

Estudo Nacional de Mobilidade Urbana



Relatório de Diagnóstico Volume 2

Região Metropolitana da Grande Vitória

Julho de 2025

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

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



MINISTÉRIO DAS
CIDADES



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

Diagnóstico, Rede Estrutural Necessária e Banco de Projetos

Logit

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

Oficina Consultores

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

TYLin

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

Coordenação do PMO e desenvolvimento dos Insumos da Estratégia Nacional

Bain & Company

Rodrigo Más, Wagner Costa

Assessoria Jurídica

Machado Meyer

Rafael Vanzella, José Virgílio Lopes Enei, Débora Boucinhas Leal, Rafael de Lima Andrade 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.

Lista de Entregáveis do ENMU

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

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

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

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

Índice

1	Introdução	7
2	Apêndice I - Aspecto institucional	8
2.1	Estruturas governamentais	8
2.1.1	Composição e caracterização da RMGV	8
2.1.2	Arranjo normativo de regência da RMGV	9
2.1.3	Arranjo institucional	10
2.1.4	Normas e planos estaduais	21
2.1.5	Normas dos Municípios da Área de Estudo	22
2.1.6	Convênios e Consórcios	30
2.2	Gestão e governança do transporte público coletivo	31
3	Apêndice II - Aspectos Jurídico e Regulatório.....	33
3.1	Aspectos do arcabouço normativo (Metropolitano, Estadual ou Municipal) na gestão da mobilidade urbana	33
3.1.1	Urbanístico	33
3.1.2	Institucional.....	34
3.1.3	Ambiental	34
3.1.4	Operacional	35
3.1.5	Financeiro.....	35
3.2	Sistema de Transporte Público de Passageiros da RMGV	35
3.3	Diagnóstico jurídico das operações existentes	36
3.3.1	Pneus: prestação dos serviços na RMGV	36
3.3.2	Aquaviário	39
3.3.3	Principais operações de transporte nos Municípios Relevantes.....	39
3.4	Normas sobre transporte coletivo urbano nos Municípios Relevantes	39
3.4.1	Normas sobre sistema de bilhetagem	42
3.5	Desafios	44
3.5.1	Operação em Regime Precário em Vila Velha	44
3.5.2	Lacunas no Sistema de Bilhetagem.....	44
4	Análise crítica conclusiva.....	45
5	Anexos	47

Lista de Figuras

Figura 1: Organograma da estrutural institucional da RMGV	31
---	----

Lista de Tabelas

Tabela 1: Framework Geral da RMGV	47
Tabela 2: Operações existentes de transporte - Lote 1	49
Tabela 3: Operações existentes de transporte - Lote 2	54
Tabela 4: Sistema de Bilhetagem da RMGV	60

1 Introdução

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

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

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

2 Apêndice I - Aspecto institucional

Neste capítulo, são abordados os aspectos institucionais, tendo como objetivo possibilitar análise das estruturas governamentais e da gestão e governança da mobilidade urbana e dos sistemas de transporte público da RMGV. Para tanto, são exploradas as relações interfederativas entre os órgãos, além de informações relacionadas à mobilidade e transporte. A análise abrange tanto a esfera municipal quanto a metropolitana, identificando competências, lacunas e instrumentos de cooperação.

2.1 Estruturas governamentais

Este item apresentará a arquitetura institucional que sustenta o governo do Estado do Espírito Santo, em particular a Região Metropolitana da Grande Vitória (RMGV), determinando as competências e responsabilidades de cada órgão ou entidade, além das normas e procedimentos que orientam seu funcionamento.

2.1.1 Composição e caracterização da RMGV

A composição e caracterização da RMGV refletem uma complexa e dinâmica interação entre os aspectos geográficos, econômicos, sociais e demográficos que definem este espaço urbano. A RMGV, formada por municípios com diferentes perfis, é marcada por um intenso processo de urbanização e crescimento populacional, o que acarreta desafios e oportunidades para o desenvolvimento regional, conforme se passa a expor.

2.1.1.1 Municípios integrantes e características

A RMGV é composta por 7 municípios: Cariacica, Fundão, Guarapari, Serra, Viana, Vila Velha e Vitória, o mais densamente povoado, apesar de possuir apenas 322.869 habitantes e ocupar a menor área, de 97,123 km², de acordo com o Censo Demográfico de 2022. Conforme já mencionado, para fins deste estudo, consideraremos apenas Vitória, Cariacica, Serra, Vila Velha e Viana, entendidos como sendo os municípios mais relevantes sob a perspectiva de integração dos sistemas, tendo em vista, além de critérios técnicos de engenharia, o fato de serem municípios conurbados e populosos (Municípios da Área de Estudo).

A RMGV abrange uma área de 2.331,03 km² e abriga uma população de 1.880.828 habitantes, de acordo com os dados do Censo Demográfico de 2022, conduzido pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

A população da RMGV representa cerca de 49% da população total do Estado do Espírito Santo, Vitória é o município-núcleo e o mais densamente povoado, apesar de possuir apenas 322.869 habitantes, ocupa a menor área 97,123 km², de acordo com o Censo 2022. Além disso, os Municípios da Área de Estudo concentram cerca 1.738.227 habitantes, o que representa,

aproximadamente, 92,5% da população metropolitana. Os municípios de Vila Velha e Serra são os mais populosos, com 467.722 e 520.653 habitantes, respectivamente. Fundão e Viana possuem população inferior a 80 mil habitantes.

2.1.2 Arranjo normativo de regência da RMGV

Neste item será apresentado o conjunto de normas, leis, regulamentos e diretrizes que regem e orientam a organização e o funcionamento da RMGV. Este arranjo normativo estabelece as regras e procedimentos que devem ser seguidos, garantindo a conformidade com os princípios legais e regulatórios aplicáveis. Ou seja, é o arcabouço jurídico que assegura a legalidade, a legitimidade e a operacionalidade das ações dentro da região metropolitana que regula.

2.1.2.1 Criação e Funcionamento da RMGV

A RMGV foi instituída pela Lei Complementar Estadual nº 58, de 21 de fevereiro de 1995 (LC nº 58/95), composta, inicialmente, pelos municípios de Cariacica, Serra, Viana, Vila Velha e Vitória. Posteriormente, foram editadas a Lei Complementar Estadual nº 159, de 08 de julho de 1999 (LC nº 159/99), com o objetivo de incluir o Município de Guarapari, e a Lei Complementar Estadual nº 204, de 21 de junho de 2001 (LC nº 204/01), que incluiu o Município de Fundão na RMGV.

Atualmente, a RMGV é regida pela Lei Complementar Estadual nº 318, de 18 de janeiro de 2005 (LC nº 318/05), que a reestruturou. De acordo com o art. 2º do referido diploma, a RMGV tem por objetivo a integração de políticas de interesse comum e por finalidade promover: (i) o desenvolvimento social, cultural e econômico; (ii) a melhoria da qualidade de vida; (iii) a cooperação dos diferentes níveis de governo e o planejamento integrado no âmbito das funções públicas de interesse comum; e (iv) a redução das desigualdades sociais e econômicas.

O art. 3º da LC nº 318/05, por sua vez, prevê que o processo de planejamento, organização e execução das funções públicas de interesse comum à RMGV terá caráter permanente e observará os seguintes princípios: (i) do federalismo e do cooperativismo; (ii) da autonomia municipal; (iii) da cogestão entre o Poder Público e a sociedade civil na formulação de planos, programas e execução de projetos, obras e serviços para os quais sejam necessárias relações de compartilhamento intergovernamental dos agentes públicos.

Em seguida, o art. 4º dispõe que são consideradas de interesse comum as atividades que atendam a mais de um município, assim como aquelas que, mesmo restritas ao território de um deles, sejam de algum modo, dependentes ou concorrentes de funções públicas e serviços supramunicipais.

Além disso, vale destacar que, no art. 4º § 1º, inciso II, entre outros serviços, o setor de transportes e sistema viário regional foi declarado como campo funcional para a definição de função pública de interesse comum, pelo Conselho Metropolitano de Desenvolvimento da Grande Vitória (COMDEVIT).

Por fim, importa mencionar que tramita na Assembleia Legislativa do Estado do Espírito Santo (ALES), um Projeto de Lei Complementar visando à inclusão dos Municípios de Aracruz e Santa Leopoldina na RMGV, embora isso não impacte o presente Estudo, tendo em vista que os referidos municípios não integram a Área de Estudo.

2.1.3 Arranjo institucional

Este item se propõe a apresentar o arranjo institucional da RMGV, que constitui a base organizacional que sustenta a governança metropolitana, articulando os diferentes níveis de governo, as entidades públicas e privadas e os mecanismos de cooperação intermunicipal. A compreensão desse arranjo é útil para avaliar a eficiência da gestão metropolitana, bem como para identificar oportunidades de aprimoramento nas práticas de governança regional.

2.1.3.1 Estrutura institucional e governança

Este item examina a estrutura institucional e de governança responsável pela formulação e execução de políticas públicas na RMGV, analisando a distribuição de competências entre os órgãos envolvidos, os instrumentos legais que orientam suas ações, e os desafios inerentes à coordenação entre as diversas esferas governamentais.

2.1.3.1.1 Conselho Metropolitano de Desenvolvimento da Grande Vitória

A LC nº 58/95 instituiu o primeiro órgão gestor da RMGV, o Conselho Metropolitano da Grande Vitória (CMGV) como estrutura de governança responsável pela gestão da RMGV. Entretanto, com a reorganização promovida pela LC nº 318/05, o CMGC foi excluído, dando espaço à criação do COMDEVIT.

O COMDEVIT tem caráter deliberativo e deve ser composto por *(i)* sete representantes do Estado, designados pelo Governador do Estado do Espírito Santo; *(ii)* um representante de cada município que integra a RMGV; e *(iii)* três representantes da sociedade civil. Todos os representantes devem contar com suplentes e serem designados por um período de 24 (vinte e quatro) meses, permitida uma recondução.

Os membros do COMDEVIT designados pelo Estado devem representar as seguintes instituições: *(i)* Secretaria de Estado de Economia e Planejamento (SEP); *(ii)* Secretaria de Estado de Governo (SEG); *(iii)* Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Recursos Hídricos (“SEAMA”); *(iv)* Secretaria de Estado de Mobilidade e Infraestrutura (SEMOB”); *(v)* Secretaria de Estado de Saneamento, Habitação e Desenvolvimento Urbano (SEDURB); *(vi)* Secretaria de Estado de Desenvolvimento (SEDES); e *(vii)* Secretaria de Estado de Direitos Humanos (SEDH).

Os membros suplentes poderão participar das sessões, com direito a voz, mas sem direito a voto (a menos que estejam atuando como substitutos do Conselheiro Titular). Convidados especiais e

especialistas podem participar das reuniões para opinar em assuntos de pauta, mediante convite expresso do Presidente do Conselho, mas sem direito a voto.

Para regulamentar o COMDEVIT e o Fundo Metropolitano de Desenvolvimento da Grande Vitória (FUMDEVIT), foi publicado o Decreto Estadual nº 1511-R, de 14 de julho de 2005 (Decreto nº 1511-R), que, por sua vez, foi diversas vezes alterado, sendo suas últimas alterações promovidas pelo Decreto nº 4595-R, de 13 de março de 2020 (Decreto nº 4595-R).

De acordo com o Decreto nº 1511-R e alterações, o COMDEVIT deve ser presidido pelo representante da SEG, com um representante dos executivos municipais atuando como Vice-Presidente, eleito pelos membros titulares do próprio COMDEVIT. Além disso, determina-se que as reuniões do COMDEVIT serão convocadas pelo seu Presidente, com antecedência mínima de 15 (quinze) dias.

O COMDEVIT realizará audiência pública para respaldar sua deliberação sobre projetos de grande complexidade, ou quando não houver consenso nas suas deliberações. Os subsídios oriundos das audiências públicas deverão ser remetidos à Secretaria Executiva do COMDEVIT, sempre com antecedência mínima de 15 (quinze) dias úteis à data agendada para realização da sessão do Conselho cujo assunto será objeto de pauta.

São atribuições do COMDEVIT, de acordo com o Decreto nº 1511-R:

I - Aprovar proposta de instituição e promoção dos instrumentos de planejamento do interesse metropolitano, entre eles o Plano de Desenvolvimento, os Planos Diretores e o Sistema de Informações Metropolitanas;

II - Propor a especificação dos serviços públicos de interesse comum do Estado e dos Municípios na RMGV, compreendidos nos campos funcionais referidos no § 1º do artigo 4º da Lei Complementar nº 318, bem como, quando for o caso, as correspondentes etapas ou fases e seus respectivos responsáveis;

III - Aprovar objetivos, metas e prioridades de interesse metropolitano, compatibilizando-os com os objetivos do Estado e dos Municípios que o integram;

IV - Aprovar os termos de referência e o subsequente plano elaborado para a RMGV;

V - Aprovar o plano de aplicação do Fundo Metropolitano de Desenvolvimento da Grande Vitória – FUMDEVIT;

VI - Apreciar planos, programas e projetos, públicos ou privados, relativos à realização de obras, empreendimentos e atividades que tenham impacto regional;

VII - Sugerir à União, ao Estado e aos Municípios que compõem a RMGV a adoção de providências necessárias à normatização das deliberações relativas às funções públicas de interesse comum no âmbito metropolitano;

VIII - Aprovar e encaminhar, em tempo hábil, propostas relativas aos planos plurianuais, às leis de diretrizes orçamentárias e às leis orçamentárias anuais;

IX - Propor ao Estado e aos Municípios integrantes da RMGV alterações tributárias com finalidades extrafiscais necessárias ao desenvolvimento regional;

X - Comunicar aos órgãos ou entidades federais que atuem na RMGV as deliberações acerca de planos relacionados com os serviços por eles realizados;

XI - Elaborar e aprovar o seu regimento interno;

XII – Deliberar sobre proposta de cronograma de repasse de recursos do Estado e dos Municípios destinados ao FUMDEVIT;

XIII - Deliberar sobre quaisquer matérias de impacto metropolitano relacionadas com a RMGV.

Ademais, por deliberação de $\frac{2}{3}$ (dois terços) dos membros do COMDEVIT, deverão ser constituídas Câmaras Temáticas Especiais (CATES), de acordo com os temas prioritários de interesse comum da RMGV, relacionados com os campos funcionais previstos no § 1º do art. 4º da LC nº318.

2.1.3.1.2 Fundo Metropolitano de Desenvolvimento da Grande Vitória

O FUMDEVIT, assim como o COMDEVIT, foi criado pela LC nº 318/05 e regulado pelo Decreto nº 1511-R, com a finalidade de dar suporte financeiro ao planejamento integrado e às ações conjuntas de interesse comum entre o Estado e os municípios que integram a RMGV.

Devem constituir recursos do FUMDEVIT, de acordo com o Decreto nº 1511-R, art. 12:

I - Recursos do Estado e dos Municípios a ele destinados por disposição legal;

II - Transferências da União, destinadas à elaboração e à execução de planos, programas e projetos de interesse comum;

III - Empréstimos/subempréstimos nacionais e internacionais e recursos provenientes da ajuda e cooperação internacional e de acordos intergovernamentais;

IV - Produto de operações de crédito e rendas provenientes da aplicação de seus recursos;

V - Parcelas destinadas ao FUMDEVIT, em decorrência de convênios, contratos e outras espécies de ajuste e acordos em matérias de interesse da RMGV;

VI - Recursos oriundos do rateio de custos referentes a atividades e obras de interesse comum;

VII - Doações por pessoas físicas ou jurídicas, públicas ou privadas, nacionais, estrangeiras ou por multinacionais, e outros recursos eventuais;

VIII - Transferências a fundo perdido, provenientes de entidades públicas ou privadas, nacionais, estrangeiras ou internacionais;

IX - Recursos provenientes de outras fontes que venham a ser definidas.

Conforme art. 13 do Decreto nº 1511-R, os recursos do FUMDEVIT, inclusive resultantes de aplicações financeiras, devem ser depositados e movimentados no Banco do Estado do Espírito Santo e administrados de acordo com o plano de aplicação aprovado pelo COMDEVIT. Vale ressaltar que a aplicação dos recursos do FUMDEVIT depende de autorização expressa do COMDEVIT, e a utilização para projetos não pertinentes à RMGV é vedada.

A gestão e aplicação dos recursos do FUMDEVIT devem ser realizadas por um comitê gestor, composto por cinco membros eleitos pelo COMDEVIT, sendo dois representantes do Estado; dois dos Municípios integrantes da RMGV e um da sociedade civil. Ao referido comitê gestor compete (i) supervisionar a execução do plano de aplicação dos recursos do FUMDEVIT aprovado pelo COMDEVIT e previsto no orçamento geral do Estado; (ii) subsidiar o COMDEVIT e o Instituto de Apoio à Pesquisa e ao Desenvolvimento (IPES) na elaboração da Proposta Orçamentária anual do FUMDEVIT; e (iii) acompanhar e manter o controle dos contratos, convênios e instrumentos congêneres celebrados, envolvendo recursos do FUMDEVIT aprovados pelo COMDEVIT.

2.1.3.2 Câmaras Temáticas Especiais - CATES

As CATES foram previstas pela LC nº 318/05, com o objetivo de apresentar e debater proposições e projetos referentes as matérias específicas, de interesse comum da RMGV. Nos moldes do art. 9º LC nº 318/05, as CATES podem ser instituídas através da deliberação de $\frac{2}{3}$ (dois terços) dos membros do COMDEVIT, de acordo com temas prioritários de interesse comum da RMGV.

As CATES devem ser compostas por, no mínimo, três representantes efetivos e três suplementes, de cada órgão, entidade ou segmento organizado a seguir: (i) órgãos públicos, ligados aos campos funcionais específicos; (ii) Poder Legislativo Estadual e das Câmaras Municipais dos Municípios que compõe a RMGV; e (iii) sociedade civil, incluindo-se movimentos sociais, entidades de classe, organizações empresariais, dentre outros.

Além destes, devem integrá-las também técnicos de comprovado conhecimento dos campos temáticos, considerando que compete às CATES apresentar e debater propostas e projetos relacionados com matérias específicas de competências para a qual foram criadas. As conclusões obtidas pelas CATES serão encaminhadas ao COMDEVIT, com caráter consultivo, para serem aprovadas ou não.

Nesse contexto, importa apontar que foi criada, por meio da Resolução COMDEVIT n° 06, de 30 de maio de 2007, CATES para debater propostas relativas a transportes, com o objetivo de aprofundar questões relativas à integração do transporte metropolitano.

2.1.3.2.1 Instituto Jones dos Santos Neves

O Instituto Jones dos Santos Neves (IJSN) foi criado em 31 de dezembro de 1975, como Fundação Jones dos Santos Neves, e, posteriormente, transformado em autarquia em 27 de outubro de 1980, pelo Decreto 1.469-N. Sua denominação atual foi atribuída pela Lei Complementar 344, de 16 de dezembro de 2005.

A Lei Complementar Estadual n° 445, de 22 de julho de 2008, reorganizou a estrutura organizacional básica do instituto. O IJSN é vinculado à Secretaria de Estado de Economia e Planejamento do Espírito Santo, e tem como objetivo principal a produção de conhecimento e o fornecimento de subsídios para a formulação de políticas públicas, por meio da realização de estudos, pesquisas, elaboração de planos e projetos, bem como pela organização de bases de dados estatísticos e georreferenciados.

Conforme o art. 3º da referida lei, o IJSN desempenhará as seguintes atividades:

I - Elaborar estudos, pesquisas e projetos relacionados com a definição, montagem e a manutenção permanente de matriz socioeconômica, territorial do Estado, em níveis local, regional e microrregional, conforme estabelecido na regionalização do Estado;

II - Disponibilizar informações e dados públicos ao Estado e à sociedade, conforme suas especificidades e destinações;

III - Manter permanentemente bases de dados estatísticos acerca da realidade do Estado, tais como dados primários, indicadores econômicos e sociais e outros;

IV - Conceber, implantar, manter e articular bases de dados e de informações sociais, econômicas, ambientais, empresariais, técnico-científicos e outros afins relacionados ao desenvolvimento global e setorial do Estado;

V - Coordenar e supervisionar o Sistema Integrado de Bases Geoespacializadas do Estado do Espírito Santo - GEOBASES e dar suporte administrativo e técnico a sua Unidade Central e a seu Colegiado Interfuncional;

VI - Manter intercâmbio com entidades públicas e privadas, nacionais e internacionais e articular parcerias multi-institucionais visando viabilizar a produção de estudos, informações e projetos afins ao cumprimento de sua missão institucional;

VII - Prestar serviços técnicos temporários especializados de apoio e desenvolvimento de pesquisas, sob a forma de convênios, contratos, termos de ajustes e outros com pessoas físicas ou jurídicas, sempre vinculados e limitados à temporalidade dos projetos que os originaram;

VIII - Identificar e formular planos e projetos direcionados à captação de recursos financeiros em instituições de âmbitos nacional e internacional, destinados a projetos do IJSN;

IX - Prestar apoio administrativo e técnico ao Conselho da Região Metropolitana da Grande Vitória - COMDEVIT;

X - Propor e firmar contrato de gestão junto aos órgãos supervisores para desenvolver suas atividades com autonomia administrativa.

XI - Propiciar intercâmbio de pesquisadores de instituições públicas ou privadas com o objetivo de prover conhecimento técnico-científico;

XII - Promover ou apoiar a capacitação de recursos humanos, podendo ser concedidos bolsas e outros tipos de auxílios previstos em regulamento próprio ou programas e projetos;

XIII - Propiciar a implantação de uma instância de formação, qualificação e aprimoramento científico em nível de graduação e pós-graduação.

Além disso, em que pese não ter sido encontrado o fundamento legal para tanto, de acordo com a Resolução COMDEVIT nº 21, de 05 de maio de 2016, o ISJN figura como órgão gestor do FUMDEVIT.

2.1.3.2.2 Conselho Gestor dos Sistemas e Transportes Públicos Urbanos de Passageiros da RMGV

O Conselho Gestor dos Sistemas de Transportes Públicos Urbanos de Passageiros da Região Metropolitana da Grande Vitória (CGTRAN/GV) foi criado pela Lei Estadual nº 9757, de 16 de dezembro de 2011 (“Lei Estadual nº 9757/2011”), e integra a estrutura organizacional da Secretaria de Estado de Mobilidade e Infraestrutura (SEMOBI).

O CGTRAN/GV deve ser composto por 15 (quinze) membros titulares e respectivos suplentes, sendo 5 (cinco) representantes de entidades governamentais, entre os quais o Secretário de Estado dos Transportes e Obras Públicas, que deve exercer a presidência do Conselho, 5 (cinco) representantes das empresas da iniciativa privada e 5 (cinco) representantes da sociedade civil organizada. Os representantes governamentais, além do Secretário de Estado dos Transportes e Obras Públicas, devem ser das seguintes instituições: (i) Secretaria de Estado da Fazenda (SEFAZ); (ii) Secretaria de Estado da Educação (“SEDU”); (iii) SEDH; e (iv) COMDEVIT.

O quórum mínimo para as decisões do CGTRAN/GV é de $\frac{1}{3}$ (um terço) mais um, e elas serão tomadas por maioria simples, cabendo ao Presidente o voto de desempate. Compete ao

CGTRAN/GV monitorar a evolução da prestação dos serviços de transportes, na forma da regulamentação da Lei Estadual nº 9757/2011, com vistas a orientar e regular a prestação dos serviços, além de deliberar sobre: *(i)* políticas e diretrizes dos Serviços de Transportes Públicos Urbanos de Passageiros da Região Metropolitana da Grande Vitória; *(ii)* auditorias econômicas, financeiras e operacional das operadoras dos serviços de transportes, da Câmara de Compensação Tarifária, do Sistema de Bilhetagem Eletrônica e do Monitoramento Eletrônico da Frota; e *(iii)* planilhas de custo dos serviços de Transportes Públicos Urbanos de Passageiros da Região Metropolitana da Grande Vitória, gerenciado pela Companhia Estadual de Transportes Coletivos de Passageiros do Estado do Espírito Santo (CETURB/ES).

Ressalta-se que o art.7º da Lei Estadual nº 9757/2011 estabelece que compete ao CGTRAN/GV apreciar, até o 10º (décimo) dia do mês de janeiro de cada ano, consultivamente, os estudos elaborados pela CETURB/ES, com vista à fixação, pelo Poder Executivo, das tarifas dos Serviços de Transportes Públicos Urbanos de Passageiros da Região Metropolitana da Grande Vitória.

Conforme a Portaria nº 04, de 18 de setembro de 2023, da SEMOBI, que institui o regimento interno e dispõe sobre a organização, o funcionamento e a estrutura de governança público-privada do CGTRAN/GV, são princípios e diretrizes orientadoras da atuação do CGTRAN/GV, entre outros: *(i)* planejamento administrativo, de modo a identificar problemas, soluções e meios para o alcance de resultados concretos de interesse público para os sistemas de transportes públicos urbanos de passageiros da Região Metropolitana da Grande Vitória; *(ii)* transparência, preferencialmente eletrônica e digital, em todas as fases, dos processos, decisões e recomendações do CGTRAN/GV, pertinentes aos sistemas de transportes públicos urbanos de passageiros da Região Metropolitana da Grande Vitória; *(iii)* resultado, de modo a solucionar, preferencialmente por meio de recursos tecnológicos e inovadores, de maneira célere, problemas concretos, demandas sociais e interesses públicos inerentes aos sistemas de transportes públicos urbanos de passageiros da Região Metropolitana da Grande Vitória; e *(iv)* participação social na governança público-privada dos sistemas de transportes públicos urbanos de passageiros da Região Metropolitana da Grande Vitória, preferencialmente eletrônica e digital, em todas as fases, dos processos e decisões do CGTRAN/GV, nomeadamente por meio de reuniões, consultas públicas e/ou audiências públicas.

A mesma portaria estabelece como atribuições do CGTRAN/GV: *(i)* garantir a gestão democrática e a participação popular na proposição de diretrizes destinadas ao planejamento e à aplicação dos recursos orçamentários destinados à melhoria do Sistema de Transporte Coletivo Metropolitano e da mobilidade urbana; *(ii)* subsidiar a formulação de políticas públicas relacionadas à Política Metropolitana de Mobilidade Urbana; *(iii)* acompanhar a elaboração e a implementação do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da RMGV; *(iv)* participar, quando pertinente, da revisão do PDUI e de suas normas complementares; *(v)* propor a normatização, fiscalização e avaliação do serviço de transporte urbano metropolitano de passageiros, em especial o coletivo público, bem como de

outros modais regulamentados pelo Poder Público estadual, sugerindo alternativas que viabilizem sua integração; (vi) propor às autoridades competentes a normatização em questões de trânsito e sugerir alterações que contribuam para a eficiência dos sistemas de transporte coletivo estadual de passageiros, observada a legislação vigente; (vii) opinar sobre a circulação viária no que concerne à acessibilidade e mobilidade urbana dos pedestres e ciclistas e que contribuam para a eficiência dos sistemas de transporte coletivo estadual de passageiros, observada a legislação vigente; (viii) acompanhar a gestão financeira do Sistema de Transporte Coletivo Metropolitano; (ix) apreciar a proposta de alteração tarifária do Sistema de Transporte Coletivo Metropolitano; e (x) propor anualmente, para exame da SEMOBI, as diretrizes, prioridades e programas de alocação de recursos do Sistema de Transporte Coletivo Metropolitano.

Designou-se a CETURB/ES, como Secretaria Executiva do CGTRAN/GV. A CETURB/ES também deve prestar assessoramento administrativo e técnico, nos termos da Lei Complementar Estadual nº 877, de 14 de dezembro 2017 (LC nº 877/17).

2.1.3.2.3 Agência de Regulação de Serviços Públicos do Estado do Espírito Santo

A Agência de Regulação de Serviços Públicos do Estado do Espírito Santo (ARSP/ES), autarquia de regime especial, dotada de personalidade jurídica de direito público e autonomias administrativa, patrimonial, técnica e financeira, vinculada à SEDES, foi criada por meio da Lei Complementar Estadual nº 827, de 30 de junho de 2016.

A ARSP/ES tem por finalidade regular, controlar e fiscalizar, no âmbito do Estado do Espírito Santo, os serviços públicos concedidos, permitidos ou autorizados de saneamento básico, de infraestrutura viária, de energia elétrica, de gás canalizado, serviços de mobilidade urbana delegados à ARSP/ES pela SEMOBI e o serviço público de loteria.

O art. 4º, § 7º da Lei Complementar Estadual nº 827, de 30 de junho de 2016, explica que os serviços públicos concedidos de mobilidade urbana pela SEMOBI mencionados acima não compreendem os serviços de transporte público coletivo legalmente atribuídos à gestão da CETURB/ES no tocante ao Sistema TRANSCOL, Sistema Seletivo, Sistema SITRIP e Sistema Mão na Roda. Além disso, o dispositivo atribui expressamente à agência a competência pela gestão das operações dos terminais destinados aos veículos utilizados nos serviços de transporte público.

Em contato direto com a ARSP/ES, foi confirmado que, atualmente, o papel da agência, no âmbito da mobilidade urbana, restringe-se às operações dos terminais destinados aos veículos utilizados nos serviços de transporte público.

O art. 10-B da Lei Complementar Estadual nº 827, de 30 de junho de 2016 define que, quanto à regulação e fiscalização dos serviços públicos de mobilidade urbana delegados pela SEMOBI, a ARSP/ES deverá assegurar a integração dos sistemas existentes com aqueles que vierem a ser

implantados em âmbito estadual, bem como assegurar a modicidade tarifária e o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos.

Além disso, fica definido que a ARSP/ES poderá firmar convênio de cooperação com os municípios da RMGV visando à gestão associada dos serviços previstos no caput, caso seja necessário para a integração dos sistemas.

2.1.3.3 Companhia Estadual de Transportes Coletivos de Passageiros do Estado do Espírito Santo – CETURB/ES

A LC nº 877/17, estabelece a CETURB/ES como empresa pública, sob a forma de sociedade anônima de capital autorizado, dotada de personalidade jurídica, de direito privado, com patrimônio próprio e autonomia administrativa e financeira, vinculada à SEMOBI.

De acordo com o art. 7º da LC nº 877/17, a outorga para execução dos serviços públicos de transporte que integram os Sistemas de Transportes Coletivos Intermunicipal e Intramunicipal de Passageiros do Estado do Espírito Santo é de competência única e exclusiva do Estado, por meio da SEMOBI, cabendo à CETURB/ES somente a gestão e a fiscalização dos serviços.

Além disso, é previsto que o Estado do Espírito Santo pode firmar convênio de cooperação com os municípios objetivando a delegação do serviço intramunicipal, cuja gestão será conferida à CETURB/ES, a qual poderá contar com a participação associada dos municípios.

2.1.3.4 Secretaria de Estado de Mobilidade e Infraestrutura

À SEMOBI – antiga Secretaria de Estado dos Transportes e Obras Públicas (SETOP) – compete, de acordo com o art. 17 da Lei Complementar Estadual nº 380, de 13 de fevereiro de 2007, formular, coordenar e executar a política estadual nas áreas dos transportes e obras públicas e supervisionar as atividades das instituições que compõem sua área de competência, entre as quais se encontram o CGTRAN/GV e a CETURB/ES.

2.1.3.5 Normas e plano integrado da RMGV

As normas e o plano integrado da RMGV são importantes elementos na articulação das políticas públicas voltadas para o desenvolvimento regional e urbano. Este item explora o quadro normativo que regula as ações na RMGV, incluindo as leis e diretrizes que definem as responsabilidades institucionais, bem como o Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI), que serve como um guia estratégico para o planejamento e a coordenação das iniciativas metropolitanas.

A análise dessas normas e do plano integrado revela como são estabelecidas as prioridades regionais, os mecanismos de implementação, e as sinergias necessárias entre os municípios, com vistas a promover um desenvolvimento equilibrado e sustentável na Grande Vitória.

2.1.3.6 Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU

A Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), que passou a exigir que os municípios com mais de 20.000 habitantes, que façam parte de regiões metropolitanas, regiões integradas de desenvolvimento econômico e aglomerações urbanas elaborem e aprovem seus planos de mobilidade urbana¹.

Assim, tornou-se necessário a elaboração, por esses municípios, de seus respectivos planos de mobilidade urbana, voltados a viabilizar o planejamento e crescimento das cidades de forma ordenada. Também ficou estabelecido que os planos devem priorizar os meios de transporte não motorizados e os serviços de transporte público coletivo, além de se orientarem para a integração entre os modos e serviços de transporte urbano², bem como para a garantia de sustentabilidade econômica do TPC de passageiros, preservando a continuidade, universalidade e a modicidade tarifária dos serviços.

São os objetivos da PNMU a redução de desigualdades e a promoção da inclusão social e do acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais, promovendo a melhora das condições de acessibilidade e mobilidade urbana nas regiões metropolitanas e aglomerações urbanas³. 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,

1 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:

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

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

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

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

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

I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

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

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

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

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

ainda, ações coordenadas e integradas entre municípios e estados destinadas a políticas comuns de mobilidade urbana⁴.

2.1.3.7 Estatuto da MetrÓpole

Por meio da Lei Federal nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, modificada pela Medida Provisória nº 818, de 11 de janeiro de 2018, e pela Lei nº 13.683, de 19 de junho de 2018, foi instituído o Estatuto da MetrÓpole (Estatuto da MetrÓpole), que estabeleceu diretrizes para o planejamento, a gestão e a execução das funções públicas de interesse comum, as FPIC, em regiões metropolitanas e aglomerações urbanas, bem como normas gerais para os planos de desenvolvimento urbano integrado (PDUI) e outros instrumentos de governança interfederativa.

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

2.1.3.8 Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da RMGV – PDUI/RMGV

O Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana da Grande Vitória (PDUI/RMGV) foi instituído por meio da Lei Complementar Estadual nº 872, de 07 de dezembro de 2017, como instrumento de planejamento para o desenvolvimento urbano sustentável da RMGV.

O PDUI/RMGV é composto por diretrizes estratégicas e políticas públicas em quatro eixos integradores, quais sejam: (i) Eixo Ordenamento Territorial, o qual visa a reduzir as desigualdades no acesso à infraestrutura metropolitana, integrando a ocupação do território às políticas econômica, ambiental e de mobilidade; (ii) Eixo Mobilidade Urbana, que visa ao planejamento e à execução de maneira articulada e integrada de intervenções que facilitem o fluxo de pessoas e de produtos e mercadorias, de tal forma a garantir a qualidade de vida e a competitividade econômica da metrÓpole; (iii) Eixo Desenvolvimento Econômico, com vistas a avançar na promoção da competitividade da RMGV nos cenários nacional e internacional, agregando valor às cadeias produtivas e contribuindo para o desenvolvimento socioeconômico equilibrado da metrÓpole; e (iv)

4 Art. 16. São atribuições da União:

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

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

Eixo Meio Ambiente e Áreas de Riscos, com a finalidade de incrementar a qualidade ambiental no cotidiano urbano da metrópole, estabelecendo a política ambiental como de interesse metropolitano, com o objetivo de aproximar os espaços naturais do cidadão, integrar os ativos ambientais da região em sua política de desenvolvimento social e econômico, com especial atenção às áreas sujeitas aos riscos de desastres naturais.

Assim, destaca-se o Eixo Mobilidade Urbana, cujas diretrizes estratégicas são: *(i)* promoção de uma política de mobilidade metropolitana, com estímulo à criação de um sistema intermodal de transportes; *(ii)* estímulo aos meios de deslocamento não motorizados e ao transporte público coletivo, de acordo com a Política Nacional de Mobilidade; *(iii)* planejamento de um sistema viário metropolitano, com a integração das redes multimodais, como condição à viabilização de políticas de uso e ocupação do solo metropolitano; e *(iv)* uso e integração de tecnologias que aprimorem a qualidade da mobilidade metropolitana.

Além disso, o PDUI/RMGV prevê a Política Metropolitana de Mobilidade Urbana, com a finalidade de promover de forma articulada e integrada com os entes federados da RMGV, intervenções que facilitem o fluxo de pessoas e de riquezas, promovendo a qualidade de vida e a competitividade econômica da metrópole.

O PDUI/RMGV também define a macrozona metropolitana de mobilidade urbana como porção do território, em escala metropolitana, é composta pelo conjunto de vias, existentes e planejadas, dos diferentes modais da infraestrutura de conexão física e operacional, responsáveis pelos deslocamentos de pessoas e de mercadorias, identificadas como importantes para a integração da RMGV, subdividida nas seguintes zonas de interesse metropolitano: *(i)* Mobilidade Inserida em Área Urbanizada, cujo objetivo é orientar a ocupação do entorno das vias em área urbanizada de modo a garantir a integridade funcional e operacional do sistema viário metropolitano; *(ii)* Mobilidade Inserida em Vazio Urbanizável, que tem por objetivo orientar a ocupação do entorno das vias localizadas ou planejadas, em vazios urbanos passíveis de ocupação, de forma a viabilizar e compatibilizar a ocupação e o uso do solo com o sistema viário proposto; e *(iii)* Mobilidade Inserida em Vazio Não Urbanizável, cuja finalidade é proteger as faixas de domínio das vias localizadas ou planejadas em zonas com restrição à ocupação nos zoneamentos municipais.

Por fim, o PDUI/RMGV lista duas ações prioritárias no âmbito da mobilidade urbana, as quais são: *(i)* a modernização, ampliação e qualificação do sistema de transporte coletivo metropolitano e dos sistemas não motorizados; e *(ii)* a qualificação e ampliação do sistema viário metropolitano multimodal e conexos.

2.1.4 Normas e planos estaduais

Não foram identificadas normas ou planos estaduais destinados a tratar de temas relacionados à mobilidade urbana, com exceção do Plano Estratégico de Logística e de Transporte do Espírito

Santo, produzido em 2009, que, no entanto, aborda aspectos dos setores rodoviário, portuário e ferroviário do ponto de vista estrutural e de logística, com ênfase em transporte, sem, portanto, adentrar ao tema do transporte público.

2.1.5 Normas dos Municípios da Área de Estudo

As normas municipais desempenham um papel crucial na regulação e operacionalização das políticas públicas locais, especialmente em temas sensíveis como a mobilidade urbana. Este item analisa o arcabouço legal vigente nos municípios da área de estudo, com foco nas leis e regulamentações que tratam da organização e funcionamento do transporte público. Através dessa análise, busca-se entender como cada município aborda os desafios de mobilidade, contribuindo para a composição de um panorama detalhado sobre a governança urbana na RMGV.

2.1.5.1 Leis Orgânicas

As Leis Orgânicas Municipais são instrumentos fundamentais para a definição das diretrizes administrativas e políticas de cada município, configurando o núcleo jurídico que orienta as ações locais. Neste item, será explorado o conteúdo das Leis Orgânicas dos municípios da área de estudo, com ênfase nas disposições relativas ao transporte público. Ao investigar essas leis, é possível avaliar de que maneira os municípios estruturam seus serviços de transporte coletivo, contribuindo para a construção de políticas urbanas mais integradas e eficientes na RMGV.

2.1.5.1.1 Vitória

A Lei Orgânica do Município de Vitória, datada de 5 de abril de 1990, estabelece algumas disposições referentes ao transporte público municipal. Primeiro, o art. 18, inciso XIII, dispõe que cabe ao Município de Vitória organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo.

Quanto à realização de licitações, o art. 56, § 5º, dispõe que as licitações para a concessão e permissão de serviço público deverão ser precedidas de ampla publicidade em jornais de circulação estadual e, em se tratando de transporte coletivo, também, em pelo menos dois jornais de circulação nacional.

O art. 229 do diploma prevê que o transporte coletivo de passageiro municipal pode ser integrado ao sistema de transporte coletivo da RMGV, com a transferência de sua gestão plena por meio de instrumento específico, sendo sua delegação a terceiros, feita, em qualquer dos casos, por meio de licitação, com a obrigação de fornecimento de qualidade de serviço e tarifa digna.

Outro importante dispositivo é o art. 235, que concede isenção de pagamento de tarifa nos transportes coletivos urbanos: (i) às pessoas com mais de sessenta anos de idade, mediante a apresentação do documento de identificação; (ii) às crianças menores de cinco anos de idade; (iii)

aos portadores de deficiência incapacitante e seus acompanhantes; (iv) aos portadores do vírus HIV e doenças crônicas, para fins de tratamento.

Por fim, vale mencionar que o art. 236 estabelece que é vedado ao Poder Público Municipal subsidiar, sob qualquer forma ou modalidade, as empresas privadas, concessionárias ou permissionárias de transporte coletivo.

2.1.5.1.2 Cariacica

Assim como a Lei Orgânica de Vitória, a Lei Orgânica de Cariacica é datada de 5 de abril de 1990. O art. 9, inciso I, da lei, prevê que compete ao Município organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, neste último caso dependentemente de licitação, entre outros, os serviços públicos de transporte coletivo urbano e intramunicipal, que assume caráter essencial, sob fixação de itinerário, pontos de parada e respectivas tarifas.

Novamente, assim como na Lei Orgânica de Vitória, o diploma prevê, em seu art. 185, § 4º, que as licitações para a concessão ou permissão de serviço público deverão, obrigatoriamente, ser precedidas de ampla publicação em jornais de circulação municipal, estadual e, em se tratando de transporte coletivo, também em, pelo menos, dois jornais de circulação nacional.

O art. 188, por sua vez, define que o serviço público de transporte coletivo urbano e de passageiros, direito do munícipe e dever do Estado, tem caráter essencial e será prestado diretamente pelo Poder Público Municipal ou mediante concessão ou permissão, sempre através de licitação.

2.1.5.1.3 Serra

Como as demais leis orgânicas acima, a Lei Orgânica de Serra é datada de 5 de abril de 1990. O art. 30, inciso IV, prevê que compete ao Município da Serra, organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo.

O art. 232 da Lei Orgânica de Serra define que os serviços públicos municipais podem ser prestados diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre por meio de licitação. Já o art. 233 dispõe que são isentas do pagamento de tarifas de transporte coletivo municipal as pessoas com mais de 65 (sessenta e cinco) anos de idade, mediante apresentação de documento oficial de identidade, e as crianças menores de 05 (cinco) anos de idade. Além disso, os estudantes de qualquer grau ou nível de ensino, tem direito à redução de 50 % (cinquenta por cento) no valor de tarifa do transporte coletivo municipal.

2.1.5.1.4 Vila Velha

A Lei Orgânica de Vila Velha foi publicada em 25 de outubro de 1990. De início, o art. 3º da lei prevê a competência do Município para organizar e prestar, prioritariamente, por administração direta, ou

através de concessão, permissão ou autorização, os serviços públicos de interesse local, inclusive o de transporte coletivo.

O art. 206-A é especialmente relevante, na medida em que veda integração aos sistemas de transporte intermunicipal e interestadual, extinção, transferência ou cessão de direitos sem prévia autorização através de lei específica.

O art. 207, por sua vez, estabelece que a concessão e a permissão deverão ser outorgadas por prazo nunca inferior a sete anos. Além do mais, é previsto que poderá ser prorrogada, por sucessivos períodos, nas condições determinadas na legislação específica, a concessão ou permissão, se, terminando o prazo de sua vigência, forem constatados o cumprimento das normas de operação dos serviços e a idoneidade econômico-financeira da empresa operadora.

O diploma possui, também, previsões quanto à remuneração dos operadores e à fixação de tarifas. De acordo com o art. 212, o poder concedente deve efetuar o cálculo da remuneração do serviço de transporte de passageiros com base em planilha de custos, contendo metodologia de cálculo, parâmetros e coeficientes técnicos, em função das peculiaridades de sistema de transporte urbano local.

No que tange à fixação de tarifas, fica definido, no art. 213, que devem ser observados critérios e normas técnicas aprovadas no Conselho Municipal de Transportes, com participação das entidades organizadas no Município, dos representantes dos trabalhadores e empresários do transporte coletivo, do Poder Executivo e do Poder Legislativo.

2.1.5.1.5 Viana

A Lei Orgânica do Município de Viana foi editada em 3 de abril de 1990. O art. 139, § 2º, da referida lei, prevê que o Município pode executar os serviços de transporte coletivo diretamente ou por meio de concessão ou autorização.

Além disso, importa mencionar que o art. 141 estabelece que os maiores de sessenta e cinco anos, mediante apresentação de documentos oficiais de identidade, e à criança menor de cinco anos de idade é garantida a gratuidade dos transportes coletivos urbanos municipais.

Por fim, a Lei Orgânica do Município de Viana possui disposições transitórias, cujo art. 11 prevê que as tarifas de transporte coletivo municipal não poderão ser iguais ou superiores às fixadas para as linhas de transporte coletivo da região da Grande Vitória.

2.1.5.2 Planos Diretores

Os Planos Diretores Municipais são instrumentos essenciais para o planejamento e o desenvolvimento urbano, orientando o crescimento das cidades e a organização de seus territórios. Este item examina os Planos Diretores dos municípios da área de estudo, com enfoque nas

diretrizes voltadas para a mobilidade urbana. Ao analisar esses planos, busca-se compreender como cada município planeja e implementa estratégias para melhorar a circulação, a acessibilidade e a integração dos diferentes modos de transporte, contribuindo para um desenvolvimento urbano sustentável e harmonioso na RMGV.

2.1.5.2.1 Vitória

O Plano Diretor Urbano do Município de Vitória foi aprovado por meio da Lei Municipal nº 9271, de 21 de maio de 2018. O referido plano possui diretrizes estabelecidas para a política municipal de mobilidade urbana, quais sejam: (i) a estruturação contínua das vias arteriais e coletoras do Município de maneira a permitir a adequada interligação intraurbana e metropolitana; (ii) a priorização do percurso seguro de pedestres e ciclistas, do transporte coletivo e da implantação de infraestruturas de transporte visando à integração dos diferentes modais; (iii) o desenvolvimento urbano da cidade combinado a parâmetros de ocupação e renovação urbana que permitam a ampliação e o incremento da infraestrutura dos logradouros existentes; (iv) o apoio à diversificação de usos no território de maneira a desestimular viagens motorizadas; (v) a promoção da acessibilidade universal a qualquer ponto do território com as adequações necessárias à infraestrutura de atendimento ao transporte coletivo, rede viária e cicloviária básica e complementar, incluídos os passeios públicos; (vi) a promoção de esforços para a integração e ampliação do transporte aquático aos demais modais, considerando a potencialidade do município com as águas da baía de Vitória e a orla marítima; e (vii) o aperfeiçoamento do uso do sistema viário de modo a facilitar os deslocamentos no espaço urbano.

Além disso, importa salientar o art. 11, inciso V, que prevê, como diretriz da política de desenvolvimento integrado da Região Metropolitana da Grande Vitória, a integração metropolitana dos diversos sistemas de mobilidade urbana priorizando o transporte coletivo.

2.1.5.2.2 Cariacica

O Plano Diretor do Município de Cariacica foi instituído pela Lei Complementar nº 111, de 16 de dezembro de 2021. Os arts. 15 e 16 da norma preveem uma política de mobilidade e acessibilidade. A referida política visa a articular integralmente os componentes estruturados da mobilidade de forma eficiente, segura, socialmente inclusiva e ambientalmente sustentável a fim de garantir o pleno acesso de todos os cidadãos aos locais de trabalho, residência, espaços públicos, equipamentos e serviços sociais, culturais e de lazer.

Além disso, são diretrizes da política de mobilidade urbana: (i) integração das políticas de mobilidade às políticas de desenvolvimento territorial e ambiental; (ii) a busca de maior integração do sistema de mobilidade urbana municipal às redes regionais de transporte e a melhoria das condições do sistema viário municipal; (iii) o desenvolvimento do sistema cicloviário do Município; (iv) o apoio e o incentivo aos modais não motorizados de transporte; (v) a ampliação e a adequação

do sistema viário às demandas presentes e provisões futuras; (vi) a consolidação dos eixos de dinamização como zonas lineares de integração com as demais zonas e como polos de atendimento de comércio, serviços e indústrias; (vii) o estímulo à adoção de novas modalidades de transporte coletivo; (viii) a adequação do sistema viário municipal ao atendimento às pessoas com deficiência e ou com mobilidade reduzida; (ix) a implantação do Plano Municipal de Mobilidade Urbana de forma integrada às demais políticas de desenvolvimento do Município; (x) elaboração do Plano Diretor Viário de Cariacica; (xi) a promoção de exigência de Estudos de Impacto de Vizinhança na implantação de empreendimentos geradores de tráfego; e (xii) a garantia efetiva da participação da população na política de mobilidade e acessibilidade do Município.

2.1.5.2.3 Serra

A Lei Complementar Municipal nº 5, de 16 de março de 2023, instituiu, no Município da Serra, o Plano Diretor Municipal Sustentável. O diploma se limita a estabelecer que a mobilidade do Município da Serra será regulamentada pelo seu plano de mobilidade urbana sustentável.

2.1.5.2.4 Vila Velha

O Plano Diretor do Município de Vila Velha teve sua última revisão instituída pela Lei Complementar Municipal nº 65, de 9 de novembro 2018. O art. 47 da norma prevê a criação de um plano municipal de mobilidade e acessibilidade. Além disso, o inciso I, do referido dispositivo estabelece diretrizes para o transporte, quais sejam: (i) promover a adequação dos componentes do sistema de transporte coletivo, garantindo eficiência operacional, segurança, conforto e qualidade ambiental; (ii) qualificar a ambiência urbana dos corredores de transporte coletivo; (iii) qualificar o atendimento às pessoas deficientes e com necessidades especiais; (iv) implantar sistema cicloviário, compreendendo a implantação de ciclovias, ciclofaixas e ciclorotas, além da implantação de serviço de compartilhamento de bicicletas; (v) regulamentar o tráfego de cargas perigosas e pesadas em áreas de circulação apropriadas da cidade; (vi) fomentar a participação do Município nas instâncias de decisão e gestão metropolitana de transporte; (vii) integrar os diversos serviços de transporte urbano; (viii) adotar políticas tarifárias para promover a inclusão social; e (ix) fomentar o transporte hidroviário e colaborar para a revitalização do sistema hidroviário intermunicipal.

Além disso, o inciso V, do art. 47, prevê diretrizes para integração metropolitana e regional, as quais são: (i) equacionar a integração do Sistema de Mobilidade Urbana Municipal às redes regionais de transporte, sem comprometer a manutenção do Sistema Municipal de Transporte Coletivo e a autonomia do Município na política local de transporte; (ii) melhorar as condições do sistema viário municipal, estruturado a partir das rodovias federais e estaduais; (iii) fomentar e participar de estudos para induzir a implantação de novos sistemas de transporte coletivo de massa; e (iv) um sistema cicloviário integrado metropolitano.

2.1.5.2.5 Viana

O Plano Diretor de Viana foi instituído pela Lei Municipal nº 2.829, de 27 de dezembro de 2016. O plano define diretrizes para a política municipal de mobilidade e acessibilidade, quais sejam: (i) otimizar a rede de transportes e deslocamento humano; (ii) articular as políticas de transporte e circulação, de desenvolvimento urbano e econômico e de proteção ao meio ambiente urbano; (iii) analisar as condições de acessibilidade e mobilidade existentes no Município e suas conexões entre bairros e com os municípios da região metropolitana a fim de identificar os diferentes tipos de demandas urbanas, sociais, demográficas, econômicas e ambientais que deverão nortear a formulação das propostas; (iv) modelo institucional para o planejamento da mobilidade, promovendo maior integração entre as esferas municipal e estadual, tanto no âmbito da formulação de políticas setoriais, como na esfera do desenvolvimento técnico dos trabalhos, buscando uma maior integração metropolitana; (v) programa para o gerenciamento dos estacionamentos no Município com controle de estacionamento nas vias públicas, limitação de estacionamentos nas áreas centrais e implantação de estacionamentos públicos associados com o sistema de transporte público coletivo, o compartilhamento de automóveis, as centralidades urbanas e as rodovias, quando necessário; (vi) estratégias tarifárias para melhorar as condições de mobilidade da população, em especial de baixa renda; (vii) ações para garantir a acessibilidade universal aos serviços, equipamentos e infraestruturas de transporte público coletivo, com adequações das calçadas, travessias de pedestres sobre as rodovias e ferrovias e acessos às edificações; (viii) promoção da ligação de regiões da cidade por meio da ampliação de pontes, rodovias e estradas, assim reduzindo a necessidade de deslocamento, dos tempos de viagens e dos custos operacionais; (ix) intervenções para complementação, adequação e melhoria do sistema viário estrutural necessário para favorecer a circulação de transportes coletivos e não motorizados e promover ligações mais eficientes entre os bairros e as centralidades; (x) estratégias para a configuração do sistema de circulação de carga no Município, abrangendo as esferas de gestão, regulamentação e infraestrutura e definição do sistema viário de interesse do transporte de carga, garantindo fluidez e o desenvolvimento econômico; (xi) intervenções para a implantação do sistema cicloviário integrado ao sistema de transporte público coletivo de alta e média capacidade; e (xii) realizar o planejamento da mobilidade com a participação da sociedade na elaboração dos planos e projetos, para garantir legitimação e sustentação da política na sua implementação e continuidade.

Também são definidas, no art. 34, as ações estratégicas da política de mobilidade urbana: (i) elaborar e implementar o Plano Diretor de Mobilidade e Acessibilidade; (ii) participar ativamente da regulação do serviço de transporte coletivo junto à CETURB-GV; (iii) qualificar as calçadas e as travessias de pedestres sobre as rodovias federais e ferrovias, considerando as demandas manifestas referentes à mobilidade dos pedestres; (iv) ampliar e melhorar a pavimentação de vias nas áreas urbanas do município; (v) concentrar fluxos de passagem em eixos prioritários, evitando

o desvio para as áreas internas de bairros; (vi) estimular a implantação de polos geradores de tráfego de abrangência regional e extra-regional em áreas com menores impactos nos fluxos municipais; (vii) desenvolver programas de educação no trânsito, priorização do transporte coletivo, implantação e adequação de vias de pedestres acessíveis promovendo-os junto às escolas, instituições esportivas e entidades privadas; (viii) assegurar que os polos geradores de tráfego sejam dotados de área de acumulação de veículos, de carga e descarga, e de embarque e desembarque no interior do terreno, não sendo permitida a utilização da via pública para este fim; (ix) definir parâmetros para a construção de travessias de pedestres em áreas com acesso constante de veículos; (x) garantir a acessibilidade às pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida dos espaços e edifícios públicos e de uso coletivo nos termos da legislação aplicável; (xi) minimizar o impacto de tráfego de passagem nas Rodovias Federais BR-262 e BR-101; e (xii) consolidar os eixos estruturantes e de dinamização.

2.1.5.3 Planos de Mobilidade

Os Planos de Mobilidade Urbana são instrumentos para a formulação de estratégias que visam a melhoria do transporte e da acessibilidade nas cidades. Este item aborda os planos de mobilidade dos municípios da área de estudo, com ênfase naqueles voltados para a sustentabilidade e a eficiência do sistema de transporte urbano. A análise desses planos permite entender como as cidades estão se preparando para enfrentar os desafios relacionados à mobilidade, integrando políticas e ações que promovam um transporte mais eficiente, sustentável e seguro.

2.1.5.3.1 Vitória

O Município de Vitória está elaborando o seu Plano de Mobilidade Urbana Sustentável, sem uma previsão para a elaboração da minuta de projeto de lei. Além disso, não foram identificadas normas vigentes equivalente a um plano de mobilidade ou destinadas a organizar o transporte público em Vitória.

2.1.5.3.2 Cariacica

O Município de Cariacica possui um Plano de Mobilidade Urbana, instituído pela Lei Municipal nº 6.481, de 10 de julho de 2023. O referido plano, em seus arts. 2º, 3º, 4º e 5º lista diversos princípios, diretrizes, objetivos gerais e objetivos estratégicas para a mobilidade urbana no Município, com destaque para: (i) priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; (ii) garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço; e (iii) criar uma nova alternativa para os deslocamentos locais e metropolitanos de passageiros através do transporte ferroviário.

Além disso, vale destacar que o art. 10 do plano prevê diretrizes para o sistema de transporte coletivo, quais sejam: (i) ampliar a organização do modelo operacional da rede de transporte coletivo; (ii) ampliar a integração física, operacional e tarifária dos serviços de transporte coletivo existente e outros modais a serem implantados; (iii) melhorar a qualidade e a eficiência dos serviços de transporte coletivo no Município, modernizando os sistemas de operação do transporte coletivo e de prestação de informações ao usuário; (iv) promover melhorias das condições de segurança para proteção contra violência e crime para os usuários do transporte coletivo; (v) desestimular o uso do transporte motorizado individual através de ações do município junto a CETURB; (vi) melhorar a infraestrutura urbana de apoio ao transporte coletivo; e (viii) prever a implantação de transporte coletivo visando ao atendimento às áreas urbanas, de expansão urbana e rural no Município.

2.1.5.3.3 Serra

O Plano de Mobilidade da Serra foi aprovado por força da Lei Municipal nº 5.990, de 14 de maio de 2024. Destaca-se, do plano, os seguintes princípios, previstos no art. 3º: (i) mobilidade urbana sustentável; e (ii) priorização no transporte público coletivo sobre o transporte individual. Além disso, o art. 6º prevê, para viabilizar as diretrizes e ações estratégicas definidas, uma lista de instrumentos, quais sejam: (i) a restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados; (ii) a incidência de tributos sobre os modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, vinculando-se a aplicação exclusiva da receita em infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado; (iii) a dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os modos de transporte não motorizados e os serviços de transporte público coletivo; (iv) o estabelecimento da política de controle de estacionamentos; (v) o controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições; (vi) a priorização de obras associadas à implantação do plano viário municipal; (vii) a fiscalização com vistas a garantir a conservação e a implantação de passeios em logradouros públicos; (viii) a priorização das intervenções públicas ou privadas voltadas para melhoria da circulação de pedestres, incluindo a identificação de vias exclusivas de pedestres; (ix) a definição de políticas de preços dos serviços de mobilidade como instrumentos de direcionamento da demanda para o transporte público, modos coletivos e não motorizados e tecnologias ambientalmente limpas; (x) o estabelecimento de consórcios, convênios e acordos com o Estado do Espírito Santo e outros entes governamentais, com vistas à gestão coordenada dos sistemas de mobilidade, visando a desoneração dos insumos pertinentes; e (xi) a aplicação dos Instrumentos de Política de Desenvolvimento Urbano.

2.1.5.3.4 Vila Velha

Foi possível identificar a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Vila Velha, por uma consultoria privada, com fulcro em contrato celebrado em 2016. Em que pese não tenha sido possível identificar a aprovação do referido plano normativamente, os relatórios produzidos no âmbito de sua elaboração são públicos. Destaca-se, nesse contexto, o chamado “Produto 7b – Revisão da Legislação Municipal”, que indica a elaboração de um projeto de lei com vistas a, entre outros pontos, tornar o ordenamento jurídico municipal relativo à mobilidade urbana menos disperso e complexo, o qual, no entanto, não foi possível localizar por meio dos canais de acesso à informação públicos.

2.1.5.3.5 Viana

O Plano de Mobilidade Urbana de Viana foi instituído por meio da Lei Municipal nº 3.374, de 09 de janeiro de 2024. O plano prevê algumas ações a serem implementadas no âmbito da mobilidade urbana, tais como melhorias no transporte público coletivo com a compra de veículos novos, com vistas a atingir os objetivos gerais estabelecidos no art. 6º, quais sejam: (i) contribuir para a promoção do desenvolvimento urbano em condições compatíveis com o estabelecido no Plano Diretor Municipal; (ii) qualificar o espaço urbano de modo a contribuir com o desenvolvimento urbano, social e econômico; (iii) promover a qualidade de vida da população, proporcionando segurança, rapidez e conforto nos deslocamentos motorizados e não motorizados; (iv) proporcionar segurança e conforto na circulação de pedestres, promovendo a inclusão das pessoas com deficiência e de mobilidade reduzida no sistema de circulação; (v) reduzir os custos envolvidos nos deslocamentos de pessoas, bens e serviços causados pelas insuficiências e imperfeições do atual sistema de mobilidade; (vi) reduzir a emissão de gases, partículas e ruídos emitidos, minimizando os impactos ao conforto e à saúde das pessoas, bem como ao meio ambiente; (vii) promover a articulação entre as diferentes regiões do município; (viii) desestimular o uso do veículo motorizado individual nos deslocamentos urbanos cotidianos, incentivando o uso do transporte coletivo; (ix) aumentar a eficácia, o conforto, a confiabilidade e a segurança do transporte público coletivo; (x) conscientizar a população quanto ao uso dos sistemas de circulação; e (xi) disciplinar o sistema viário e de circulação.

2.1.6 Convênios e Consórcios

Em 06 de janeiro de 2014, foi celebrado um convênio de cooperação entre o Estado do Espírito Santo e os Municípios de Vitória (por meio de aditamento, em 20 de dezembro de 2019), Cariacica, Serra e Viana (Convênio SETOP nº 001/2014), com vigência de, no mínimo, 25 (vinte e cinco) anos. O Convênio SETOP nº 001/2014 tem por objeto a instituição de um sistema integrado de transporte coletivo urbano municipal e intermunicipal metropolitano de passageiros da RMGV (Sistema Transcol).

Por meio do Convênio SETOP n° 001/2014, o Estado do Espírito Santo passou a ser competente para, entre outros, implementar e coordenar a gestão associada dos serviços de transporte coletivo de passageiros urbano municipal e intermunicipal metropolitano da RMGV e dos municípios signatários, bem como para a gestão das demais atividades inerentes a esses serviços, inclusive a realização de obras e melhorias de infraestrutura viária, delegação, gestão e fiscalização do transporte público urbano municipal e intermunicipal metropolitano de passageiros.

Ainda no âmbito do Convênio SETOP n° 001/2014, os municípios subscritores autorizaram o Estado do Espírito Santo a delegar, por concessão, pelo prazo de 25 (vinte e cinco) anos, prorrogável por igual período, mediante procedimento licitatório próprio, a execução dos serviços públicos de transporte coletivo urbano municipal.

Nesse cenário, posteriormente, foi firmado, em 3 de setembro de 2014, contrato de programa entre o Estado do Espírito Santo e a CETURB/ES (Contrato SETOP n° 013/2014), com prazo de 25 (vinte e cinco) anos, para delegar à CETURB/ES competências referentes ao Sistema TRANSCOL, tais como (i) elaborar os cálculos tarifários a serem adotados pelo Estado do Espírito Santo para os procedimentos de reajuste e revisão; (ii) promover e coordenar a implementação, a operação, a gestão, a integração e a expansão dos serviços e planos pertinentes do Sistema TRANSCOL; e (iii) coordenar, regular, supervisionar e fiscalizar os serviços operacionais executados pelas empresas concessionárias dos serviços públicos de transporte coletivo urbano municipal e intermunicipal metropolitano, bem como os serviços executados por empresas ou pessoas físicas operadoras de serviços privados de fretamento e turismo.

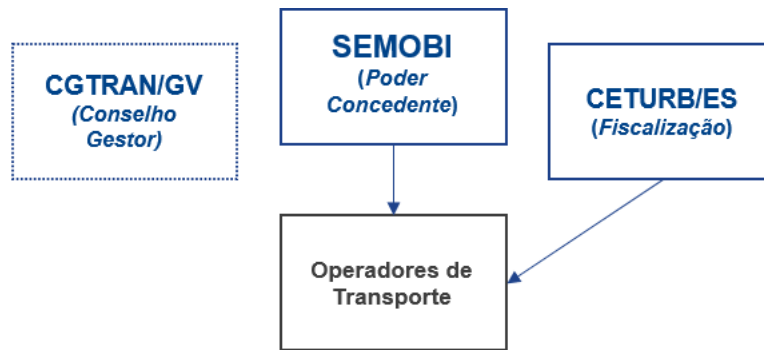
2.2 Gestão e governança do transporte público coletivo

Em síntese, a estrutura institucional da RMGV, no que diz respeito à mobilidade urbana e transporte público, pode ser resumida da seguinte forma: (i) SEMOBI, na figura de Poder Concedente do Sistema Transcol e responsável pela formulação das políticas na área de transportes; (ii) a CGTRAN/GV, que executa um papel propositivo e de produção de subsídios no âmbito das políticas de mobilidade urbana da RMGV; e a (iii) CETURB/ES, cuja principal função é atuar como fiscalizador dos serviços de transportes públicos de passageiro.

Além disso, há a governança em nível local/municipal, que no âmbito da mobilidade urbana, em regra, é exercida pela secretaria de mobilidade urbana municipal, ou equivalente.

A Figura 1 ilustra o organograma desse cenário.

Figura 1: Organograma da estrutura institucional da RMGV



Fonte: elaboração própria.

3 Apêndice II - Aspectos Jurídico e Regulatório

Neste capítulo, são explorados os aspectos jurídicos e regulatórios pertinentes às operações de mobilidade urbana atuais e futuras. Inicia-se com uma análise dos instrumentos jurídicos e segue-se a discussão da legislação relevante, arranjos institucionais e instrumentos regulatórios que informam as operações existentes e que podem influenciar a futura estratégia nacional de mobilidade urbana. O capítulo conclui com uma análise crítica dos desafios e pontos de atenção para a viabilidade de novos projetos de TPC-MAC na RMGV, levando em consideração os aspectos institucionais, de governança interfederativa, bem como os aspectos legais e contratuais identificados.

3.1 Aspectos do arcabouço normativo (Metropolitano, Estadual ou Municipal) na gestão da mobilidade urbana

O entendimento abrangente dos aspectos do arcabouço normativo, seja metropolitano, estadual ou municipal, é essencial para a gestão eficiente da mobilidade urbana. Este capítulo examina como diferentes níveis de regulamentação e legislação influenciam e moldam as políticas e práticas relacionadas ao transporte e à mobilidade sob os pontos de vista urbanístico, institucional, ambiental, operacional e financeiro.

3.1.1 Urbanístico

A Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU)⁵ é orientada por diretrizes que tratam das questões urbanísticas e que tem incidência na mobilidade urbana. Dessa forma, em termos urbanísticos, a orientação da PNMU é guiada pelas seguintes diretrizes, previstas em seu art. 6º: (i) integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos; (ii) mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade; e (iii) incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes.

A LC nº 318/05⁶, por sua vez, não possui previsões destinadas especificamente a aspectos urbanísticos da RMGV. O PDUI/RMGV, no entanto, possui algumas disposições importantes nessa

⁵ Brasil Lei Federal nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Disponível: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm

⁶ Estado do Espírito Santo. Lei Complementar Estadual nº 318 de 17 de janeiro de 2005. Reestrutura a Região Metropolitana da Grande Vitória - RMGV, o Conselho Metropolitano de Desenvolvimento da Grande Vitória - COMDEVIT, autoriza o Poder Executivo a instituir o Fundo Metropolitano de Desenvolvimento da Grande Vitória - FUMDEVIT e dá outras providências. Disponível: <https://www3.al.es.gov.br/Arquivo/Documents/legislacao/html/LEC3182005.html?identificador=320030003500300034003A004C00>

esfera, como a delimitação das áreas com restrições à urbanização visando à proteção do patrimônio ambiental ou cultural, bem como das áreas sujeitas a controle especial pelo risco de desastres naturais.

3.1.2 Institucional

Os aspectos institucionais mais relevantes da RMGV foram abordados no item 2 deste Relatório de Diagnóstico. De toda forma, importa salientar que o PDUI/RMGV evidencia, por meio do seu art. 19, a possibilidade de, no desenvolvimento urbano integrado da RMGV, se utilizar planos setoriais interfederativos, fundos públicos, operações urbanas consorciadas interfederativas, consórcios públicos, convênios de cooperação, contratos de gestão, compensação por serviços ambientais, parcerias público-privadas interfederativas, entre outros instrumentos.

3.1.3 Ambiental

A LC nº 318/05, no âmbito ambiental, define, no art. 4º, § 1º, que são campos funcionais para as funções públicas de interesse comum da RMGV o saneamento ambiental e a preservação e proteção do meio ambiente e dos recursos hídricos.

Além disso, o PDUI/RMGV possui o Eixo Meio Ambiente e Áreas de Riscos, que visa ao incremento da qualidade ambiental no cotidiano urbano da metrópole, estabelecendo a política ambiental como de interesse metropolitano, com o objetivo de aproximar os espaços naturais do cidadão, integrar os ativos ambientais da região em sua política de desenvolvimento social e econômico, com especial atenção às áreas sujeitas aos riscos de desastres naturais, com base nas seguintes diretrizes estratégicas: *(i)* contribuição para a estruturação de um sistema de gestão compartilhada dos recursos hídricos, das áreas verdes e dos resíduos sólidos; *(ii)* universalização do saneamento básico; *(iii)* redução dos impactos da urbanização sobre as infraestruturas de saneamento básico, que englobam os sistemas de drenagem, de abastecimento de água e de coleta e tratamento de efluentes líquidos e resíduos sólidos; *(iv)* proteção e conservação dos mananciais atuais e futuros de abastecimento hídrico da RMGV, contribuindo para a racionalização do uso dos recursos hídricos; *(v)* estímulo à criação e à manutenção de áreas verdes de uso público, bem como a arborização urbana; *(vi)* incremento do uso e da acessibilidade às áreas livres de uso público, como praias, praças e parques urbanos, aproximando a população metropolitana das áreas verdes e espaços naturais; *(vii)* preservação de áreas e unidades de conservação, previstas nos Planos Diretores Municipais e nas legislações ambientais; *(viii)* valorização da paisagem física e cultural da metrópole; *(ix)* incremento de medidas de prevenção, de mitigação e de monitoramento destinadas a reduzir riscos de desastres naturais, em especial as inundações e os deslizamentos, priorizando as populações socialmente mais frágeis; *(x)* redução dos impactos das atividades econômicas sobre o meio ambiente; e *(ix)* incentivo ao Pagamento por Serviços Ambientais – PSA na construção de políticas públicas de ordenamento territorial e de desenvolvimento econômico.

De toda forma, eventuais projetos de mobilidade urbana devem observar a legislação ambiental local aplicável à intervenção, com base nas diferentes competências dos entes federativos na matéria, seja estadual ou municipal.

3.1.4 Operacional

A CETURB/ES é responsável por aprovar normas operacionais referentes ao transporte público coletivo metropolitano, tais como a Norma Complementar nº 004/2023, que disciplina as características mínimas e padrões de veículos, métodos de cálculos do valor da passagem (sem pedágio e sem seguro), valores mínimos de cobrança de passagens em seções e a codificação para o cadastramento de linhas e serviços. Além disso, há o Decreto Estadual nº 2751-N/89, de 10 de janeiro 1989, que homologa o Regulamento do Transportes, que, também, possui normas referentes a aspectos estritamente técnico-operacionais.

3.1.5 Financeiro

O FUMDEVIT é o principal instrumento financeiro para a consecução de políticas públicas no âmbito da RMGV. Além disso, é possível constatar que se trata de um fundo operacional, com base na Resolução COMDEVIT nº 24, de 16 de agosto de 2026, por meio da qual o COMDEVIT aprovou o apoio financeiro do FUMDEVIT para a estruturação do PDUI/RMGV, no valor de R\$1.019.273,78 (um milhão, dezenove mil, duzentos e setenta e três reais e setenta e oito centavos).

3.2 Sistema de Transporte Público de Passageiros da RMGV

A LC nº 877/17 disciplina a gestão do Sistema de Transportes Coletivos Intermunicipal e Intramunicipal de Passageiros em todo o Estado do Espírito Santo, incluindo os serviços de Transporte Público de Passageiros da Região Metropolitana da Grande Vitória, compreendido pelos Serviços Convencional, Seletivo e Especial Mão na Roda (art. 6º, I).

Nos termos do art. 11 da LC nº 877/17, o Sistema Integrado de Transporte Coletivo Urbano Intermunicipal da Região Metropolitana da Grande Vitória ("STC/RMGV"), compreende as funções e atividades relacionadas com as obras, equipamentos, serviços de transportes e sistema viário de interesse comum aos municípios que a compõem, abrangendo, especialmente:

- A infraestrutura viária básica, compreendendo as vias expressas, arteriais e as de articulações com os sistemas viários federal, estadual e municipal;
- Os sistemas de circulação e sinalização da infraestrutura viária básica;
- Os sistemas de transportes públicos de passageiros sobre pneus, trilhos e hidrovias;
- As conexões intermodais de transportes, tais como terminais de passageiros, estações de transbordo, pontos de parada, estacionamentos, bicicletários e outras;
- A infraestrutura de circulação de pedestres que dá acesso aos transportes públicos de passageiros;

- As áreas situadas ao longo da infraestrutura viária básica destinada ao embarque e desembarque de passageiros;
- A estrutura operacional, abrangendo o conjunto de atividades e meios estatais de gestão, regulamentação, controle e fiscalização que atua diretamente nos modos de transportes, nas conexões intermodais e na infraestrutura viária básica;
- Os equipamentos de operação, que compreendem os veículos, os terminais de integração, as estações de transbordo, as rodoviárias, os pontos de parada para embarque e desembarque de passageiros, os terminais hidroviários, bicicletários pertencentes aos terminais, bem como outros equipamentos que se fizerem necessários para a operação do STC/RMGV.

3.3 Diagnóstico jurídico das operações existentes

Neste item são abordadas as especificidades da prestação dos serviços, oferecendo uma visão detalhada sobre a conformidade legal e os desafios operacionais no contexto metropolitano.

3.3.1 Pneus: prestação dos serviços na RMGV

Os serviços de transporte coletivo realizados no Sistema de Transporte Coletivo da RMGV (STC/RMGV) concentram-se em um sistema metropolitano integrado de estrutura tronco-alimentadora (“Sistema TRANSCOL”), que interliga os cinco municípios da Região Metropolitana da Grande Vitória através de terminais urbanos, estrategicamente localizados, permitindo que o usuário se desloque por vários trechos da Grande Vitória, pagando uma única tarifa.

De acordo com informações disponibilizadas, os serviços do Sistema TRANSCOL são delegados em duas linhas, decorrentes dos dois lotes da concorrência pública do nº 02/2014, que culminaram nos contratos de concessão abaixo analisados.

3.3.1.1 Lote de Linha 01

O Consórcio Atlântico Sul, operador do Lote 01 é composto pela Viação Praia Sol LTDA, Vereda Transporte LTDA, Serramar Transporte Coletivo LTDA, Viação Serrana LTDA e Expresso Santa Paula LTDA (“Consórcio Atlântico Sul” ou “Concessionária”) sagrou-se vencedor da concorrência pública do nº 02/2014, tendo assinado o Contrato nº 008/2014 (“Contrato” ou “Contrato de Concessão”) com o Estado do Espírito Santo, para a concessão para a prestação e exploração do Serviço Público de Transporte Coletivo Urbano Municipal de Passageiros de Cariacica, Serra e Viana e Intermunicipal Metropolitano de Passageiros da RMGV – TRANSCOL.

O Contrato de Concessão foi assinado em 25 de julho de 2014, tendo prazo de 25 (vinte e cinco) anos, prorrogável por uma única vez, pelo prazo de 15 (quinze) anos.

Entretanto, não foram identificadas as características operacionais do Lote 01, considerando a indisponibilidade do Anexo II do Contrato 008/2014 em meios públicos, sendo que a única informação disponível é no sentido de que linhas operam nos Municípios de Cariacica, Serra e Viana.

Referido Contrato de Concessão estabeleceu que, a critério do Poder Concedente, o Consórcio Atlântico Sul poderá eventualmente assumir novas linhas criadas ao longo do período de concessão, desde que tenham itinerário adstrito a um determinado lote de operação exclusiva do consórcio, conforme cláusula 6.3 do Contrato de Concessão.

O Contrato de Concessão também estabelece que linhas operadas em corredores exclusivos de transporte do tipo *Bus Rapid Transit* (BRT) a ser futuramente implantado, que recebam passageiros do outro lote, terão sua operação compartilhada entre respetivos lotes, de forma proporcional à participação de cada uma na frota envolvida, a ser levantada pela CETURB-GV, ainda que o itinerário da linha esteja inserido em apenas um lote.

O valor total do projeto foi estimado no montante de R\$ 6.612.138.250,16. A remuneração da concessionária se dá em um percentual incidente sobre o total da arrecadação de Tarifa de Usuário, relativa à utilização do Sistema de Transporte Público Coletivo Urbano de Passageiros Municipal de Cariacica, Serra e Viana e Intermunicipal da Região Metropolitana da Grande Vitória, considerando os subsídios. Mais especificamente, o Contrato dispõe que, para assegurar o seu equilíbrio econômico-financeiro, o Poder Concedente estabelecerá a Tarifa Usuário em valor equivalente ao resultado da divisão do custo total mensal de todas as concessionárias pelo número médio mensal de passageiros pagantes equivalentes transportados do Sistema de Transporte Público Coletivo Urbano de Passageiros municipal de Cariacica, Serra, Viana e do STC/RMGV, considerando os subsídios, apurados pela média aritmética dos registros totais dos últimos 12 (doze) meses anteriores ao cálculo da tarifa.

O Contrato 008/2014 foi aditado por 3 vezes, sendo o primeiro aditivo motivado por uma decisão do Tribunal de Contas do Espírito Santo (“TCE-ES”), que apontou diversas irregularidades durante o processo licitatório. Já o segundo aditivo relaciona-se com o reequilíbrio contratual, prevendo mudanças no valor do preço/km. O terceiro aditivo, também motivado por uma decisão do TCE-ES, determinou o aditamento do Contrato de Concessão de modo a fazer constar todos os componentes do valor absoluto da despesa referente a pessoal e vinculações.

3.3.1.2 Lote de Linha 02

O Consórcio Sudoeste, operador do Lote 02, composto pelas empresas Santa Zita Transportes Coletivos LTDA, Nova Transportes LTDA, Granvitur Fretamento e Turismo LTDA, Unimar Transportes LTDA, Viação Satélite LTDA. (“Consórcio Sudoeste” ou “Concessionária”) sagrou-se vencedor da concorrência pública nº 02/2014, tendo assinado o Contrato nº 009/2014 (“Contrato” ou “Contrato de Concessão”) com o Estado do Espírito Santo, de concessão para a prestação e exploração do Serviço Público de Transporte Coletivo Urbano Municipal de Passageiros de Cariacica, Serra e Viana e Intermunicipal Metropolitano de Passageiros da RMGV – TRANSCOL.

O Contrato de Concessão foi assinado em 25 de julho de 2014, tendo prazo de 25 (vinte e cinco) anos, prorrogável por uma única vez, pelo prazo de 15 (quinze) anos.

Entretanto, não foram identificadas as características operacionais do Lote 02, considerando a indisponibilidade do Anexo II do Contrato em questão em meios públicos, sendo que a única informação disponível é no sentido de que linhas operam nos Municípios de Cariacica, Serra e Viana.

Referido Contrato de Concessão estabeleceu que, a critério do Poder Concedente, o Consórcio Sudoeste poderá eventualmente assumir novas linhas criadas ao longo do período de concessão, desde que tenham itinerário adstrito a um determinado lote de operação exclusiva do consórcio, conforme cláusula 6.3 do Contrato de Concessão.

O Contrato de Concessão também estabelece que linhas operadas em corredores exclusivos de transporte do tipo *Bus Rapid Transit* (BRT) a ser futuramente implantado, que recebam passageiros do outro lote, terão sua operação compartilhada entre respectivos lotes, de forma proporcional à participação de cada uma na frota envolvida, a ser levantada pela CETURB-GV, ainda que o itinerário da linha esteja inserido em apenas um lote.

O valor total do projeto foi estimado no montante de R\$ 6.638.954.102,01. A remuneração da concessionária se dá em um percentual incidente sobre o total da arrecadação de Tarifa de Usuário, relativa à utilização do Sistema de Transporte Público Coletivo Urbano de Passageiros Municipal de Cariacica, Serra e Viana e Intermunicipal da Região Metropolitana da Grande Vitória, considerando os subsídios. Mais especificamente, o Contrato dispõe que para assegurar o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, o Poder Concedente estabelecerá a Tarifa Usuário em valor equivalente ao resultado da divisão do custo total mensal de todas as concessionárias pelo número médio mensal de passageiros pagantes equivalentes transportados do Sistema de Transporte Público Coletivo Urbano de Passageiros municipal de Cariacica, Serra, Viana e do STC/RMGV, considerando os subsídios, apurados pela média aritmética dos registros totais dos últimos 12 (doze) meses anteriores ao cálculo da tarifa.

O Contrato 009/2014 foi aditado por 3 vezes, sendo o primeiro aditivo motivado por uma decisão do Tribunal de Contas do Espírito Santo ("TCE-ES"), que apontou diversas irregularidades durante o processo licitatório. Já o segundo aditivo relaciona-se com o reequilíbrio contratual, prevendo mudanças no valor do preço/km. O terceiro aditivo, também motivado por uma decisão do TCE-ES, determinou o aditamento do Contrato de Concessão, de modo a fazer constar todos os componentes do valor absoluto da despesa referente a pessoal e vinculações.

3.3.2 Aquaviário

Além da prestação dos serviços relativos a pneus, o serviço de transporte coletivo urbano da RMGV também conta com o denominado aquaviário, que interliga por mar os Municípios de Vitória, Vila Velha e Cariacica, por 2 linhas. O transporte aquaviário é integrado ao sistema TRANSCOL e iniciou sua operação em agosto de 2023, está sob a jurisdição da SEMOBI e gestão e operação da CETURB.

3.3.3 Principais operações de transporte nos Municípios Relevantes

Conforme se depreende do item acima, além do transporte metropolitano inserido no Sistema TRANSCOL, o transporte local dos municípios de Cariacica, Serra e Viana são operados no âmbito dos dois contratos de Concessão referidos acima.

De acordo com notícias disponíveis em sites de grande circulação, o Município de Vitória teve integração ao Sistema TRANSCOL em 2021¹, sendo que a então antiga prestadora, a Viação Tabuazeiro, iniciou um processo de recuperação judicial e foi excluída do Sistema TRANSCOL. Nada obstante, não identificamos aditivos aos contratos de concessão de pneus mencionados acima que incorporem linhas locais do Município de Vitória. Ainda, não identificamos instrumentos relacionados à prestação local dos serviços sob qualquer tipo de regime no Município de Vitória.

No Município de Vila Velha, a Viação Sanremo é a única prestadora de serviços de transporte coletivo em âmbito municipal, de maneira precária, mas cujo contrato será encerrado 2024. Desse modo, o Município de Vila Velha também terá o transporte coletivo local integrado ao Sistema TRANSCOL. O contrato em questão foi firmado em 1979, tendo sido cedido à Viação Sanremo em 1983.

O TCE-ES declarou ilegal o contrato que delegou linhas municipais de transporte coletivo de passageiros do município de Vila Velha, em vista do descumprimento do dever de licitar. Por determinação dessa Corte de Contas, o Município de Vila Velha deverá licitar os serviços ou optar pela integração do sistema municipal ao Sistema TRANSCOL. Contudo, o TCE-ES autorizou que o atual contrato mencionado se mantenha vigente até o seu fim, em 2024, sendo vedada sua prorrogação. Por conseguinte, a Prefeitura da Vila Velha terá o prazo até 2024 para organizar o procedimento licitatório ou realizar a integração com o sistema TRANSCOL.

3.4 Normas sobre transporte coletivo urbano nos Municípios Relevantes

No que se refere à cidade de **Vitória**, a Lei Municipal nº 5.432, de 30 de novembro de 2001, estabelece diretrizes e regulamentações para o sistema de transporte público coletivo urbano. A Lei define princípios gerais para o sistema, como a mobilidade das pessoas e bens, a garantia de

acessibilidade, a preservação do ambiente urbano, a prioridade do transporte coletivo sobre o individual, entre outros.

Além disso, aponta a necessidade de concessão ou permissão para a prestação desses serviços, estabelecendo penalidades para a prestação irregular. Há, ainda, artigos relacionados à regulamentação dos contratos de concessão e permissão, bem como a possibilidade de exclusividade em determinadas áreas de abrangência.

A administração do sistema local de transporte urbano é de responsabilidade da Prefeitura de Vitória, por meio da Secretaria Municipal de Transportes, Trânsito e Infraestrutura Urbana, que deve desenvolver Planos Diretores de Transporte Urbano e de Circulação, assegurando a compatibilidade entre transporte, circulação, uso e ocupação do solo e preservação do meio ambiente. Define-se sistema local de transporte urbano como o conjunto que, envolvendo todas as modalidades tecnológicas, é formado pelos seguintes subsistemas: viário, de circulação e de transporte; este último abrangendo o transporte de bens e o transporte coletivo urbano.

Nos termos do art. 28 da referida lei, a Prefeitura de Vitória poderá buscar apoio da União e do Estado no campo do transporte coletivo urbano, visando à melhoria das funções sociais das cidades, racionalidade energética, proteção do meio ambiente, desenvolvimento tecnológico, segurança de circulação e racionalização da operação. Ainda, a Prefeitura de Vitória poderá estabelecer com os demais municípios da RMGV ações coordenadas para investimentos e operação dos serviços de transporte coletivo urbano de interesse comum (conforme art. 29 da referida lei).

No que concerne ao município de **Cariacica**, a Lei Municipal nº 6481, de 10 de julho de 2023, que institui o Plano de Mobilidade Urbana de Cariacica estabeleceu que o sistema de transporte coletivo de passageiros é constituído pelos veículos de acesso público, terminais urbanos, pontos de parada e outros equipamentos urbanos associados aos serviços de transporte coletivo municipais e intermunicipais em operação no Município.

Nos termos do art. 10, ficaram estabelecidas as seguintes diretrizes para o sistema de transporte coletivo: (i) ampliar a organização do modelo operacional da rede de transporte coletivo; (ii) ampliar a integração física, operacional e tarifária dos serviços de transporte coletivo existente e outros modais a serem implantados; (iii) melhorar a qualidade e a eficiência dos serviços de transporte coletivo no Município, modernizando os sistemas de operação do transporte coletivo e de prestação de informações ao usuário; (iv) promover melhorias das condições de segurança para proteção contra violência e crime para os usuários do transporte coletivo; (v) desestimular o uso do transporte motorizado individual através de ações do município junto a CETURB; (vi) melhorar a infraestrutura urbana de apoio ao transporte coletivo; e (vii) prever a implantação de transporte coletivo visando ao atendimento às áreas urbanas, de expansão urbana e rural no Município.

No contexto da cidade de **Serra**, a Lei nº 622, de 23 de dezembro de 1977, que dispõe sobre a exploração do serviço de transporte coletivo e individual de passageiros, estabeleceu que depende de permissão do Município a exploração, em sua área de jurisdição, dos serviços de transporte coletivo de passageiros. O art. 5º dessa lei determinou que a concessão de outorga para a exploração do serviço será concedida mediante prévia concorrência pública, à empresa que vencer a concorrência e satisfizer as determinações da lei. Ademais, ficou estabelecida a responsabilidade da Prefeitura de dar cumprimento às disposições da referida lei, no que tange ao transporte coletivo.

Quanto ao município de **Vila Velha**, a Lei nº 6.756 de 28 de novembro de 2022 dispõe sobre a Política Municipal de Mobilidade e Acessibilidade do Município de Vila Velha e aprova o Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade – PLANMOB. O PlanMob Vila Velha é parte integrante da política de desenvolvimento urbano prevista no Plano Diretor e engloba o território do Município como um todo, buscando a integração e a complementariedade entre as atividades urbanas e rurais, visando o desenvolvimento socioeconômico do Município e do território sob sua área de influência.

A lei estabelece que as normas contidas nela são complementares às normas relativas à mobilidade e acessibilidade estabelecidas na Lei Complementar nº 65, de 09 de novembro de 2018 (PDM) e são compatíveis com elas. A estratégia para a promoção da mobilidade e acessibilidade tem como objetivo geral garantir a inserção metropolitana e regional de Vila Velha e a articulação de todo o território municipal, conectando as áreas urbanas e rurais, por meio da promoção do Sistema Municipal de Mobilidade e Acessibilidade. Além disso, a lei estabelece que o planejamento e gestão do Sistema Municipal de Mobilidade e Acessibilidade devem garantir a efetivação dos princípios, diretrizes e objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana, previstos na Lei Federal nº. 12.587, de 03 de janeiro de 2012, e da Política Municipal de Mobilidade e Acessibilidade, previstos na Lei Complementar nº 65, de 09 de novembro de 2018 (PDM) e nesta Lei. A Lei nº 6.756 de 28 de novembro de 2022 estabelece que o Município de Vila Velha deve promover ou atualizar a regulamentação dos serviços de transporte, prestar os serviços de transporte público coletivo, organizar, disciplinar, fiscalizar e delegar a prestação dos serviços públicos de transporte individual, e incluir outros tipos de modais na política de Mobilidade Urbana mediante estudo prévio.

As regras estabelecidas para o transporte público coletivo de passageiros no Município de Vila Velha incluem a titularidade do município sobre os serviços, o planejamento, operação, controle e fiscalização deles. Além disso, são estabelecidos princípios fundamentais para o transporte público, como legalidade, permanência, participação social, garantia de acessibilidade, universalidade, qualidade, eficiência, segurança, entre outros. O texto também aborda a prestação direta, indireta ou por gestão associada dos serviços, a concessão e permissão deles, bem como a oferta dos serviços, incluindo política tarifária e direitos dos usuários e operadores.

A norma estabelece os instrumentos para a prestação dos serviços públicos de transporte: concessão, permissão e autorização; consórcios públicos e convênios de cooperação, nos casos de gestão associada; bem como Instrumentos de controle do transporte privado, em especial: licença e autorização.

Por fim, no que se refere a **Viana**, não identificamos normas relevantes do Município no que tange aos serviços de transporte coletivo.

3.4.1 Normas sobre sistema de bilhetagem

O Sistema de Bilhetagem Eletrônica (SBE) da RMGV moderniza o processo de pagamento e controle do transporte público, ao possibilitar o uso de cartões magnéticos e meios eletrônicos para o pagamento das tarifas. Este sistema promove uma integração eficiente entre os modos de transporte ônibus e aquaviário, em operação na região, simplificando a coordenação entre eles.

3.4.1.1 Sistema de bilhetagem RMGV

Nos termos do Decreto Estadual 1832-R, de 19 de abril de 2007⁷, ficou estabelecido o Sistema de Bilhetagem Eletrônica do TRANSCOL (SBE-TRANSCOL), com o objetivo de modernizar as técnicas, equipamentos e procedimentos de controle e prestação dos serviços de arrecadação de tarifas, coleta e processamento de dados necessários ao gerenciamento e controle da operação do STC/RMGV.

O sistema visa modernizar os processos de controle e coleta de dados da demanda e da arrecadação tarifária, permitir variadas formas de integração, propiciar o controle numérico dos passageiros, subsidiar a aferição do cumprimento das Ordens de Serviço de Operação (OSOs) e obter os dados operacionais necessários para o cálculo das tarifas e da remuneração dos delegatárias na Câmara de Compensação Tarifária (CCT), além de permitir uma coleta mais abrangente e ágil de dados que subsidiem o planejamento do Serviço Intermunicipal de Transporte Coletivo de Passageiros da Região Metropolitana da Grande Vitória e a programação dos serviços.

O SBE-TRANSCOL é composto pela CETURB-GV, na condição de órgão gestor, e pelas delegatárias responsáveis pela execução das obras, aquisição e instalação dos equipamentos necessários à implantação do SBE-TRANSCOL, bem como pela operação do Sistema em suas garagens e veículos. Além disso, os Contratos de Concessão do Sistema TRANSCOL preveem expressamente a presença das Concessionárias no SBE-TRANSCO,

⁷ Estado do Espírito Santo. Decreto Estadual nº 1.832-R de 19 de abril de 2007. Dispõe sobre a criação do Sistema de Bilhetagem Eletrônica do TRANSCOL - SBE TRANSCOL e do Serviço Seletivo. Disponível: <https://leisestaduais.com.br/es/decreto-n-1832-2007-espírito-santo-dispoe-sobre-a-criacao-do-sistema-de-bilhetagem-eletronica-do-TRANSCOL-sbe-TRANSCOL-e-do-servico-seletivo>

A implantação e operação do Sistema Central de Armazenamento e Processamento das informações referentes ao SBE TRANSCOL é realizado pelas operadoras em conjunto, representadas pelo Sindicato das Empresas de Transporte Metropolitano da Grande Vitória (GV Bus). Além disso, as operadoras são responsáveis pela comercialização e distribuição dos cartões e créditos eletrônicos (Cartão GV), bem como pela arrecadação dos valores pertinentes.

O Decreto também estabelece como sendo de seu âmbito de aplicação, os contratos de todas as delegatárias do Sistema de Transporte Coletivo (STC) da RMGV, independente do modo utilizado. O texto ainda menciona que o presente Decreto constitui parte integrante da regulamentação do STC/RMGV e estabelece que os casos omissos serão resolvidos pelo Diretor Presidente da CETURB-GV.

3.4.1.2 Câmara de Compensação Tarifária

A Norma Complementar nº 002, de 25 de agosto de 2014, estabeleceu a metodologia para compensação das receitas de remuneração das Concessionárias do STC/RMGV, instituiu o Comitê de Compensação Tarifária, e dispôs sobre a operacionalização da CCT. Nos termos de seu art. 11, os Contratos de Concessão nº 008/2014 e 009/2014 estão vinculados a suas disposições. Vale mencionar que a Cláusula XV desses contratos reforça a aplicação da norma em referência.

Conforme o art. 5º da citada norma, para efeito de consolidações, compensações e repasses, as receitas decorrentes do pagamento de Tarifa Usuário, auferidas diretamente pelas Concessionárias, acrescidas das receitas provenientes do pagamento recebido por intermédio da comercialização de créditos eletrônicos, serão submetidas ao processamento da CCT.

Nesse sentido, na remuneração final que caberá a cada concessionária, processada pela CCT, estarão incluídas as receitas arrecadadas em espécie e por meio de créditos eletrônicos, excluída a taxa de gerenciamento do órgão gestor, mais a parcela de subsídios concedidos pelo Poder Concedente. Referida taxa de gerenciamento ficou fixada em 5% (cinco por cento) incidentes sobre o valor final calculado para a tarifa praticada, a ser repassado à CETURB-GV.

Em outras palavras, a remuneração final de cada Concessionária advirá de um percentual incidente sobre o total da arrecadação proveniente da Tarifa Usuário do Sistema de Transporte Público Coletivo Urbano de Passageiros Municipal de Cariacica, Serra e Viana e STC/RMGV. A apuração da receita do sistema será efetuada com base nas informações de medição da demanda efetuada pelos validadores do SBE-TRANSCOL.

O Regimento do CCT define esse órgão como sendo órgão colegiado vinculado à CETURB-GV, tendo a finalidade de promover a compensação tarifária entre as concessionárias do Sistema TRANSCOL.

Nos termos do art. 2º Regimento do CCT, o comitê será composto por um membro de cada concessionária do sistema e um membro da CETURB-GV. O Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros da Região Metropolitana da Grande Vitória (GVBUS) comporá o comitê na qualidade de Secretaria Executiva do CCT, que presidirá o CCT, com mandato de 01 (um) ano, sendo permitida a reeleição, que se processará automaticamente. Na ausência do Presidente, a reunião será presidida por um dos titulares presentes, eleito por maioria de votos.

O comitê reunir-se-á na sede do GVBUS, até cinco dias úteis após o encerramento de cada decêndio ou no primeiro dia útil subsequente, em caso de feriado. As decisões serão tomadas com qualquer número de membros presentes, por maioria simples de votos, cabendo ao Presidente o voto de desempate, nos termos do inciso V do artigo 9º do Regimento da CCT.

Importante notar que não identificamos disposições a respeito da gestão e operacionalização das contas para rateio das tarifas, ordem de prioridade para pagamentos ou regras específicas sobre a forma de rateio. Adicionalmente, não identificamos instrumentos jurídicos como contratos ou convênios que disciplinem a realização dessas atividades.

3.5 Desafios

Estritamente do ponto de vista jurídico, a RMGV enfrenta diversos desafios relacionados à mobilidade urbana, que impactam a qualidade de vida de seus habitantes e seu acesso a oportunidades. Esses desafios permeiam, principalmente, duas esferas: (i) bilhetagem; e (ii) delegações precárias.

3.5.1 Operação em Regime Precário em Vila Velha

Como tratado anteriormente, a prestação dos serviços no município de Vila Velha é prestada de maneira precária. Trata-se de delegação precária, cujo prazo se encerra em dezembro de 2024, sem a possibilidade de prorrogação, sem a realização de prévia licitação para tanto, de modo a impossibilitar a concorrência e em descumprimento do art. 30, V, art. 37, XXI e art. 175 da Constituição Federal de 1988.

3.5.2 Lacunas no Sistema de Bilhetagem

Em que pese o Decreto nº 1.832-R, de 19 de abril de 2007 disciplinar normativamente o sistema de bilhetagem eletrônica do Sistema Transcol, não identificamos quaisquer informações ou documentos em meios públicos a respeito da forma de realização dos rateios, ordem de prioridade de pagamento, funcionamento das contas, dentre outros aspectos.

4 Análise crítica conclusiva

A partir do diagnóstico realizado, neste capítulo é feita uma análise crítica conclusiva, abordando todos os aspectos analisados. Ao final do capítulo é apresentada uma tabela com indicadores relativos ao sistema de transporte público coletivo.

Destaca-se, inicialmente, no que se refere aos aspectos institucionais. O poder concedente da RMGV é a SEMOBI, responsável pela formulação das políticas na área de transportes. Por sua vez, a gestão do TPC é exercida pela CETURB/ES, que executa um papel propositivo e de produção de subsídios no âmbito das políticas de mobilidade urbana da RMGV. Por fim, atuando como órgão fiscalizador dos serviços de transportes públicos de passageiro, está a CGTRAN/GV.

Observa-se que a atuação dos municípios em questões de mobilidade urbana é notavelmente limitada, com uma participação indireta e restrita, representada por um único delegado de cada cidade no Conselho Metropolitano da Grande Vitória (COMDEVIT). Esta configuração revela uma singularidade no compartilhamento de responsabilidades para o desenvolvimento urbano integrado e na autonomia dos entes federativos, particularmente no que concerne à governança interfederativa, em desacordo com as diretrizes estabelecidas pelo Estatuto da Metrôpole.

Quanto aos aspectos jurídicos, a compreensão aprofundada do arcabouço normativo é importante para uma gestão eficiente da mobilidade urbana. A regulamentação e legislação em diferentes níveis—federal, estadual e municipal—moldam as políticas de transporte e mobilidade sob diversos prismas: urbanístico, institucional, ambiental, operacional e financeiro.

No âmbito federal, a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) orienta o desenvolvimento urbano, mitigando os custos dos deslocamentos e promovendo tecnologias sustentáveis. A nível estadual, o Plano Diretor de Urbanismo Integrado (PDUI) da RMGV trata das áreas com restrições à urbanização e a proteção ambiental e cultural. Institucionalmente, o PDUI define instrumentos para um desenvolvimento urbano coeso, enquanto questões ambientais são abordadas pela Lei Complementar Estadual nº 318/2005 e pelo próprio PDUI. Operacionalmente, normas como a Norma Complementar nº 004/2023 e o Decreto Estadual nº 2751-N/1989 regulam as práticas do transporte, e o Fundo Metropolitano de Desenvolvimento (FUMDEVIT) coordena os aspectos financeiros.

No que concerne aos sistemas de transporte público, a Lei Complementar Estadual nº 877/2017 regula o sistema na RMGV, com diretrizes específicas em cada município. Vitória, Cariacica, Serra e Vila Velha possuem legislações próprias que definem as políticas locais de transporte, enquanto Viana ainda não apresenta normas relevantes sobre o tema.

Os maiores desafios identificados, sob a ótica jurídica, incluem a operação irregular do sistema de ônibus municipal de Vila Velha e deficiências na estrutura normativa da bilhetagem eletrônica, que carece de robustez e legitimidade para garantir sua eficiência.

5 Anexos

- Framework geral da RMGV (Tabela 1).
- Operações existentes de transporte (Tabela2 referente ao Lote 1 e Tabela 33 referente ao Lote 2).

Sistema de bilhetagem da RMGV (

- Tabela4).

Tabela 1: Framework Geral da RMGV

Framework Institucional da RM	
Constituição da RM	A RMGV foi instituída pela Lei Complementar Estadual nº 58, de 21 de fevereiro de 1995 (“ <u>LC nº 58/95</u> ”), e, atualmente, é regida pela Lei Complementar Estadual nº 318, de 18 de janeiro de 2005 (“ <u>LC nº 318/05</u> ”).
Composição da RM e atualização	A LC 58/95 instituiu a RMGV sendo composta pelos municípios de Cariacica, Serra, Viana, Vila Velha e Vitória. Em sequência, por meio da Lei Complementar Estadual nº 159, de 08 de julho de 1999 (“ <u>LC nº 159/99</u> ”), foi incluído o município de Guarapari. Por fim, a Lei Complementar Estadual nº 204, de 21 de junho de 2001 (“ <u>LC nº 204/01</u> ”), incluiu também o Município de Fundão na Região Metropolitana. A RMGV é composta por 7 municípios, no entanto, para fins deste estudo, foram considerados somente os municípios mais relevantes sob a perspectiva de integração dos sistemas, sendo esses: Vitória, Cariacica, Serra, Vila Velha e Viana.
Correspondência da RM com a disciplina jurídica metropolitana	Inicialmente, a LC 58/95 que instituiu a RMGV criou também um órgão responsável por gerir a região, o Conselho Metropolitano da Grande Vitória (“ <u>CMGV</u> ”). Entretanto, com a reorganização promovida pela LC nº 318/05, o CMGC foi excluído, dando espaço à criação COMDEVIT no qual tem caráter deliberativo.
Estrutura de governança da RM	Conforme <u>LC nº 318/05</u> , o COMDEVIT deve ser composto por sete representantes do Estado, designados pelo Governador do Espírito Santo, um representante de cada município que integra a RMGV e três representantes da sociedade civil. Os representantes do Estado a serem designados devem representar, necessariamente, as seguintes instituições: Secretaria de Estado de Economia e Planejamento (“ <u>SEP</u> ”); Secretaria de Estado de Governo (“ <u>SEG</u> ”); Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Recursos Hídricos (“ <u>SEAMA</u> ”); Secretaria de Estado de Mobilidade e Infraestrutura (“ <u>SEMOBI</u> ”); Secretaria de Estado de Saneamento, Habitação e Desenvolvimento Urbano (“ <u>SEDURB</u> ”); Secretaria de Estado de Desenvolvimento (“ <u>SEDES</u> ”); e Secretaria de Estado de Direitos Humanos (“ <u>SEDH</u> ”).
Contratos celebrados pela RM	No âmbito da mobilidade urbana, tem-se registro dos Contratos de Concessão firmados com o Consórcio Atlântico Sul e Sudoeste, da Concessão para Prestação e Exploração do Serviço Público de Transporte Coletivo Urbano Municipal de Passageiros
Existência de Convênios/Consórcios Públicos	Em 06 de janeiro de 2014, foi celebrado um convênio de cooperação entre o Estado do Espírito Santo e os Municípios de Vitória (por meio de aditamento, em 20 de dezembro de 2019), Cariacica, Serra e Viana (Convênio SETOP nº 001/2014), com vigência de 25 (vinte e cinco) anos. O Convênio SETOP nº 001/2014 tem por objeto a instituição de um sistema integrado de transporte coletivo urbano municipal e intermunicipal metropolitano de passageiros da RMGV (Sistema Transcol). Por meio do Convênio SETOP nº 001/2014, o Estado do Espírito Santo passa a ser competente para, entre outros, implementar coordenar a gestão associada dos serviços de transporte coletivo de passageiros urbano municipal e intermunicipal metropolitano da Região Metropolitana da Grande Vitória e dos municípios signatários, bem como para a gestão das demais atividades inerentes a esses serviços, inclusive a realização de obras e melhorias de infraestrutura viária, delegação, gestão e fiscalização do transporte público urbano municipal e intermunicipal metropolitano de passageiros.

Framework Institucional da RM

	<p>Ainda no âmbito do Convênio SETOP n° 001/2014, os municípios subscritores autorizam o Estado do Espírito Santo a delegar, por concessão, pelo prazo de 25 (vinte e cinco) anos, prorrogável por igual período, mediante procedimento licitatório próprio, a execução dos serviços públicos de transporte coletivo urbano municipal.</p>
Agente fiscalizador metropolitano	<p>No âmbito do Estado do Espírito Santo, foi criada por meio da Lei Complementar Estadual n° 827, de 30 de junho de 2016, a Agência de Regulação de Serviços Públicos do Estado do Espírito Santo ("<u>ARSI/ES</u>"), que tem por finalidade regular, controlar e fiscalizar os serviços públicos concedidos, permitidos ou autorizados de saneamento básico, de infraestrutura viária, de energia elétrica, de gás canalizado, serviços de mobilidade urbana delegados à ARSP pela SEMOBI e o serviço público de loteria.</p> <p>No âmbito do Estado do Espírito Santo, foi criada por meio da Lei Complementar Estadual n° 827, de 30 de junho de 2016, a Agência de Regulação de Serviços Públicos do Estado do Espírito Santo ("<u>ARSI/ES</u>"), que tem por finalidade regular, controlar e fiscalizar os serviços públicos concedidos, permitidos ou autorizados de saneamento básico, de infraestrutura viária, de energia elétrica, de gás canalizado, serviços de mobilidade urbana delegados à ARSP pela SEMOBI e o serviço público de loteria.</p>

Fonte: elaboração própria.

Tabela 2: Operações existentes de transporte - Lote 1

Contrato / Tipo de Operação	CONTRATO DE CONCESSÃO PARA PRESTAÇÃO E EXPLORAÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO MUNICIPAL DE PASSAGEIROS DE CARIACICA, SERRA E VIANA E INTERMUNICIPAL METROPOLITANO DE PASSAGEIROS DA REGIÃO METROPOLITANA DA GRANDE VITÓRIA - TRANSCOL
Partes	Estado do Espírito Santo e o Consórcio Atlântico Sul, representado pela Empresa Líder, Viação Praia Sol
Autoridade Reguladora	Não especificado no contrato
Objeto	Delegação, por concessão, da Prestação e Exploração de Serviço Público de Transporte Coletivo Urbano Municipal de Passageiros de Cariacica, Serra e Viana e Intermunicipal Metropolitano de Passageiros da RMGV - TRANSCOL, por meio de veículos de transporte coletivo de passageiros que operam sobre pneus, no Lote 01, sendo (não tem anexo)
Municípios integrantes das linhas de transporte	Cariacica, Serra e Viana e Intermunicipal Metropolitano de Passageiros da RMGV - TRANSCOL
Tipo de Outorga	Concessão
Valor do contrato	Conforme contrato, o valor para o Lote 01 decorrente da proposta vencedora da licitação, apresentada pela CONCESSIONÁRIA é de R\$ 6.612.138.250,16 (seis bilhões seiscentos e doze milhões cento e trinta e oito mil duzentos e cinquenta reais e dezesseis centavos), calculado de acordo com o PREÇO/KM do referido lote.
Data de assinatura	25 de julho de 2014
Vigência	Prazo de 25 (vinte e cinco) anos, prorrogável pelo prazo máximo de 15 (quinze) anos,
Atribuições e obrigações	<p>Concessionárias: Conforme previsão contratual, para além do que foi estabelecido no Edital, é obrigação inerentes à execução do objeto principal os seguintes pontos: O fornecimento, a instalação, a manutenção, renovação e atualização tecnológica, administração e operação do Sistema de Bilhetagem Eletrônica, do Sistema de Monitoramento de Frota, e do Sistema de Vigilância da Frota por Videomonitoramento, a serem realizados pelas Concessionárias, em conjunto, mediante consórcio, associação, entidade de classe ou qualquer outra formatação jurídica a ser definida, com anuência da Secretaria, após a assinatura dos Contratos de Concessão; A operação do Centro de Controle Operacional, a ser realizada pelas Concessionárias, em conjunto, mediante consórcio, associação, entidade de classe ou qualquer outra formatação jurídica a ser definida, com anuência da Secretaria, após a assinatura dos Contratos de Concessão; A arrecadação pelas Concessionárias da Tarifa Usuário, seja em espécie, nos ônibus, terminais e, quando houver, estações de transbordo, seja por meio da comercialização de todos e quaisquer créditos de transporte, seja pelo recebimento do Subsídio, bem como a operação da Câmara de Compensação Tarifárias. A concessionária, para o início do serviço deverá encaminhar solicitação ao Concedente para vistoria de sua frota, de sua garagem, e demais instalações e equipamentos exigidos no contrato e no edital. também deverá iniciar a prestação dos serviços com frota que atenda a todas as especificações do A concessionária deverá prestar um serviço adequado. Além disso, constitui como obrigações da concessionária: Prestar os serviços de forma adequada aos usuários, na forma definida pelo art. 6º, parágrafos 1º e 2º da Lei Federal 8.987/95, e de acordo com as disposições do presente Contrato e do Anexo VII do Edital; Cumprir e fazer cumprir as normas do serviço e as cláusulas do contrato de concessão; Facilitar o exercício da fiscalização pelo Concedente; Manter a frota adequada às exigências da demanda, empregando equipamentos de tecnologia moderna, visando a segurança e o conforto dos usuários;</p>

Contrato / Tipo de Operação

CONTRATO DE CONCESSÃO PARA PRESTAÇÃO E EXPLORAÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO MUNICIPAL DE PASSAGEIROS DE CARIACICA, SERRA E VIANA E INTERMUNICIPAL METROPOLITANO DE PASSAGEIROS DA REGIÃO METROPOLITANA DA GRANDE VITÓRIA - TRANSCOL

Adotar uniformes e identificação, por meio de crachá, para o pessoal que opera o serviço;
Cumprir as Ordens de Serviço emitidas pelo Concedente;
Executar os serviços cumprindo, rigorosamente, o horário, frequência, frota, tarifa, itinerário, pontos de parada e terminais definidos pelo Concedente;
Apresentar os veículos para vistoria do Concedente, sempre que for exigido, comprometendo-se a sanar eventuais irregularidades que possam comprometer o conforto, a segurança e a regularidade dos serviços;
Manter as características fixadas pelo Concedente para os veículos em operação;
Preservar a inviolabilidade dos equipamentos, hardware e software de registro e controle de usuários e receita;
Proporcionar, periodicamente, treinamento e capacitação do pessoal de operação, nas áreas de relações humanas, segurança de tráfego e primeiros socorros;
Utilizar e apresentar ao Concedente, software de gestão de frota e de pessoal;
Tomar imediatas medidas em caso de interrupção de viagem, garantindo seu prosseguimento, sem qualquer ônus aos usuários que já tenham pagado a tarifa;
Operar as linhas definidas no Edital de Licitação e seus anexos, para seu respectivo lote, bem como aquelas que forem alteradas ou criadas pelo Concedente, no decorrer da concessão;
Implantar, operar, gerenciar e administrar, de forma integrada e conjunta com a outra Concessionária, a partir do início da operação dos serviços, os Sistemas de Bilhetagem Eletrônica, de Monitoramento e Vigilância da Frota por vídeo monitoramento atendendo às especificações dos Anexos 11.5 e 11.6 do EDITAL;
Operar, de forma integrada e conjunta com a outra Concessionária, a partir do início da operação dos serviços, o Centro de Controle Operacional, conforme especificação técnica do Anexo 11.5b do EDITAL;
Contratar empresa de Auditoria Independente, a qual, anualmente, deverá verificar e garantir a fidelidade das informações do sistema de Bilhetagem Eletrônica;
Operar somente com pessoal devidamente capacitado e habilitado, mediante contratações regidas pelo direito privado e legislação trabalhista, assumindo todas as obrigações delas decorrentes, obrigando-se a saudá-los na época própria, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros e a Concedente;
Assumir todos os encargos de possível demanda trabalhista, civil ou penal, relacionadas à execução do objeto, originariamente ou vinculada por prevenção, conexão ou contingência;
Assumir, ainda, a responsabilidade pelos encargos fiscais e comerciais resultantes da execução do contrato;
Promover a atualização e o desenvolvimento tecnológico das instalações, equipamentos e sistemas, com vistas a assegurar a melhoria da qualidade do serviço e a preservação do meio ambiente, nos termos da legislação pertinente;
Disponibilizar nos veículos, os adesivos, legendas, placas ou dispositivos informativos, internos, determinados pelo Concedente, em adequado estado conservação e funcionamento;
Manter garagens fechadas com área de estacionamento, abastecimento, manutenção, inspeção e administração e demais instalações definidas no Anexo II do Edital de Licitação, em tamanho suficiente para abrigar toda sua frota e equipamentos, observando toda a legislação pertinente, inclusive de uso do solo e meio ambiente;
Garantir ao Concedente o livre acesso às suas instalações operacionais e veículos, para o exercício de suas atividades de gerenciamento do serviço de transporte coletivo;
Responsabilizar-se pela obtenção das licenças e autorizações necessárias para desenvolvimento de suas atividades;
Responsabilizar-se pelos danos causados direta ou indiretamente ao Concedente, aos usuários ou a terceiros na execução do objeto do Contrato, sem que a fiscalização exercida pelo Concedente exclua ou atenua essa responsabilidade;

Contrato / Tipo de Operação	CONTRATO DE CONCESSÃO PARA PRESTAÇÃO E EXPLORAÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO MUNICIPAL DE PASSAGEIROS DE CARIACICA, SERRA E VIANA E INTERMUNICIPAL METROPOLITANO DE PASSAGEIROS DA REGIÃO METROPOLITANA DA GRANDE VITÓRIA - TRANSCOL
	<p>Em compatibilidade com as obrigações assumidas no Contrato, manter as condições de habilitação exigidas na Licitação; Encaminhar, sempre que solicitado pelo Concedente, a documentação de prova de regularidade fiscal nos termos do Edital; Anualmente, em até 30 dias após o vencimento do prazo exigido em Lei para sua aprovação e entrega à Receita Federal, encaminhar ao Concedente, via protocolo, o balanço patrimonial e as demonstrações contábeis do exercício financeiro anterior;</p> <p>Respeitar o Regulamento dos Transportes instituído pelo Decreto 2.751-N/89 e suas alterações posteriores, bem como as Normas expedidas pela CETURB-GV, submetendo-se às penalidades aplicadas decorrentes da fiscalização dos serviços. Proporcionar condições para que Motoristas, Cobradores e Fiscais que atuam nas linhas em cujos pontos finais ocorra a parada e o estacionamento dos ônibus para controle de horários, usufruam, em ambiente de domínio público ou privado, de instalações sanitárias e água potável, quando não houver disponibilidade desses recursos a uma distância igual ou inferior a 100 metros dos referidos pontos.</p> <p>Poder Concedente:</p> <p>Ao poder concedente, o contrato coloca como responsabilidade:</p> <p>Fiscalizar, permanentemente, a execução do serviço objeto do Contrato, zelando por qualidade, conforto e segurança;</p> <p>Assegurar a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão;</p> <p>Aplicar penalidades regulamentares e contratuais;</p> <p>Intervir na concessão, nos casos e nas condições previstas no Contrato;</p> <p>Fixar tarifas, homologar reajustes e proceder às revisões da remuneração da Concessionária, nas condições previstas neste Contrato, para assegurar o seu equilíbrio econômico-financeiro;</p> <p>Cumprir as Leis e as cláusulas do presente Contrato;</p> <p>Fixar itinerários e pontos de parada;</p> <p>Fixar horários, frequência, frota e terminais de cada linha;</p> <p>Organizar, programar e fiscalizar o Sistema de Transporte Público Urbano de Passageiros Municipal de Cariacica, Serra e Viana e Intermunicipal da Região Metropolitana da Grande Vitória;</p> <p>Implantar e extinguir linhas e extensões; Vistoriar os veículos da Concessionária;</p> <p>Estabelecer as normas de conduta do pessoal de operação da Concessionária;</p> <p>Controlar o número de passageiros do Sistema de Transporte Público Urbano de Passageiros Municipal de Cariacica, Serra e Viana e Intermunicipal da Região Metropolitana da Grande Vitória; Serviço Público de Transporte Coletivo Urbano Municipal de Passageiros de Cariacica, Serra e Viana e Intermunicipal Metropolitano de Passageiros da RMGV - TRANSCOL</p> <p>Determinar a forma de integração dos serviços e a respectiva localização dos terminais.</p>
Forma de Remuneração da Contratada	<p>A remuneração de cada concessionária, que assegurará o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, advirá de um percentual incidente sobre o total da arrecadação de Tarifa Usuário do Sistema de Transporte Público Coletivo Urbano de Passageiros Municipal de Cariacica, Serra e Viana e Intermunicipal da Região Metropolitana da Grande Vitória, neste total também são considerados os repasses de subsídio, enquanto existirem.</p> <p>Ademais, o valor do preço/km referencial de remuneração da Concessionária terá como data-base o mês de janeiro de 2014, uma vez que os reajustes das tarifas ocorrerão sempre no mês de janeiro de cada ano e será reajustado a cada 12 meses, a fim de assegurar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.</p>

Contrato / Tipo de Operação	CONTRATO DE CONCESSÃO PARA PRESTAÇÃO E EXPLORAÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO MUNICIPAL DE PASSAGEIROS DE CARIACICA, SERRA E VIANA E INTERMUNICIPAL METROPOLITANO DE PASSAGEIROS DA REGIÃO METROPOLITANA DA GRANDE VITÓRIA - TRANSCOL
	<p>O valor do preço/km referencial de remuneração da Concessionária será revisado ordinariamente a cada dois anos, ou extraordinariamente a qualquer momento, sempre que ocorrerem quaisquer situações que possam afetar o equilíbrio econômico-financeiro da concessão, para que seja analisada a manutenção da equação originária entre os encargos e as receitas da concessão.</p> <p>O contrato considera como hipótese de revisão de remuneração, independente de variação no preço/km de referência para remuneração da Concessionária, o desequilíbrio contratual decorrente de modificação, positiva ou negativa, no número de passageiros pagantes transportados do Sistema de Transporte Público Coletivo Urbano de Passageiros dos Municípios de Cariacica, Serra e Viana e da Região Metropolitana da Grande Vitória, em relação aos quantitativos considerados no cálculo da Tarifa Usuário vigente, levando-se em consideração a média de passageiros apurada nos últimos 12 meses.</p>
Reajuste Tarifário	Conforme previsto no contrato, sempre que houver revisão contratual de remuneração das concessionárias, será atualizado o cálculo da tarifa usuário
Requalificação da Tarifa	Não especificado no contrato
Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	O contrato prevê a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro, sendo preservadas pelas regras de reajuste e de revisão do contrato a remuneração da concessionária e a Tarifa Usuário. Destaca que sempre que forem atendidas as condições do Contrato de concessão, considera-se mantido seu equilíbrio econômico-financeiro.
Formas de Reequilíbrio	Não especificado no contrato
Garantias	<p>Concessionária: Em garantia do bom cumprimento das obrigações assumidas na execução do contrato (Garantia de Execução), a Concessionária presta em favor do Concedente, garantia no montante de 2,0% (dois por cento) do valor estimado dos investimentos iniciais da Concessão para o LOTE 01, numa das modalidades previstas no art. 56 da Lei Federal 8.666/93, a qual deverá ser mantida durante toda a vigência da Concessão, devendo ser renovada anualmente.</p> <p>O Poder Concedente, por sua vez, executará a garantia somente nos seguintes casos de inadimplemento contratual da Concessionária, sem prejuízo da aplicação das demais penalidades previstas neste instrumento: (i) Descumprimento, pela Concessionária, das condições e/ou do prazo máximo para início da operação previsto no Edital; (ii) Cometimento de infração, por parte da Concessionária, que resulte na extinção do contrato de concessão, por caducidade; (iii) Para o ressarcimento de qualquer obrigação financeira, de responsabilidade da Concessionária, que o Concedente, subsidiária ou solidariamente, seja compelido a assumir em razão de inadimplemento da Concessionária;</p>
Hipóteses de extinção	<p>Extingue-se a concessão por:</p> <ul style="list-style-type: none"> Advento do termo contratual; Encampação; Caducidade; Rescisão; Anulação; Falência ou extinção da empresa concessionária
Riscos da Contratada	O contrato estabelece que a Concessionária assumirá integral responsabilidade pelos riscos inerentes à Concessão, ressalvados os casos expressamente previstos no Contrato e as situações previstas em Lei.

CONTRATO DE CONCESSÃO PARA PRESTAÇÃO E EXPLORAÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO MUNICIPAL DE PASSAGEIROS DE CARIACICA, SERRA E VIANA E INTERMUNICIPAL METROPOLITANO DE PASSAGEIROS DA REGIÃO METROPOLITANA DA GRANDE VITÓRIA - TRANSCOL	
Contrato / Tipo de Operação	
Riscos do Poder Concedente	O Concedente assumirá o risco de redução da quantidade de passageiros pagantes em relação aos números apresentados no projeto básico, promovendo o ajuste do equilíbrio econômico-financeiro, quando for o caso.
Transferência / Subcontratação	O contrato veda a subconcessão dos serviços. A Concessionária poderá contratar com terceiros o desenvolvimento e a execução de atividades inerentes, acessórias ou complementares à concessão, desde que expressamente autorizada pelo poder concedente. No entanto, os contratos celebrados entre a Concessionária e os terceiros vão ser regidos pelo direito privado, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros e o Concedente.
Transferência de Controle	Conforme previsão do Contrato, o Poder Concedente poderá intervir na operação para sanar deficiência grave nas prestações. Considera-se deficiência grave na prestação do serviço, ressalvadas situações de caso fortuito ou força maior, os casos de: <ul style="list-style-type: none"> • A reiterada inobservância das normas regulamentares do serviço, tais como as concernentes ao itinerário ou horário determinado; • O não atendimento de notificação expedida pelo concedente para retirar de circulação veículo considerado em condições inadequadas para o serviço; • O descumprimento pela concessionária de suas obrigações tributárias, previdenciárias e trabalhistas; • A realização de "lock out", ainda que parcial; • A transferência, pela concessionária da operação dos serviços sem prévio e expresso consentimento do concedente.
Penalidades	O contrato possibilita que seja declarado a caducidade pelo Concedente quando o serviço estiver sendo prestado de forma inadequada ou deficiente, tendo por base as normas, critérios, indicadores e parâmetros definidores da qualidade do serviço tais como aqueles contemplados no Anexo VII do EDITAL, assim como quando a Concessionária Descumprir cláusulas contratuais ou disposições legais e regulamentares concernentes à concessão; Paralisar o serviço ou concorrer para tanto, ressalvadas as hipóteses decorrentes de caso fortuito ou força maior; Perder as condições econômicas, técnicas ou operacionais para manter a adequada prestação do serviço concedido, ou as condições mínimas de habilitação definidas no Edital de licitação que antecedeu a contratação; Não cumprir as penalidades impostas por infrações, nos devidos prazos; Não atender a intimação do Concedente no sentido de regularizar a prestação do serviço; For condenada em sentença transitada em julgado por sonegação de tributos, inclusive contribuições sociais. Na hipótese de inexecução parcial ou total do contrato, o concedente poderá, garantida prévia defesa, aplicar a Concessionária às penalidades previstas no Edital de Licitação e ainda seguintes sanções: <ul style="list-style-type: none"> • Advertência; • Apreensão do veículo; • Multa; • Extinção do contrato, por caducidade, na forma prevista no Contrato. Ademais, às concessionárias dos serviços de Transporte Coletivo de Passageiros Urbano Municipal e Intermunicipal Metropolitano da Região Metropolitana da Grande Vitória, diretamente, pela CETURB-GV, as seguintes penalidades, nos casos de infrações à legislação vigente, ao regulamento dos serviços e demais normas expedidas pelo ente gestor ou aos contratos de concessão, de conformidade com o previsto no Regulamento dos Transportes Coletivos de Passageiros na Aglomeração Urbana da Grande Vitória: (i) advertência; (ii) apreensão do veículo; e (iii) multa.

CONTRATO DE CONCESSÃO PARA PRESTAÇÃO E EXPLORAÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO MUNICIPAL DE PASSAGEIROS DE CARIACICA, SERRA E VIANA E INTERMUNICIPAL METROPOLITANO DE PASSAGEIROS DA REGIÃO METROPOLITANA DA GRANDE VITÓRIA - TRANSCOL	
Contrato / Tipo de Operação	
Aditivos Contratuais	<p>Primeiro Termo Aditivo: Realiza alterações no contrato de concessões nas cláusulas VI, XIX e XX, no sentido de: Possibilitar a arrecadação pelas Concessionária da Tarifa Usuário, seja em espécie, nos ônibus, terminais e, quando houver, estações de transbordo, seja por meio da comercialização de todos e quaisquer créditos de transporte. Acrescenta como prerrogativas do concedente as hipóteses de: Executar o Planejamento e Programação do Sistema de Transporte; Operar com exclusividade, por intermédio da CETURB-GV, a Câmara de Compensação Tarifária; O Poder Concedente concentra em acervo próprio por ele definido e regulamentado a totalidade dos dados gerados pelos Sistemas de Bilhetagem Eletrônica e de monitoramento, garantida a originalidade dos dados em formato primário, sem qualquer processamento, assegurando às Concessionárias o direito à obtenção dos dados no mesmo formato; e o Poder Concedente contratará empresa de auditoria independente</p> <p>Altera a redação de duas obrigações da concessionária para a seguinte: Implantar e operar, de forma integrada e conjunta com a outra Bilhetagem Eletrônica, de Monitoramento e Vigilância da Bilhetagem eletrônica, e Monitoramento; e Submeter-se à integralidade das normas e obrigações relacionadas à Câmara de Compensação Tarifária, cuja operação compete ao poder Concedente, por intermédio e regulamentação expedida pela Companhia de Transportes Urbanos da Grande Vitória - CETURB-GV.</p> <p>Segundo Termo Aditivo: Trata do reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão nº 008/2014, afeto ao serviço de transporte coletivo urbano de passageiros por ônibus na RMGV, compreendendo dois ciclos de revisão tarifária relativos ao período desde o início da vigência do Contrato de Concessão até agosto de 2016 e de agosto de 2016 até agosto de 2018, decorrente do resultado obtido na auditoria realizada pelo Poder Concedente com a finalidade da verificação independente para avaliação do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão do serviço de transporte coletivo urbano de passageiros por ônibus no RMGV, obedecidos os demais parâmetros contratuais relativos ao controle do ato praticado.</p> <p>Terceiro Termo Aditivo: Busca adequar o contrato aos moldes determinados pelo Tribunal de Contas do Espírito Santo.</p>

Fonte: elaboração própria

Tabela 3: Operações existentes de transporte - Lote 2

CONTRATO DE CONCESSÃO PARA PRESTAÇÃO E EXPLORAÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO MUNICIPAL DE PASSAGEIROS DE CARIACICA, SERRA E VIANA METROPOLITANO DE PASSAGEIROS REGIÃO METROPOLITANA DA GRANDE VITÓRIA - TRANSCOL	
Contrato / Tipo de Operação	
Partes	Estado do Espírito Santo e Consórcio Sudoeste representado pela Empresa Líder, Santa Zita Transporte Coletivo LTDA
Autoridade Reguladora	Não especificado no contrato
Objeto	delegação, por concessão, da Prestação e Exploração de Serviço Público de Transporte Coletivo Urbano Municipal de Passageiros de Cariacica, Serra e Viana e Intermunicipal Metropolitano de Passageiros da RMGV - TRANSCOL, por meio de veículos de transporte coletivo de passageiros que operam sobre pneus, no Lote 02, sendo (não tem anexo)
Municípios integrantes das linhas de transporte	Cariacica, Serra e Viana e Intermunicipal Metropolitano de Passageiros da RMGV - TRANSCOL
Tipo de Outorga	Concessão Comum

Contrato / Tipo de Operação	CONTRATO DE CONCESSÃO PARA PRESTAÇÃO E EXPLORAÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO MUNICIPAL DE PASSAGEIROS DE CARIACICA, SERRA E VIANA METROPOLITANO DE PASSAGEIROS REGIÃO METROPOLITANA DA GRANDE VITÓRIA - TRANSCOL
Valor do contrato	Conforme contrato, o valor para o Lote 01 decorrente da proposta vencedora da licitação, apresentada pela Concessionária é de R\$ 6.638.954.102,01 (seis bilhões seiscentos e trinta e oito milhões novecentos e cinquenta e quatro mil cento e dois reais e um centavo), calculado de acordo com o PREÇO/KM do referido lote.
Data de assinatura	25 de julho de 2014
Vigência	Prazo de 25 (vinte e cinco) anos, prorrogável pelo prazo máximo de 15 (quinze) anos.
Atribuições e obrigações	<p>Concessionárias:</p> <p>Conforme previsão contratual, para além do que foi estabelecido no Edital, é obrigação inerentes à execução do objeto principal os seguintes pontos:</p> <p>O fornecimento, a instalação, a manutenção, renovação e atualização tecnológica, administração e operação do Sistema de Bilhetagem Eletrônica, do Sistema de Monitoramento de Frota, e do Sistema de Vigilância da Frota por Videomonitoramento, a serem realizados pelas Concessionárias, em conjunto, mediante consórcio, associação, entidade de classe ou qualquer outra formatação jurídica a ser definida, com anuência da Secretaria, após a assinatura dos Contratos de Concessão;</p> <p>A operação do Centro de Controle Operacional, a ser realizada pelas Concessionárias, em conjunto, mediante consórcio, associação, entidade de classe ou qualquer outra formatação jurídica a ser definida, com anuência da Secretaria, após a assinatura dos Contratos de Concessão;</p> <p>A arrecadação pelas Concessionárias da Tarifa Usuário, seja em espécie, nos ônibus, terminais e, quando houver, estações de transbordo, seja por meio da comercialização de todos e quaisquer créditos de transporte, seja pelo recebimento do Subsídio, bem como a operação da Câmara de Compensação Tarifárias.</p> <p>A concessionária, para o início do serviço deverá encaminhar solicitação ao Concedente para vistoria de sua frota, de sua garagem, e demais instalações e equipamentos exigidos no contrato e no edital. também deverá iniciar a prestação dos serviços com frota que atenda a todas as especificações do</p> <p>A concessionária deverá prestar um serviço adequado. Além disso, constitui como obrigações da concessionária:</p> <p>Prestar os serviços de forma adequada aos usuários, na forma definida pelo art. 6º, parágrafos 1º e 2º da Lei Federal 8.987/95, e de acordo com as disposições do presente Contrato e do Anexo VII do Edital;</p> <p>Cumprir e fazer cumprir as normas do serviço e as cláusulas do contrato de concessão;</p> <p>Facilitar o exercício da fiscalização pelo Concedente;</p> <p>Manter a frota adequada às exigências da demanda, empregando equipamentos de tecnologia moderna, visando a segurança e o conforto dos usuários;</p> <p>Adotar uniformes e identificação, por meio de crachá, para o pessoal que opera o serviço;</p> <p>Cumprir as Ordens de Serviço emitidas pelo Concedente;</p> <p>Executar os serviços cumprindo, rigorosamente, o horário, frequência, frota, tarifa, itinerário, pontos de parada e terminais definidos pelo Concedente:</p> <p>Apresentar os veículos para vistoria do Concedente, sempre que for exigido, comprometendo-se a sanar eventuais irregularidades que possam comprometer o conforto, a segurança e a regularidade dos serviços;</p> <p>Manter as características fixadas pelo Concedente para os veículos em operação;</p> <p>Preservar a inviolabilidade dos equipamentos, hardware e software de registro e controle de usuários e receita;</p> <p>Proporcionar, periodicamente, treinamento e capacitação do pessoal de operação, nas áreas de relações humanas, segurança de tráfego e primeiros socorros;</p> <p>Utilizar e apresentar ao Concedente, software de gestão de frota e de pessoal;</p>

Contrato / Tipo de Operação

CONTRATO DE CONCESSÃO PARA PRESTAÇÃO E EXPLORAÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO MUNICIPAL DE PASSAGEIROS DE CARIACICA, SERRA E VIANA METROPOLITANO DE PASSAGEIROS REGIÃO METROPOLITANA DA GRANDE VITÓRIA - TRANSCOL

Tomar imediatas medidas em caso de interrupção de viagem, garantindo seu prosseguimento, sem qualquer ônus aos usuários que já tenham pago a tarifa;

Operar as linhas definidas no Edital de Licitação e seus anexos, para seu respectivo lote, bem como aquelas que forem alteradas ou criadas pelo Concedente, no decorrer da concessão;

Implantar, operar, gerenciar e administrar, de forma integrada e conjunta com a outra Concessionária, a partir do início da operação dos serviços, os Sistemas de Bilhetagem Eletrônica, de Monitoramento e Vigilância da Frota por vídeo monitoramento atendendo às especificações dos Anexos 11.5 e II.6 do EDITAL;

Operar, de forma integrada e conjunta com a outra Concessionária, a partir do início da operação dos serviços, o Centro de Controle Operacional, conforme especificação técnica do Anexo II.5b do EDITAL;

Contratar empresa de Auditoria Independente, a qual, anualmente, deverá verificar e garantir a fidelidade das informações do sistema de Bilhetagem Eletrônica;

Operar somente com pessoal devidamente capacitado e habilitado, mediante contratações regidas pelo direito privado e legislação trabalhista, assumindo todas as obrigações delas decorrentes, obrigando-se a saudá-los na época própria, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros e a Concedente;

Assumir todos os encargos de possível demanda trabalhista, civil ou penal, relacionadas à execução do objeto, originariamente ou vinculada por prevenção, conexão ou contingência;

Assumir, ainda, a responsabilidade pelos encargos fiscais e comerciais resultantes da execução do contrato;

Promover a atualização e o desenvolvimento tecnológico das instalações, equipamentos e sistemas, com vistas a assegurar a melhoria da qualidade do serviço e a preservação do meio ambiente, nos termos da legislação pertinente;

Disponibilizar nos veículos, os adesivos, legendas, placas ou dispositivos informativos, internos, determinados pelo Concedente, em adequado estado conservação e funcionamento;

Manter garagens fechadas com área de estacionamento, abastecimento, manutenção, inspeção e administração e demais instalações definidas no Anexo II do Edital de Licitação, em tamanho suficiente para abrigar toda sua frota e equipamentos, observando toda a legislação pertinente, inclusive de uso do solo e meio ambiente;

Garantir ao Concedente o livre acesso às suas instalações operacionais e veículos, para o exercício de suas atividades de gerenciamento do serviço de transporte coletivo;

Responsabilizar-se pela obtenção das licenças e autorizações necessárias para desenvolvimento de suas atividades;

Responsabilizar-se pelos danos causados direta ou indiretamente ao Concedente, aos usuários ou a terceiros na execução do objeto do Contrato, sem que a fiscalização exercida pelo Concedente exclua ou atenua essa responsabilidade;

Em compatibilidade com as obrigações assumidas no Contrato, manter as condições de habilitação exigidas na Licitação;

Encaminhar, sempre que solicitado pelo Concedente, a documentação de prova de regularidade fiscal nos termos do Edital;

Anualmente, em até 30 dias após o vencimento do prazo exigido em Lei para sua aprovação e entrega à Receita Federal, encaminhar ao Concedente, via protocolo, o balanço patrimonial e as demonstrações contábeis do exercício financeiro anterior;

Respeitar o Regulamento dos Transportes instituído pelo Decreto 2.751-N/89 e suas alterações posteriores, bem como as Normas expedidas pela CETURB-GV, submetendo-se às penalidades aplicadas decorrentes da fiscalização dos serviços.

Proporcionar condições para que Motoristas, Cobradores e Fiscais que atuam nas linhas em cujos pontos finais ocorra a parada e o estacionamento dos ônibus para controle de horários, usufruam, em ambiente de domínio público ou privado, de instalações sanitárias e água potável, quando não houver disponibilidade desses recursos a uma distância igual ou inferior a 100 metros dos referidos pontos.

Poder Concedente:

Contrato / Tipo de Operação	CONTRATO DE CONCESSÃO PARA PRESTAÇÃO E EXPLORAÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO MUNICIPAL DE PASSAGEIROS DE CARIACICA, SERRA E VIANA METROPOLITANO DE PASSAGEIROS REGIÃO METROPOLITANA DA GRANDE VITÓRIA - TRANSCOL
	<p>Ao poder concedente, o contrato coloca como responsabilidade:</p> <p>Fiscalizar, permanentemente, a execução do serviço objeto do Contrato, zelando por qualidade, conforto e segurança;</p> <p>Assegurar a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão;</p> <p>Aplicar penalidades regulamentares e contratuais;</p> <p>Intervir na concessão, nos casos e nas condições previstas no Contrato;</p> <p>Fixar tarifas, homologar reajustes e proceder às revisões da remuneração da Concessionária, nas condições previstas neste Contrato, para assegurar o seu equilíbrio econômico-financeiro;</p> <p>Cumprir as Leis e as cláusulas do presente Contrato;</p> <p>Fixar itinerários e pontos de parada;</p> <p>Fixar horários, frequência, frota e terminais de cada linha;</p> <p>Organizar, programar e fiscalizar o Sistema de Transporte Público Urbano de Passageiros Municipal de Cariacica, Serra e Viana e Intermunicipal da Região Metropolitana da Grande Vitória;</p> <p>Implantar e extinguir linhas e extensões; Vistoriar os veículos da Concessionária;</p> <p>Estabelecer as normas de conduta do pessoal de operação da Concessionária;</p> <p>Controlar o número de passageiros do Sistema de Transporte Público Urbano de Passageiros Municipal de Cariacica, Serra e Viana e Intermunicipal da Região Metropolitana da Grande Vitória; Serviço Público de Transporte Coletivo Urbano Municipal de Passageiros de Cariacica, Serra e Viana e Intermunicipal Metropolitano de Passageiros da RMGV - TRANSCOL</p> <p>Determinar a forma de integração dos serviços e a respectiva localização dos terminais.</p>
Forma de Remuneração da Contratada	<p>A remuneração de cada concessionária, que assegurará o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, advirá de um percentual incidente sobre o total da arrecadação de Tarifa Usuário do Sistema de Transporte Público Coletivo Urbano de Passageiros Municipal de Cariacica, Serra e Viana e Intermunicipal da Região Metropolitana da Grande Vitória, neste total também considerados os repasses de Subsídio, enquanto existirem.</p> <p>Ademais, o valor do preço/km referencial de remuneração da Concessionária terá como data-base o mês de janeiro de 2014, uma vez que os reajustes das tarifas ocorrerão sempre no mês de janeiro de cada ano e será reajustado a cada 12 meses, a fim de assegurar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.</p> <p>O valor do preço/km referencial de remuneração da Concessionária será revisado ordinariamente a cada dois anos, ou extraordinariamente a qualquer momento, sempre que ocorrerem quaisquer situações que possam afetar o equilíbrio econômico-financeiro da concessão, para que seja analisada a manutenção da equação originária entre os encargos e as receitas da concessão.</p> <p>O contrato considera como hipótese de revisão de remuneração, independente de variação no preço/km de referência para remuneração da Concessionária, o desequilíbrio contratual decorrente de modificação, positiva ou negativa, no número de passageiros pagantes transportados do Sistema de Transporte Público Coletivo Urbano de Passageiros dos Municípios de Cariacica, Serra e Viana e da Região Metropolitana da Grande Vitória, em relação aos quantitativos considerados no cálculo da Tarifa Usuário vigente, levando-se em consideração a média de passageiros apurada nos últimos 12 meses.</p>
Reajuste Tarifário	Conforme previsto no contrato, sempre que houver revisão contratual de remuneração das concessionárias, será atualizado o cálculo da tarifa usuário
Requalificação da Tarifa	Não especificado no contrato

Contrato / Tipo de Operação	CONTRATO DE CONCESSÃO PARA PRESTAÇÃO E EXPLORAÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO MUNICIPAL DE PASSAGEIROS DE CARIACICA, SERRA E VIANA METROPOLITANO DE PASSAGEIROS REGIÃO METROPOLITANA DA GRANDE VITÓRIA - TRANSCOL
Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro	O contrato prevê a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro, sendo preservadas pelas regras de reajuste e de revisão do contrato a remuneração da concessionária e a Tarifa Usuário. Destaca que sempre que forem atendidas as condições do Contrato de concessão, considera-se mantido seu equilíbrio econômico-financeiro.
Formas de Reequilíbrio	Não especificado no contrato
Garantias	<p>Concessionária:</p> <p>Em garantia do bom cumprimento das obrigações assumidas na execução do contrato (Garantia de Execução), a Concessionária presta em favor do Concedente, garantia no montante de 2,0% (dois por cento) do valor estimado dos investimentos iniciais da Concessão para o LOTE 01, numa das modalidades previstas no art. 56 da Lei Federal 8.666/93, a qual deverá ser mantida durante toda a vigência da Concessão, devendo ser renovada anualmente.</p> <p>O Poder Concedente, por sua vez, executará a garantia somente nos seguintes casos de inadimplemento contratual da Concessionária, sem prejuízo da aplicação das demais penalidades previstas neste instrumento: (i) Descumprimento, pela Concessionária, das condições e/ou do prazo máximo para início da operação previsto no Edital; (ii) Cometimento de infração, por parte da Concessionária, que resulte na extinção do contrato de concessão, por caducidade; (iii) Para o ressarcimento de qualquer obrigação financeira, de responsabilidade da Concessionária, que o Concedente, subsidiária ou solidariamente, seja compelido a assumir em razão de inadimplemento da Concessionária;</p>
Hipóteses de extinção	<p>Extingue-se a concessão por:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Advento do termo contratual; • Encampação; • Caducidade; • Rescisão; • Anulação; • Falência ou extinção da empresa concessionária
Riscos da Contratada	O contrato estabelece que a Concessionária assumirá integral responsabilidade pelos riscos inerentes à Concessão, ressalvados os casos expressamente previstos no Contrato e as situações previstas em Lei.
Riscos do Poder Concedente	O Concedente assumirá o risco de redução da quantidade de passageiros pagantes em relação aos números apresentados no projeto básico, promovendo o ajuste do equilíbrio econômico-financeiro, quando for o caso.
Transferência / Subcontratação	O contrato veda a subconcessão dos serviços. A Concessionária poderá contratar com terceiros o desenvolvimento e a execução de atividades inerentes, acessórias ou complementares à concessão, desde que expressamente autorizada pelo poder concedente. No entanto, os contratos celebrados entre a Concessionária e os terceiros vão ser regidos pelo direito privado, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros e o Concedente.
Transferência de Controle	<p>Conforme previsão do Contrato, o Poder Concedente poderá intervir na operação para sanar deficiência grave nas prestações. Considera-se deficiência grave na prestação do serviço, ressalvadas situações de caso fortuito ou força maior, os casos de:</p> <ul style="list-style-type: none"> • A reiterada inobservância das normas regulamentares do serviço, tais como as concernentes ao itinerário ou horário determinado; • O não atendimento de notificação expedida pelo concedente para retirar de circulação veículo considerado em condições inadequadas para o serviço; • O descumprimento pela concessionária de suas obrigações tributárias, previdenciárias e trabalhistas;

Contrato / Tipo de Operação	CONTRATO DE CONCESSÃO PARA PRESTAÇÃO E EXPLORAÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO MUNICIPAL DE PASSAGEIROS DE CARIACICA, SERRA E VIANA METROPOLITANO DE PASSAGEIROS REGIÃO METROPOLITANA DA GRANDE VITÓRIA - TRANSCOL
	<ul style="list-style-type: none"> • A realização de "lock out", ainda que parcial; • A transferência, pela concessionária da operação dos serviços sem prévio e expresso consentimento do concedente.
Penalidades	<p>O contrato possibilita que seja declarado a caducidade pelo Concedente quando o serviço estiver sendo prestado de forma inadequada ou deficiente, tendo por base as normas, critérios, indicadores e parâmetros definidores da qualidade do serviço tais como aqueles contemplados no Anexo VII do EDITAL, assim como quando a Concessionária</p> <p>Descumprir cláusulas contratuais ou disposições legais e regulamentares concernentes à concessão; Paralisar o serviço ou concorrer para tanto, ressalvadas as hipóteses decorrentes de caso fortuito ou força maior; Perder as condições econômicas, técnicas ou operacionais para manter a adequada prestação do serviço concedido, ou as condições mínimas de habilitação definidas no Edital de licitação que antecedeu a contratação; Não cumprir as penalidades impostas por infrações, nos devidos prazos; Não atender a intimação do Concedente no sentido de regularizar a prestação do serviço; For condenada em sentença transitada em julgado por sonegação de tributos, inclusive contribuições sociais.</p> <p>Na hipótese de inexecução parcial ou total do contrato, o concedente poderá, garantida prévia defesa, aplicar a Concessionária às penalidades previstas no Edital de Licitação e ainda seguintes sanções:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Advertência; • Apreensão do veículo; • Multa; • Extinção do contrato, por caducidade, na forma prevista no Contrato. <p>Ademais, às concessionárias dos serviços de Transporte Coletivo de Passageiros Urbano Municipal e Intermunicipal Metropolitano da Região Metropolitana da Grande Vitória, diretamente, pela CETURB-GV, as seguintes penalidades, nos casos de infrações à legislação vigente, ao regulamento dos serviços e demais normas expedidas pelo ente gestor ou aos contratos de concessão, de conformidade com o previsto no Regulamento dos Transportes Coletivos de Passageiros na Aglomeração Urbana da Grande Vitória: (i) advertência; (ii) apreensão do veículo; e (iii) multa.</p>
Aditivos Contratuais	<p>Primeiro Termo Aditivo: Realiza alterações no contrato de concessões nas cláusulas VI, XIX e XX, no sentido de: Possibilitar a arrecadação pelas Concessionária da Tarifa Usuário, seja em espécie, nos ônibus, terminais e, quando houver, estações de transbordo, seja por meio da comercialização de todos e quaisquer créditos de transporte.</p> <p>Acrescenta como prerrogativas do concedente as hipóteses de: Executar o Planejamento e Programação do Sistema de Transporte; Operar com exclusividade, por intermédio da CETURB-GV, a Câmara de Compensação Tarifária; O Poder Concedente concentra em acervo próprio por ele definido e regulamentado a totalidade dos dados gerados pelos Sistemas de Bilhetagem Eletrônica e de monitoramento, garantida a originalidade dos dados em formato primário, sem qualquer processamento, assegurando às Concessionárias o direito à obtenção dos dados no mesmo formato; e o Poder Concedente contratará empresa de auditoria independente</p> <p>Altera a redação de duas obrigações da concessionária para a seguinte: Implantar e operar, de forma integrada e conjunta com a outra Bilhetagem Eletrônica, de Monitoramento e Vigilância da Bilhetagem eletrônica, e Monitoramento; e se submeter à integralidade das normas e obrigações relacionadas à Câmara de Compensação Tarifária, cuja operação compete ao poder Concedente, por intermédio e regulamentação expedida pela Companhia de Transportes Urbanos da Grande Vitória - CETURB-GV.</p>

Contrato / Tipo de Operação	CONTRATO DE CONCESSÃO PARA PRESTAÇÃO E EXPLORAÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO MUNICIPAL DE PASSAGEIROS DE CARIACICA, SERRA E VIANA METROPOLITANO DE PASSAGEIROS REGIÃO METROPOLITANA DA GRANDE VITÓRIA - TRANSCOL
	<p>Segundo Termo Aditivo: Trata do reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão nº 008/2014, afeto ao serviço de transporte coletivo urbano de passageiros por ônibus na RMGV, compreendendo dois ciclos de revisão tarifária relativos ao período desde o início da vigência do Contrato de Concessão até agosto de 2016 e de agosto de 2016 até agosto de 2018, decorrente do resultado obtido na auditoria realizada pelo Poder Concedente com a finalidade da verificação independente para avaliação do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão do serviço de transporte coletivo urbano de passageiros por ônibus no RMGV, obedecidos os demais parâmetros contratuais relativos ao controle do ato praticado.</p> <p>Terceiro Termo Aditivo: Busca adequar o contrato aos moldes determinados pelo Tribunal de Contas do Espírito Santo.</p>

Fonte: elaboração própria

Tabela 4: Sistema de Bilhetagem da RMGV

Autoridade metropolitana responsável	A CETURB/GV é o responsável pela edição de normas de arrecadação e bilhetagem e pelas instruções referentes à política tarifária da RMGV.
Instrumento contratual / convênio	A arrecadação é realizada pelas concessionárias, e submetida à CCT.
Conta de Arrecadação/Centralização	Não identificado nas informações disponibilizadas.
Conta de Repasse	Não identificado nas informações disponibilizadas.
Conta de Complementação	Não identificado nas informações disponibilizadas.
Sistema de Rateio	Não identificado nas informações disponibilizadas.
Ordem de prioridades nos repasses	Não identificado nas informações disponibilizadas.
Periodicidade dos repasses	Não identificado nas informações disponibilizadas.
Cronograma de implantação de novos sistemas de arrecadação e repartição tarifária	Não identificado nas informações disponibilizadas.
Instituição financeira custodiante	Não identificado nas informações disponibilizadas.

Fonte: elaboração própria