMCO);*
- viii. *implantar o Serviço Especial de Transporte ao Cadeirante (Transporte Eficiente);*
- ix. *efetuar e manter atualizada sua escrituração contábil e societária, levantando demonstrativos mensais, semestrais e anuais, observando normas contábeis geralmente aceitas, aplicadas a plano de contas e modelos estabelecidos pelo Município de modo a possibilitar a fiscalização respectiva;*
- x. *liberar acesso à fiscalização do Município, em qualquer época, aos equipamentos e instalações vinculados ao serviço;*
- xi. *pagar à Concedente os valores devidos, relativos aos valores apropriados para depósito no Fundo Municipal de Transportes- FUNTRAN, e às multas impostas;*
- xii. *utilizar veículos que preencham os requisitos de operação, conforme previsto nas normas regulamentares pertinentes, mantendo as características dos ônibus fixadas pela STRANS;*
- xiii. *preservar a inviolabilidade dos instrumentos de controle de passageiros, e outros dispositivos de controle e monitoração determinadas pela STRANS;*
- xiv. *apresentar, sempre que for exigido, os seus ônibus para vistoria técnica;*
- xv. *comprometendo-se a sanar, em prazo determinado pela SIRANS, as irregularidades que possa comprometer o conforto, a segurança e a regularidade do transporte de passageiros;*
- xvi. *apresentar, diariamente, os seus veículos para o início de operação em adequado estado de conservação e limpeza e mantê-los assim durante toda a jornada*
- xvii. *comunicar à STRANS, 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;*
- xviii. *garantir a segurança e a integridade física dos usuários, com serviço especial de transporte de pessoa portadora de deficiência severa;*
- xix. *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 pago a tarifa, no primeiro horário subsequente;*

OPERAÇÕES DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS

	<p>xx. <i>operar somente com pessoal devidamente capacitado e habilitado, mediante contratações regidas pela legislação trabalhista, assumindo todas as obrigações delas decorrentes, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros contratados pelo Concessionária e o Município;</i></p> <p>xxi. <i>apresentar periodicamente a comprovação de regularidade das obrigações previdenciárias, tributárias e trabalhistas; e</i></p> <p>xxii. <i>manter seguro de responsabilidade civil para cobrir eventuais prejuízos causados a usuários e a terceiros em geral.</i></p> <p><u>Concedente:</u></p> <p>i. <i>planejar o sistema de transporte coletivo e especificar o serviço correspondente, considerando as necessidades da população;</i></p> <p>ii. <i>fiscalizar os serviços prestados pela Concessionária e tomar as providências necessárias à sua regularização;</i></p> <p>iii. <i>realizar as apurações relativas ao sistema de avaliação da qualidade;</i></p> <p>iv. <i>garantir livre acesso à população das informações sobre o serviço de transporte;</i></p> <p>v. <i>mostrar aos usuários, de modo claro, preciso e em tempo hábil, informações sobre as alterações no serviço de transporte;</i></p> <p>vi. <i>receber e analisar as propostas e solicitações da Concessionária, informando-a de suas conclusões.</i></p>
Forma de Remuneração da Contratada	<i>A remuneração da Concessionária é composta pela arrecadação tarifária e receitas alternativas, além de eventuais subsídios.</i>
Reajuste Tarifário	<i>O valor será reajustado anualmente mediante aplicação de fórmula prevista no Contrato.</i>
Requalificação da Tarifa	<i>N/A</i>
Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	<i>A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão é assegurada, apesar de não existir um tratamento específico sobre o tema.</i>
Formas de Reequilíbrio	<i>Não informado.</i>
Garantias	<i>O Contrato de Concessão prevê que em qualquer hipótese que haja responsabilização da Concedente pelo serviço prestado pela Concessionária, será admitida a utilização da garantia ou o bloqueio de verbas em favor da Concessionária, para fins de compensação. No entanto, o Contrato de Concessão não possui regras ou previsões acerca da constituição de qualquer garantia.</i>
Hipóteses de extinção	<i>Advento do termo contratual; encampação; caducidade; rescisão; anulação; e falência ou extinção da empresa Concessionária.</i>

OPERAÇÕES DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS	
Riscos da Contratada	<i>Riscos inerentes à concessão, embora o Contrato não possua uma matriz de risco.</i>
Riscos do Poder Concedente	<i>Sem disposições a respeito.</i>
Transferência / Subcontratação	<i>A transferência do Contrato de Concessão a terceiros no todo ou em parte é condicionada à prévia e expressa anuência da Concedente.</i>
Penalidades	<i>Pela inobservância parcial das obrigações previstas na legislação em vigor e, em especial, das previstas no presente Contrato de Concessão, a Concedente poderá, de acordo com a natureza da infração, aplicar à Concessionária as seguintes sanções, sem prejuízo daquelas previstas no Regulamento do Serviço de Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Teresina: (i) advertência escrita; (ii) multa; (iii) apreensão de veículo; (iv) afastamento do pessoal; (v) suspensão da operação do serviço; e (vi) declaração de caducidade da Concessão.</i>
Aditivos Contratuais	<i>N/A.</i>

OPERAÇÕES DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS	
Contrato / Tipo de Operação	<i>Contrato de Concessão n° 38/2014 – Lote 3</i>
Partes	<i>STRANS (“<u>Concedente</u>”) e Consórcio Teresina (“<u>Concessionária</u>”)</i>
Autoridade Reguladora	<i>STRANS</i>
Objeto	<i>Concessão da exploração e prestação de serviço de transporte coletivo urbano integrado de passageiros no Município de Teresina, na modalidade rede.</i>
Unidades federativas integrantes das linhas de transporte	<i>Município de Teresina</i>
Tipo de Outorga	<i>Concessão comum</i>
Valor do contrato	<i>Não informado.</i>
Data de assinatura	<i>18 de novembro de 2014</i>
Vigência	<i>Prazo de 15 (quinze) anos, contados da data de início da operação, podendo ser prorrogado, uma única vez, por até 15 (quinze) anos.</i>
Atribuições e obrigações	<i><u>Concessionária:</u></i>

OPERAÇÕES DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS

- i. *cumprir o disposto na Lei Municipal 3.946 de 16 de dezembro de 2009 e suas alterações, no Regulamento do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Teresina, no Contrato de Concessão, nas Ordens de Serviço de Operação, nas instruções do Concedente, além das demais normas regulamentadoras de sua atividade;*
- ii. *prestar todas as informações solicitadas ao Poder Público;*
- iii. *dar condições de pleno funcionamento aos serviços sob sua responsabilidade;*
- iv. *adequar a frota às necessidades do serviço, de acordo com o estabelecido pela Concedente;*
- v. *assegurar atendimento adequado em razão de modificações da cidade ao longo do prazo de vigência da concessão;*
- vi. *promover a atualização e o desenvolvimento tecnológico das instalações, equipamentos e sistemas, com vistas a assegurar a melhoria da qualidade do serviço e a preservação do meio ambiente;*
- vii. *implantar e operar o Sistema Eletrônico de Bilhetagem de Teresina (SEB), o Sistema de Relacionamento com o Usuário de Teresina (SRU) e Sistema de Monitoramento e Controle Operacional do Transporte Coletivo de Teresina (SMCO);*
- viii. *implantar o Serviço Especial de Transporte ao Cadeirante (Transporte Eficiente);*
- ix. *efetuar e manter atualizada sua escrituração contábil e societária, levantando demonstrativos mensais, semestrais e anuais, observando normas contábeis geralmente aceitas, aplicadas a plano de contas e modelos estabelecidos pelo Município de modo a possibilitar a fiscalização respectiva;*
- x. *liberar acesso à fiscalização do Município, em qualquer época, aos equipamentos e instalações vinculados ao serviço;*
- xi. *pagar à Concedente os valores devidos, relativos aos valores apropriados para depósito no Fundo Municipal de Transportes- FUNTRAN, e às multas impostas;*
- xii. *utilizar veículos que preencham os requisitos de operação, conforme previsto nas normas regulamentares pertinentes, mantendo as características dos ônibus fixadas pela STRANS;*
- xiii. *preservar a inviolabilidade dos instrumentos de controle de passageiros, e outros dispositivos de controle e monitoração determinadas pela STRANS;*
- xiv. *apresentar, sempre que for exigido, os seus ônibus para vistoria técnica;*
- xv. *comprometendo-se a sanar, em prazo determinado pela SIRANS, as irregularidades que possa comprometer o conforto, a segurança e a regularidade do transporte de passageiros;*
- xvi. *apresentar, diariamente, os seus veículos para o início de operação em adequado estado de conservação e limpeza e mantê-los assim durante toda a jornada*
- xvii. *comunicar à STRANS, 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;*

OPERAÇÕES DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS

	<p>xviii. <i>garantir a segurança e a integridade física dos usuários, com serviço especial de transporte de pessoa portadora de deficiência severa;</i></p> <p>xix. <i>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 pago a tarifa, no primeiro horário subsequente;</i></p> <p>xx. <i>operar somente com pessoal devidamente capacitado e habilitado, mediante contratações regidas pela legislação trabalhista, assumindo todas as obrigações delas decorrentes, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros contratados pelo Concessionária e o Município;</i></p> <p>xxi. <i>apresentar periodicamente a comprovação de regularidade das obrigações previdenciárias, tributárias e trabalhistas; e</i></p> <p>xxii. <i>manter seguro de responsabilidade civil para cobrir eventuais prejuízos causados a usuários e a terceiros em geral.</i></p> <p><u>Concedente:</u></p> <p>i. <i>planejar o sistema de transporte coletivo e especificar o serviço correspondente, considerando as necessidades da população;</i></p> <p>ii. <i>fiscalizar os serviços prestados pela Concessionária e tomar as providências necessárias à sua regularização;</i></p> <p>iii. <i>realizar as apurações relativas ao sistema de avaliação da qualidade;</i></p> <p>iv. <i>garantir livre acesso à população das informações sobre o serviço de transporte;</i></p> <p>v. <i>mostrar aos usuários, de modo claro, preciso e em tempo hábil, informações sobre as alterações no serviço de transporte;</i></p> <p>vi. <i>receber e analisar as propostas e solicitações da Concessionária, informando-a de suas conclusões.</i></p>
Forma de Remuneração da Contratada	<i>A remuneração da Concessionária é composta pela arrecadação tarifária e receitas alternativas, além de eventuais subsídios.</i>
Reajuste Tarifário	<i>O valor será reajustado anualmente mediante aplicação de fórmula prevista no Contrato.</i>
Requalificação da Tarifa	<i>N/A</i>
Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	<i>A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão é assegurada, apesar de não existir um tratamento específico sobre o tema.</i>
Formas de Reequilíbrio	<i>Não informado.</i>
Garantias	<i>O Contrato de Concessão prevê que em qualquer hipótese que haja responsabilização da Concedente pelo serviço prestado pela Concessionária, será admitida a utilização da garantia ou o bloqueio de verbas</i>

OPERAÇÕES DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS	
	<i>em favor da Concessionária, para fins de compensação. No entanto, o Contrato de Concessão não possui regras ou previsões acerca da constituição de qualquer garantia.</i>
Hipóteses de extinção	<i>Advento do termo contratual; encampação; caducidade; rescisão; anulação; e falência ou extinção da empresa Concessionária.</i>
Riscos da Contratada	<i>Riscos inerentes à concessão, embora o Contrato não possua uma matriz de risco.</i>
Riscos do Poder Concedente	<i>Sem disposições a respeito.</i>
Transferência / Subcontratação	<i>A transferência do Contrato de Concessão a terceiros no todo ou em parte é condicionada à prévia e expressa anuência da Concedente.</i>
Penalidades	<i>Pela inobservância parcial das obrigações previstas na legislação em vigor e, em especial, das previstas no presente Contrato de Concessão, a Concedente poderá, de acordo com a natureza da infração, aplicar à Concessionária as seguintes sanções, sem prejuízo daquelas previstas no Regulamento do Serviço de Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Teresina: (i) advertência escrita; (ii) multa; (iii) apreensão de veículo; (iv) afastamento do pessoal; (v) suspensão da operação do serviço; e (vi) declaração de caducidade da Concessão.</i>
Aditivos Contratuais	<i>N/A.</i>

OPERAÇÕES DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS	
Contrato / Tipo de Operação	<i>Contrato de Concessão n° 39/2014 – Lote 4</i>
Partes	<i>STRANS (“<u>Concedente</u>”) e Empresa Transcol (“<u>Concessionária</u>”)</i>
Autoridade Reguladora	<i>STRANS</i>
Objeto	<i>Concessão da exploração e prestação de serviço de transporte coletivo urbano integrado de passageiros no Município de Teresina, na modalidade rede.</i>
Unidades federativas integrantes das linhas de transporte	<i>Município de Teresina</i>
Tipo de Outorga	<i>Concessão comum</i>
Valor do contrato	<i>Não informado.</i>

OPERAÇÕES DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS

Data de assinatura	18 de novembro de 2014
Vigência	Prazo de 15 (quinze) anos, contados da data de início da operação, podendo ser prorrogado, uma única vez, por até 15 (quinze) anos.
Atribuições e obrigações	<p><u>Concessionária:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> i. cumprir o disposto na Lei Municipal 3.946 de 16 de dezembro de 2009 e suas alterações, no Regulamento do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Teresina, no Contrato de Concessão, nas Ordens de Serviço de Operação, nas instruções do Concedente, além das demais normas regulamentadoras de sua atividade; ii. prestar todas as informações solicitadas ao Poder Público; iii. dar condições de pleno funcionamento aos serviços sob sua responsabilidade; iv. adequar a frota às necessidades do serviço, de acordo com o estabelecido pela Concedente; v. assegurar atendimento adequado em razão de modificações da cidade ao longo do prazo de vigência da concessão; vi. promover a atualização e o desenvolvimento tecnológico das instalações, equipamentos e sistemas, com vistas a assegurar a melhoria da qualidade do serviço e a preservação do meio ambiente; vii. implantar e operar o Sistema Eletrônico de Bilhetagem de Teresina (SEB), o Sistema de Relacionamento com o Usuário de Teresina (SRU) e Sistema de Monitoramento e Controle Operacional do Transporte Coletivo de Teresina (SMCO); viii. implantar o Serviço Especial de Transporte ao Cadeirante (Transporte Eficiente); ix. efetuar e manter atualizada sua escrituração contábil e societária, levantando demonstrativos mensais, semestrais e anuais, observando normas contábeis geralmente aceitas, aplicadas a plano de contas e modelos estabelecidos pelo Município de modo a possibilitar a fiscalização respectiva; x. liberar acesso à fiscalização do Município, em qualquer época, aos equipamentos e instalações vinculados ao serviço; xi. pagar à Concedente os valores devidos, relativos aos valores apropriados para depósito no Fundo Municipal de Transportes- FUNTRAN, e às multas impostas; xii. utilizar veículos que preencham os requisitos de operação, conforme previsto nas normas regulamentares pertinentes, mantendo as características dos ônibus fixadas pela STRANS; xiii. preservar a inviolabilidade dos instrumentos de controle de passageiros, e outros dispositivos de controle e monitoração determinadas pela STRANS; xiv. apresentar, sempre que for exigido, os seus ônibus para vistoria técnica; xv. comprometendo-se a sanar, em prazo determinado pela SIRANS, as irregularidades que possa comprometer o conforto, a segurança e a regularidade do transporte de passageiros;

OPERAÇÕES DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS

	<p>xvi. <i>apresentar, diariamente, os seus veículos para o início de operação em adequado estado de conservação e limpeza e mantê-los assim durante toda a jornada</i></p> <p>xvii. <i>comunicar à STRANS, 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;</i></p> <p>xviii. <i>garantir a segurança e a integridade física dos usuários, com serviço especial de transporte de pessoa portadora de deficiência severa;</i></p> <p>xix. <i>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 pago a tarifa, no primeiro horário subsequente;</i></p> <p>xx. <i>operar somente com pessoal devidamente capacitado e habilitado, mediante contratações regidas pela legislação trabalhista, assumindo todas as obrigações delas decorrentes, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros contratados pelo Concessionária e o Município;</i></p> <p>xxi. <i>apresentar periodicamente a comprovação de regularidade das obrigações previdenciárias, tributárias e trabalhistas; e</i></p> <p>xxii. <i>manter seguro de responsabilidade civil para cobrir eventuais prejuízos causados a usuários e a terceiros em geral.</i></p> <p><u>Concedente:</u></p> <p>i. <i>planejar o sistema de transporte coletivo e especificar o serviço correspondente, considerando as necessidades da população;</i></p> <p>ii. <i>fiscalizar os serviços prestados pela Concessionária e tomar as providências necessárias à sua regularização;</i></p> <p>iii. <i>realizar as apurações relativas ao sistema de avaliação da qualidade;</i></p> <p>iv. <i>garantir livre acesso à população das informações sobre o serviço de transporte;</i></p> <p>v. <i>mostrar aos usuários, de modo claro, preciso e em tempo hábil, informações sobre as alterações no serviço de transporte;</i></p> <p>vi. <i>receber e analisar as propostas e solicitações da Concessionária, informando-a de suas conclusões.</i></p>
Forma de Remuneração da Contratada	A remuneração da Concessionária é composta pela arrecadação tarifária e receitas alternativas, além de eventuais subsídios.
Reajuste Tarifário	O valor será reajustado anualmente mediante aplicação de fórmula prevista no Contrato.
Requalificação da Tarifa	N/A

OPERAÇÕES DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS	
Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	<i>A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão é assegurada, apesar de não existir um tratamento específico sobre o tema.</i>
Formas de Reequilíbrio	<i>Não informado.</i>
Garantias	<i>O Contrato de Concessão prevê que em qualquer hipótese que haja responsabilização da Concedente pelo serviço prestado pela Concessionária, será admitida a utilização da garantia ou o bloqueio de verbas em favor da Concessionária, para fins de compensação. No entanto, o Contrato de Concessão não possui regras ou previsões acerca da constituição de qualquer garantia.</i>
Hipóteses de extinção	<i>Advento do termo contratual; encampação; caducidade; rescisão; anulação; e falência ou extinção da empresa Concessionária.</i>
Riscos da Contratada	<i>Riscos inerentes à concessão, embora o Contrato não possua uma matriz de risco.</i>
Riscos do Poder Concedente	<i>Sem disposições a respeito.</i>
Transferência / Subcontratação	<i>A transferência do Contrato de Concessão a terceiros no todo ou em parte é condicionada à prévia e expressa anuência da Concedente.</i>
Penalidades	<i>Pela inobservância parcial das obrigações previstas na legislação em vigor e, em especial, das previstas no presente Contrato de Concessão, a Concedente poderá, de acordo com a natureza da infração, aplicar à Concessionária as seguintes sanções, sem prejuízo daquelas previstas no Regulamento do Serviço de Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Teresina: (i) advertência escrita; (ii) multa; (iii) apreensão de veículo; (iv) afastamento do pessoal; (v) suspensão da operação do serviço; e (vi) declaração de caducidade da Concessão.</i>
Aditivos Contratuais	<i>N/A.</i>

3.6.3 Sistema de Bilhetagem na RIDE GT

Autoridade metropolitana responsável	ANTT
Instrumento contratual / convênio	<i>Contratos de Concessão n° 36/2014; 37/2014; 38/2014; 39/2014.</i>
Conta de Arrecadação/Centralização	<i>Sem informação.</i>
Conta de Repasse	<i>Sem informação</i>
Conta de Complementação	<i>Sem informação.</i>

Sistema de Rateio	<i>Sem informação.</i>
Ordem de prioridades nos repasses	<i>Sem informação.</i>
Periodicidade dos repasses	<i>Sem informação.</i>
Cronograma de implantação de novos sistemas de arrecadação e repartição tarifária	<i>Sem informação.</i>
Instituição financeira custodiante	<i>Sem informação.</i>