



PLAMUS

**PLANO DE MOBILIDADE
URBANA SUSTENTÁVEL**
DA GRANDE FLORIANÓPOLIS

Ações Imediatas e Soluções Contratadas

Florianópolis

Abril/2014



CONSÓRCIO:



strategy&

MACHADO MEYER
MACHADO MEYER SENDACZ OPICE ADVOGADOS

Sumário

1. Introdução.....	1
2. Síntese da Situação Atual.....	1
2.1. Situação atual do sistema de transporte.....	1
2.1.1. Sistema Viário e Tráfego de Veículos.....	2
2.1.2. Transporte coletivo	3
2.1.3. Transporte Não Motorizado e Segurança Viária.....	4
2.1.4. Uso do Solo e Mobilidade	6
2.2. Contexto institucional atual	6
2.2.1. Organização metropolitana e administrativa	9
2.2.2. Concessões de serviços de transporte coletivo de passageiros	13
2.2.3. Ambiente normativo	17
2.2.4. Planos de Mobilidade Urbana	44
2.2.5. Controvérsias relevantes.....	46
2.3. Processos legislativos em andamento.....	51
2.4. Soluções Contratadas	56
2.4.1. Contratos administrativos comuns	56
2.4.2. Nova Concessão de Florianópolis.....	66
2.4.3. A Concessão da Exploração da Rodovia BR-116/376/PR e 101/SC Trecho Curitiba- Florianópolis (Edital n. 003/2007).....	77
2.4.4. Projeto de Adequação da Via Expressa de Florianópolis.....	80
3. Dimensões Consideradas na Análise	81
3.1. Organização Institucional	82
3.2. Informações para a População	82

3.3.	Operação viária.....	83
3.4.	Ações Normativas.....	84
4.	Oportunidades de Ações Imediatas.....	84
5.	Plano de Ação.....	91
5.1.	Organização Institucional	91
5.1.1.	Comitê Técnico Integrado	91
5.1.2.	Equipe técnica para planos de mobilidade	91
5.1.3.	Centro de controle operacional integrado.....	91
5.2.	Informações para a População	95
5.2.1.	Acordo com o Waze	95
5.2.2.	Mapas de rotas.....	95
5.2.3.	App e Website	96
5.2.4.	Alternativas de prioridades para ônibus.....	96
5.2.5.	Traçado geométrico de pontos críticos e canalização de interseções	98
5.2.6.	Ciclovias.....	99
5.2.7.	Cobrança externa em pontos de alta demanda.....	109
5.3.	Ações normativas	110
5.3.1.	Alteração na lei sobre RM	110
5.3.2.	Alteração em licitações	110
5.3.3.	Convênios para planos de mobilidade	111
5.3.4.	Termo de Ajustamento de Conduta para Licitações.....	111

Índice de Figuras

Figura 1 – Dimensões para Análise de Ações Imediatas	81
Figura 2 - Postos de coleta de informações de tráfego na Grande Florianópolis.....	94
Figura 3 – Traçado de Faixas com Prioridade - Alternativas de prioridades para ônibus.....	97
Figura 4 – Mapa geral das intervenções cicloviárias propostas.....	103
Figura 5 – Ciclovias, ciclofaixas existentes, e propostas de novas estruturas cicloviárias para a Ilha de Santa Catarina - Centro, Campeche e Lagoa.....	106
Figura 6 – Propostas de novas estruturas cicloviárias para os municípios de Biguaçu, Palhoça e São José	107
Figura 7 – Propostas de novas estruturas cicloviárias para o Norte da Ilha	108

Índice de Tabelas

Tabela 1 – Áreas e tipos de documentos pesquisados	7
Tabela 2 – Sumário dos Atos Normativos (relevantes para o PLAMUS).....	19
Tabela 3 – Contratos Angelina	57
Tabela 4 – Contratos Antônio Carlos.....	58
Tabela 5 – Contratos Biguaçu.....	58
Tabela 6 – Contratos Florianópolis.....	59
Tabela 7 – Contratos Palhoça.....	62
Tabela 8 – Contratos Santo Amaro da Imperatriz.....	63
Tabela 9 – Contratos São Bonifácio	63
Tabela 10 – Contratos São José.....	64
Tabela 11 – Detalhamento da licitação de transportes públicos - Florianópolis.....	67
Tabela 12 – Ações Imediatas – Lista Inicial	84
Tabela 13 – Ações Imediatas – Lista Priorizada Proposta	87
Tabela 14 – Estruturas cicloviárias existentes na Grande Florianópolis.....	104
Tabela 15 – Propostas de estruturas cicloviárias para um plano de ações imediatas, por grupos de projeto e trechos.....	105

1. Introdução

A partir do desenvolvimento de todos os trabalhos, durante a fase de diagnóstico, incluindo aspectos legais, institucionais, de campo e levantamento de melhores práticas, foram identificadas algumas ações passíveis de implementação no curto prazo, a serem capitaneadas pelo Poder Público. Tais ações visam permitir o adequado desenvolvimento das atividades iniciais de mobilidade urbana e de transportes públicos na área da Região Metropolitana de Florianópolis, em conformidade com as diretrizes a serem propostas ao final deste Estudo Técnico.

Este levantamento inicial tem como objetivo indicar ao Poder Público as ações que claramente podem trazer impacto positivo para a mobilidade, mesmo que durante o plano de desenvolvimento deste Estudo, não tendo sido realizada uma avaliação completa para essa identificação.

O documento está dividido em cinco capítulos, sendo o primeiro deles esta introdução. O segundo apresenta uma síntese do que foi identificado sobre a situação atual, nas primeiras semanas do estudo, enquanto o terceiro relata as dimensões que foram consideradas na análise das ações imediatas. O quarto capítulo, por sua vez, descreve as potenciais oportunidades identificadas e aquelas priorizadas para o curto prazo, sugerindo-se no último capítulo um plano para a implantação das ações.

2. Síntese da Situação Atual

2.1. Situação atual do sistema de transporte

As análises iniciais realizadas para compreensão da situação atual do sistema de transportes e mobilidade na Grande Florianópolis podem ser agrupadas em Tráfego de Veículos, Transporte Não Motorizado, Transporte Coletivo, Sistema Viário e Uso do Solo e Mobilidade.

Tais temas, frutos de um elenco inicial de leituras e diagnósticos do sistema de transporte, indicaram caminhos para proposição de algumas ações imediatas. Outras ainda poderão ser originadas a partir de dados das pesquisas e dos levantamentos em curso.

2.1.1. Sistema Viário e Tráfego de Veículos

O tráfego de veículos apresenta problemas devidos a vários fatores, entre os quais:

- Capacidade viária concentrada em poucas vias expressas, rodovias ou vias arteriais;
- Vias sem continuidade, em sua maioria com apenas uma faixa por sentido;
- Barreiras naturais, como mar, rios e relevo acentuado;
- Problemas de sinalização e de desenho de interseções;
- Gestão de tráfego deficiente.

O padrão viário é descontínuo com vias de pouca capacidade. Vias arteriais com apenas uma faixa de tráfego por sentido são maioria no sistema viário. Em vias com mais de uma faixa muitas vezes há permissão de estacionamento dos dois lados. Além das limitantes de capacidade, as vias apresentam sinalização deficiente, principalmente quanto à orientação.

A cidade se desenvolve ainda hoje com padrões viários antigos, com arruamentos denominados ‘Servidões’, pista de rolamento estreita e calçadas muito estreitas ou praticamente inexistentes.

A forma como os loteamentos foram desenhados minimiza a cessão de espaço público para circulação de pessoas e veículos, com ruas que chegam a atingir 2 km sem uma só via transversal. Algumas vezes por questão de relevo, outras simplesmente por replicar o padrão de outros locais, os loteamentos são desenvolvidos em formato de espinha de peixe, sem relação com o loteamento vizinho.

A descontinuidade do sistema viário limita muito o uso de conversões de quadras, eliminando o movimento de viradas à esquerda. As interseções necessitam, na maioria dos casos, permitir todos os movimentos de conversão, transformando-se em nós difíceis de tratar, principalmente aquelas desprovidas de semáforos.

Quando os volumes de tráfego são pequenos, estas interseções são, em geral, mini rotatórias importantes para a segurança. Quando os volumes são grandes, essas rotatórias também se transformam em nós, principalmente quando existe retorno para ônibus.

O tráfego é muito concentrado nos períodos de pico da manhã e da tarde, embora esses períodos estejam se estendendo. Existe um pico de horário de almoço, pelo fato de muitos funcionários públicos do Estado iniciarem sua jornada de trabalho às 13 horas e por haver um número significativo de pessoas que almoçam em casa.

A deficiência do transporte coletivo faz com que o desejo pelo automóvel seja mais que simplesmente um sonho e passe a ser visto como uma necessidade para melhorar a qualidade de vida das pessoas. Não sem razão, a frota de automóveis cresceu 112,3%, entre 2001 e 2012, passando de 193 mil para 410 mil veículos.

O problema mais sentido pela maioria das pessoas é a ligação ilha-continente. Com o centro de governo ainda se concentrando na ilha, a maior expansão habitacional se dá no continente. Sendo o governo o empregador mais importante da região, há concentração de postos de trabalho na ilha, o que se torna um relevante gerador de viagens entre continente e ilha, tanto de empregados como de fornecedores.

A conjunção de todos esses elementos faz com que a circulação, tanto na ilha quanto no continente, tenha uma velocidade muito baixa durante as horas de pico. Possíveis soluções terão que considerar todos os fatores para propor alternativas viáveis e sustentáveis.

2.1.2. Transporte coletivo

O transporte coletivo é de baixa eficiência, com pouca confiabilidade, operando geralmente com poucas frequências (intervalo muito grande entre ônibus). Mesmo com intervalos grandes, as empresas são autorizadas a operar com ônibus articulados, baixando ainda mais a qualidade dos serviços prestados: a demanda é atendida pela alta capacidade de passageiros por veículo, mas o grande intervalo entre partidas aumenta o tempo total de viagem baixando a atratividade do sistema.

Apesar da implantação de sistema de cartões inteligentes, esse sistema é controlado pelos próprios empresários dos coletivos, não existindo qualquer sistema de gestão por parte do governo. A integração tarifária é feita apenas em terminais fechados, sem aproveitar a flexibilidade do sistema de cartões que permite que a integração possa se dar em qualquer ponto da rede.

Além de ponto de transbordo (integração física), os terminais servem ainda ao propósito de segregação de mercado entre os provedores de serviços de transporte (empresas operadoras concessionárias do sistema). As linhas do continente não penetram na ilha além do Terminal Central – TICEN. As linhas do continente chegam a terminais determinados exigindo, na maioria dos casos, transferência para outras linhas de outras empresas. Esse princípio de distribuição das linhas diminui ainda mais a atratividade do sistema.

Não existe qualquer medida efetiva de priorização viária para o transporte coletivo por ônibus na Região Metropolitana da Grande Florianópolis, de modo que o congestionamento do tráfego geral não permite obter regularidade na operação do sistema.

Não existe integração tarifária a nível metropolitano, com a integração física entre linhas intermunicipais e municipais da capital ocorrendo somente no Terminal de Integração Central (TICEN), no qual os diferentes serviços operam em plataformas distintas. Para se transferir de um serviço intermunicipal para um serviço municipal, o usuário tem que trocar de plataforma, passando pela praça externa do Terminal, dificultando a percepção de integração.

Pode-se mencionar ainda a deficiência na acessibilidade aos terminais por qualidade inferior ou falta de calçadas, ciclovias e estacionamento para bicicletas junto aos terminais.

Um ponto positivo no sistema é a existência de pontos de parada de ônibus bem estruturados e com abrigos. Ainda assim, muitas dessas paradas não têm condições de proteção climática adequadas.

2.1.3. Transporte Não Motorizado e Segurança Viária

O transporte não motorizado ainda é pouco desenvolvido na Grande Florianópolis. Isso se evidencia na qualidade irregular das calçadas, como sejam:

- Calçadas estreitas ou mesmo inexistentes;
- Piso irregular;
- Obstáculos frequentes;
- Uso do espaço para estacionamento de automóveis;
- Ausência de arborização.

O conceito moderno de cidade implica em tornar o ato de caminhar uma atividade prazerosa. Muitas atividades de locomoção poderiam ser realizadas tranquilamente a pé se a experiência fosse agradável e segura. Poder-se-ia ir à escola, comprar no comércio local, ir a restaurantes e executar atividades de lazer caminhando, evitando-se o uso do automóvel para percursos relativamente curtos.

Além disso, a cidade conta com muitas rotatórias sem faixas adequadas para a travessia de pedestres.

Problemas semelhantes ocorrem com o transporte por bicicleta. O sistema de ciclovias na Grande Florianópolis é ainda muito incipiente e com problemas de conexão entre as poucas rotas existentes.

Finalmente, nenhuma dessas ações é realmente efetiva sem segurança viária. Mesmo já havendo por parte de muitos motoristas a iniciativa de dar passagem aos pedestres nas faixas de travessia, Florianópolis tem número de acidentes com pedestres acima da média do Brasil.

Os acidentes estão diretamente relacionados à velocidade e ao desenho das vias. As travessias em nível mais elevado que a pista de rolamento dos veículos (lombofaixas) e cruzamentos ao nível das calçadas, medidas que podem salvar vidas, são ainda quase inexistentes no sistema viário de Florianópolis.

O uso de auditorias de segurança viária nos projetos é inexistente no Brasil e, portanto, também em Florianópolis.

2.1.4. Uso do Solo e Mobilidade

Florianópolis não deixa de sofrer com o mesmo fenômeno que é mundial: a falta de planejamento integrado entre uso do solo e transporte. São Paulo investiu muito nisso no final da década de 70. No entanto, as dificuldades de orientar o mercado e as próprias pressões do setor de transporte, voltado para o automóvel e para o transporte de massa de alto custo de investimento fizeram com que essa preocupação fosse esquecida.

Curitiba é a cidade brasileira que mais conseguiu levar adiante essa orientação, aumentando as densidades de uso ao longo dos corredores de transporte coletivo de média capacidade, não avançando, entretanto, no problema da cidade com usos mistos e com equilíbrio maior entre atividades.

A ilha é um ponto emblemático da Região Metropolitana, percebendo-se uma concentração grande de empregos nesta região, o que causa dificuldades para os deslocamentos ilha-continente.

Com o aumento dos preços, o mercado de habitação se expande pela periferia do continente e dentro da ilha, tanto ao Norte como na parte Sul. Esse tipo de expansão cria movimentos pendulares concentrados nos horários de pico, exigindo alta oferta de serviços e ocasionando pouca produtividade no fornecimento desses serviços.

Os polos de serviços ao longo da SC-401, o polo tecnológico de Canasvieiras e o empreendimento de Pedra Branca em Palhoça são iniciativas para criar novos centros de emprego, ainda no conceito de concentração, o que favorece a geração de grandes fluxos concentrados de transporte.

2.2. Contexto institucional atual

O diagnóstico institucional no âmbito do PLAMUS, ainda em fase de desenvolvimento e que pautará a escolha e a modelagem geral das soluções a serem propostas em matéria de mobilidade urbana na Região Metropolitana de Florianópolis, é bastante complexo e abrangente. Foram determinadas nada menos que seis áreas temáticas de legislação e normas administrativas – a saber: trânsito e transporte, organização administrativa, licenciamento ambiental, licitações e contratos administrativos, regiões metropolitanas e direito urbano –, além dos contratos e demais atos em matéria de transporte, nos níveis federativos estadual e municipal, diretamente afetados pelo

PLAMUS. As tabelas a seguir ilustram as áreas temáticas e os documentos administrativos que estão sendo pesquisados e analisados:

Tabela 1 – Áreas e tipos de documentos pesquisados

Estado de Santa Catarina	Municípios
Leis e decretos sobre trânsito e transporte em nível regional, intermunicipal e metropolitano, envolvendo especialmente transporte de carga, transporte coletivo de passageiros e afretamentos.	Leis e decretos sobre trânsito e transporte em nível local, envolvendo especialmente transporte de cargas, transporte coletivo de passageiros, afretamentos, táxis e estacionamentos.
Leis e decretos sobre organização administrativa de trânsito e transporte em nível regional, intermunicipal e metropolitano.	Leis e decretos sobre organização administrativa de trânsito e transporte em nível local.
Leis, decretos e portarias específicas sobre licenciamento ambiental em nível estadual.	Leis e decretos sobre licenciamento ambiental em nível municipal.
Leis e decretos sobre licitações e contratos administrativos na esfera estadual, incluindo concessões e parcerias público-privadas.	Leis e decretos sobre licitações e contratos administrativos na esfera municipal, incluindo concessões e parcerias público-privadas.
Leis sobre região e organização metropolitana.	Leis de direito e planejamento urbanos, especialmente Planos Diretores e Leis de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo.
Concessões, permissões e autorizações administrativas de transporte coletivo de passageiros e transportes especiais em nível regional, intermunicipal e metropolitano.	Concessões, permissões e autorizações administrativas de transporte coletivo de passageiros e transportes especiais em nível local.

Fonte: Análise MMSO

Evidentemente, tal enumeração não exclui leis e normas de alcance federal, nem contratos celebrados pela União, quando tenham impacto sobre o âmbito temático e espacial do PLAMUS. Nesse sentido, é importante sublinhar que todo o trabalho de análise em andamento sobre a legislação e os contratos e atos administrativos descritos acima ocorre sob a égide da atribuição de competências federativas estabelecida pela Constituição da República, e em estrita consideração às

disposições legais de âmbito federal acerca de gestão associada de serviços públicos, licitações, concessões e parcerias público-privadas, políticas nacionais – tais como de meio-ambiente, cidades, trânsito e mobilidade urbana – e responsabilidade fiscal. Adicionalmente, como será pormenorizado adiante, projetos como a Concessão da Exploração da Rodovia BR-116/376/PR e 101/SC - Trecho Curitiba-Florianópolis (Edital n. 003/2007), serão incluídos no diagnóstico do modelo institucional e das soluções contratadas, ainda que estejam suspensos por determinações judiciais ou administrativas.

A metodologia do diagnóstico institucional considera o fornecimento de informações documentais por parte do Estado de Santa Catarina e dos Municípios abrangidos pelo PLAMUS. Além dos documentos disponíveis nos sítios eletrônicos dessas entidades, foram solicitadas informações adicionais por meio de Ofícios assinados pela Procuradoria Geral do Estado e pela SC Parcerias. Tais Ofícios tiveram o cuidado de listar todos os documentos disponíveis nos sítios eletrônicos, solicitando a confirmação de sua vigência e a eventual complementação com outros atos normativos e administrativos que possam não ter sido identificados por qualquer razão. O aspecto mais sensível dessas informações adicionais consiste nas concessões, permissões e autorizações administrativas em matéria de trânsito, especialmente de transporte, que se encontrem vigentes. Conquanto alguns sítios eletrônicos apresentem portais de transparência, indicando os atos administrativos vigentes, tais informações podem não estar completas ou atualizadas e, ainda que estejam, faz-se indispensável o conhecimento do texto integral dos atos administrativos (não disponível naqueles meios), a fim de que o diagnóstico possa ser o mais coerente possível com a realidade do modelo de mobilidade urbana praticado na região abarcada pelo PLAMUS.

Muito embora tais informações adicionais não tenham ainda sido prestadas, o diagnóstico, em caráter preliminar, dos documentos disponíveis nos sítios eletrônicos dos entes políticos contemplados pelo PLAMUS, bem como consultas elaboradas pela SC Parcerias a respeito de soluções contratadas nos últimos meses, antes mesmo do engajamento formal do Consórcio, permitem algumas conclusões preliminares acerca do contexto institucional atual que passamos a expor.

2.2.1. Organização metropolitana e administrativa

A Região Metropolitana de Florianópolis (“RMF”)¹ foi instituída em 1998 mediante a Lei Complementar Estadual n. 162, de 6 de janeiro do mesmo ano (“LC 162/98”), paralelamente a outras regiões metropolitanas catarinenses. A LC 162/98 foi revogada pela Lei Complementar 381, de 7 de maio de 2007 (“LC 381/07”), que dispôs sobre o modelo de gestão e a estrutura organizacional da Administração Pública Estadual, em termos de uma ampla reforma administrativa em Santa Catarina, sendo a RMF restabelecida apenas em 2010, pela Lei Complementar n. 495, de 26 de janeiro daquele ano (“LC 495/10”).

De toda forma, é importante mencionar, inicialmente, que a LC 381/07, após suceder outras leis complementares que também disciplinaram a organização administrativa do Estado de Santa Catarina, tratou das chamadas Secretarias de Estado de Desenvolvimento Regional – SDR e, entre elas, da SDR da Grande Florianópolis, região compreensiva de treze Municípios integrantes da RMF: esses treze Municípios correspondem precisamente àqueles abrangidos pelo PLAMUS. A SDR da Grande Florianópolis não apresenta atualmente, entretanto, atuações específicas no tema do trânsito, transporte e mobilidade urbana, inobstante possa ser extraída da sua competência, determinada por lei, atribuições também sobre essa matéria.

Cabe lembrar que o conceito de “Grande Florianópolis” serve exclusivamente a propósitos administrativos e organizativos do Estado de Santa Catarina. Assim, o conceito juridicamente mais relevante para fins do PLAMUS é, com efeito, o de região metropolitana, ainda que a área de abrangência do PLAMUS não compreenda todos os Municípios que, por definição legal, integram a RMF: o importante é que os Municípios abrangidos pelo PLAMUS são, todos eles, integrantes de uma mesma região metropolitana. Como se verá a seu tempo, a integração em região metropolitana, além de facilitar o acesso a determinados recursos financeiros, especialmente de

¹ O PLAMUS não abrange toda a RMF, conforme definição legal, referindo-se, apenas, aos Municípios da chamada “Grande Florianópolis”, conceito que tem finalidade estritamente organizativa das competências da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Regional – SDR, da Grande Florianópolis, em consonância com o disposto na Lei Complementar 381, de 7 de maio de 2007.

origem de programas federais, importa para fins de gestão associada de serviço público e de exercício das funções de planejamento, do qual poderão resultar plano diretor metropolitano e plano metropolitano de mobilidade.

Posta a relevância do conceito jurídico de região metropolitana para o PLAMUS, cabe tratar do modo como a legislação estadual disciplinou a matéria. Nesse sentido, a LC 495/10 determina, em seu art. 5º, que o Núcleo Metropolitano da RMF será integrado pelos Municípios de Águas Mornas, Antônio Carlos, Biguaçu, Florianópolis, Governador Celso Ramos, Palhoça, Santo Amaro da Imperatriz, São José e São Pedro de Alcântara. Já a Área de Expansão Metropolitana compreende os Municípios de Alfredo Wagner, Angelina, Anitápolis, Canelinha, Garopaba, Leoberto Leal, Major Gercino, Nova Trento, Paulo Lopes, Rancho Queimado, São Bonifácio, São João Batista e Tijucas. Por conseguinte, estão contemplados no PLAMUS, além dos Municípios do Núcleo Metropolitano da RMF, quatro Municípios da respectiva Área de Expansão.

Também é importante mencionar que o Estado de Santa Catarina (“Estado”) tem lei geral sobre regionalização administrativa, que é a Lei Complementar n. 104, de 4 de janeiro de 1994 (“LC 104/94”), estabelecendo princípios para a criação e a delimitação das unidades regionais para ações administrativas integrativas dos diversos níveis federativos, bem como para o exercício das chamadas funções públicas de interesse regional, incluindo transporte coletivo e uso e ocupação do solo (art. 3º, II, “b”, III “b”).

Em combinação com a LC 104/94, a LC 495/10 autoriza a criação de consórcios intermunicipais para a realização de obras e serviços em matéria de transporte coletivo (*ex vi* art. 14), ponderando, de qualquer forma, a necessidade de autossuficiência financeira e o impedimento de que Municípios não consorciados, inobstante integrados na RMF, venham a ser onerados (art. 14, parágrafo único, da LC 495/10).

Como se observa, o quadro institucional da RMF é muito bem desenhado em termos normativos, encontrando-se em conformidade com o art. 25, § 3º da Constituição da República. Entretanto, o diagnóstico atual também sugere como conclusão preliminar um certo distanciamento entre as previsões legislativas, as quais, como se disse, são juridicamente adequadas, e as experiências concretas de implementação de políticas e planejamento metropolitanos, especialmente em

matéria de trânsito, transporte e, na nova terminologia, mobilidade urbana em geral. Entre outros fatores, esse distanciamento é revelado, exemplificativamente, pela inexistência de um programa permanente de licitações e concessões dos serviços de transporte coletivo de âmbito metropolitano, o que será discutido no item 2.2.2, abaixo.

De toda forma, é igualmente importante sublinhar que uma das possíveis razões daquele distanciamento está precisamente na ausência de uma estrutura administrativa de gestão associada de serviços públicos (art. 241 da Constituição da República). Muito embora o art. 14, já citado, da LC 495/10 (equivalente ao art. 10, da revogada LC 162/98), tenha autorizado consórcios intermunicipais, tal forma de associação ainda não foi criada, também inexistindo instrumentos recorrentes de colaboração intergovernamental, a exemplo dos convênios simples entre Municípios ou entre esses últimos e o Estado, em matéria de trânsito, transporte e mobilidade urbana².

Ao lado desse quadro institucional metropolitano, observa-se grande complexidade na organização administrativa do trânsito e do transporte no âmbito dos Municípios contemplados pelo PLAMUS, assim como na esfera estadual. Tal característica é reforçada pelo fato de alguns Municípios alocarem as funções administrativas de trânsito e transporte em órgãos especiais, enquanto outros concentram tais atribuições em um único órgão. Esse último aspecto apresenta-se especialmente nos Municípios com menor número de habitantes, tais como Águas Mornas, Angelina e Anitápolis, entre outros. No caso específico de Florianópolis, o grau de especialização das funções

² O Comitê Regional da Grande Florianópolis de Gestão Integrada de Mobilidade Urbana, instituído pelo Decreto nº 1.126, de 14 de agosto de 2012, do Governador do Estado de Santa Catarina não é exatamente uma exceção a esse diagnóstico preliminar, na medida em que consiste em iniciativa unilateral do Estado, sem participação formal dos Municípios da RMF e, por conseguinte, incapaz de assumir competências privativas municipais. Tais competências, sob a égide da Constituição da República, apenas poderão ser delegadas por lei municipal e no âmbito da gestão associada de serviços públicos, conforme art. 241, da Constituição da República.

De forma análoga, mas com maior razão, não poderá o COMDES – Conselho Metropolitano para o Desenvolvimento da Grande Florianópolis ser considerado uma estrutura de gestão associada de serviços públicos. Entre inúmeros fatores, observe-se o fato de consistir, nos termos de seu Regimento Interno, em uma entidade de natureza de associação civil, insuscetível de assumir competências materiais sem ratificação legislativa.

administrativas nas matérias tratadas pelo PLAMUS é maior, sendo prevista uma repartição destinada à mobilidade urbana, paralelamente aos órgãos de trânsito e demais tipos de transporte. No Estado, por fim, aquelas funções estão atribuídas ao Conselho Estadual de Trânsito – CETRAN/SC e à Secretaria de Estado de Infraestrutura, notadamente a seus departamentos com *status* de autarquias: (a) o DETER – Departamento de Transportes e Terminais, onde se concentram atribuições relacionadas (i) à concessão de linhas e serviços regulares e (ii) à autorização de serviços de fretamento e viagens especiais, ambas em nível intermunicipal, e (b) o DEINFRA – Departamento Estadual de Infraestrutura. *Grosso modo*, enquanto o DETER é responsável pelos serviços públicos de transporte, o DEINFRA cuida das obras e demais investimentos, inclusive no setor de transporte, separação que pode se revelar inadequada no futuro, caso prospere um programa de concessões dos serviços de transporte coletivo precedidas de obras públicas ou que, de qualquer maneira, contemple obrigações do concessionário atinentes a investimentos em bens reversíveis, como normalmente é o caso das concessões comuns e das parcerias público-privadas. Essa eventual inadequação pode decorrer, em última instância, da concentração das fases de investimento e de prestação de serviços em um único ato, buscada pelos contratos de concessão comum de obras ou serviços públicos e pelos contratos de parceria público-privada, ao passo que a organização administrativa, ao apresentar dois órgãos diferentes, com funções e prováveis dotações orçamentárias próprias, levaria à necessidade de envolvimento dos dois departamentos, pelo menos na contratação de um único projeto sob aquelas novas formas contratuais.

Na esfera estadual é ainda importante referir-se à Agência Reguladora de Serviços Públicos de Santa Catarina – AGESC e à Secretaria de Estado de Desenvolvimento Regional da Grande Florianópolis. Embora ambas não tenham ainda acumulado grandes precedentes com relação à questão da mobilidade urbana, poderão ter algum nível de ingerência sobre os projetos apresentados no âmbito do PLAMUS, tais como definição de política tarifária, parâmetros de desempenho com relação aos usuários e análise dos pleitos de reequilíbrio da equação econômico-financeira das concessões comuns e das parcerias público-privadas.

Em linhas gerais, aquele mesmo distanciamento entre previsões legislativas adequadas e implementação de políticas de mobilidade urbana, ressaltado no diagnóstico preliminar da

organização metropolitana, pode ser aqui, igualmente em termos preliminares, também verificado. Com efeito, e como será apresentado com maior cuidado no item 2.2.2, abaixo, todo esse aparato administrativo não está atualmente acompanhado de uma prática em licitações e concessões dos serviços públicos de transporte coletivo de passageiros, circunscrevendo-se à gestão material de operações de trânsito e transporte, nos termos da Lei Federal n. 9.503, de 23 de setembro de 1997 (“Código de Trânsito Brasileiro”), e à outorga e fiscalização de autorizações de serviços, individualizadas e desarticuladas de uma visão de planejamento e de um programa mais amplo de desestatização no setor de transportes.

2.2.2. Concessões de serviços de transporte coletivo de passageiros

Sob a égide da Constituição da República, toda concessão ou permissão de serviços públicos deve obrigatoriamente ocorrer mediante processo licitatório, como determinado no art. 175:

*“Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou **sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação**, a prestação de serviços públicos.*

Parágrafo único. A lei disporá sobre:

I - o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão;

II - os direitos dos usuários;

III - política tarifária;

IV - a obrigação de manter serviço adequado.” (grifamos).

A lei a que se refere o art. 175 da Constituição da República consiste na Lei Federal n. 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 (“Lei Federal de Concessões”), que trata das chamadas concessões comuns, assim denominadas após a criação das figuras de concessão administrativa e concessão patrocinada, ambas sob a forma de parceria público-privada (“PPP”), mediante a Lei Federal n.

11.079, de 30 de dezembro de 2004 (“Lei Federal de PPP”). Deve-se observar, como já salientou o Tribunal de Contas de Santa Catarina (“TCE-SC”), que a Lei Federal de Concessões “condenou à extinção todas as concessões de serviços públicos outorgadas sem licitação na vigência da Constituição de 1988”³. Assim reza o art. 43 da Lei Federal de Concessões:

*“Art. 43. Ficam extintas todas as concessões de serviços públicos outorgadas sem licitação na vigência da Constituição de 1988.”*⁴

A Constituição de Santa Catarina caminha, no geral, no mesmo sentido⁵. Seu art. 137, *caput* e parágrafo único, estabelece que:

³ TCE-SC, Processo DEN 08/00435931, julgado em 16/05/2011, Relator Cleber Muniz Gavi.

⁴ Os §§ 2º e 3º do art. 2º da Lei Federal n. 9.074, de 7 de julho de 1995, determinam que:

“§ 2º Independe de concessão, permissão ou autorização o transporte de cargas pelos meios rodoviário e aquaviário”.

“§ 3º Independe de concessão ou permissão o transporte:

I - aquaviário, de passageiros, que não seja realizado entre portos organizados;

II - rodoviário e aquaviário de pessoas, realizado por operadoras de turismo no exercício dessa atividade;

III - de pessoas, em caráter privativo de organizações públicas ou privadas, ainda que em forma regular”.

Esses dispositivos apenas reforçam que qualquer outro tipo de transporte, *a fortiori* o transporte coletivo de passageiros, deve ser concedido ou permitido mediante prévio processo licitatório.

⁵ É verdade, por outro lado, que a Constituição de Santa Catarina, no Ato das Disposições Constitucionais Transitórias – ADCT, estabeleceu regra sobre a prorrogabilidade dos contratos de concessão em vigor na data de sua promulgação, *verbis*:

“Art. 30. Os contratos de concessão de serviços de transporte de passageiros, em vigor, terão assegurado o direito de prorrogação por novo período, adaptando-se automaticamente a Constituição.

§ 1º A prorrogação fica condicionada a qualidade dos serviços.

§ 2º As permissões e autorizações de serviços de transporte de passageiros, em operação, ficam transformadas em concessões”.

“Art. 137. Ao Estado incumbe a prestação dos serviços públicos de sua competência, diretamente ou mediante delegação.

§ 1º A delegação, se for o caso e nos termos da legislação vigente, será precedida de licitação.”

À vista de tais dispositivos constitucionais estaduais, o Tribunal de Justiça do Estado de Santa Catarina (“TJSC”), no âmbito de Ação Direta de Inconstitucionalidade (“ADIN”) movida pelo Procurador Geral de Justiça de Santa Catarina em face do Município de São José⁶, declarou a inconstitucionalidade de dispositivos da Lei Municipal de São José n. 4.609/2008, os quais prorrogavam por dez anos “as concessões e permissões em caráter precário que estiverem com prazo vencido, aquelas que estiverem em vigor por prazo indeterminado, inclusive por força de legislação anterior e as que não possuem instrumento que as formalizem” relativas ao transporte coletivo. O TJSC assinalou o prazo de um ano, contado a partir do julgamento dos Embargos de Declaração opostos no âmbito da ADIN, isto é, a partir de 20 de abril de 2011, para o Município regularizar as concessões.

Conforme memorando da Procuradoria Geral do Município de São José, o Prefeito Municipal vem sendo informado da não observância tempestiva de tal ordem judicial, à luz da qual o Consórcio engajado no PLAMUS teve o ensejo de se manifestar em 3 de fevereiro de 2014. Após questionamentos sobre possíveis providências a serem adotadas com a finalidade de evitar a abertura de processo licitatório em atendimento à mencionada ordem judicial, o qual poderia, nesse momento, prejudicar a implementação do PLAMUS, opinamos pela celebração de um Termo

Esses dispositivos conflitam, em tese, com as determinações da Constituição da República e também da Lei Federal de Concessões. Isso porque, de um lado, a Constituição impôs a obrigatoriedade de as concessões observarem processos licitatórios, a prorrogação dos contratos em vigor podendo caracterizar-se como uma violação desse preceito, e, de outro lado, a Lei Federal de Concessões determinou a extinção das concessões em curso, o que é uma antinomia em relação à regra da Constituição estadual, podendo gerar um conflito de leis no tempo, isto é, questionamentos sobre qual das regras haverá de prevalecer.

⁶ Autos n. 2008.041534-6/0001.00, da Capital, Relator: Des. Newton Trisotto.

de Ajustamento de Conduta – TAC a ser firmado pelo Município de São José, representado pelo respectivo Procurador Geral, e pelo Procurador Geral de Justiça de Santa Catarina.

Tal opinião poderá ser útil para outros Municípios contemplados pelo PLAMUS que estejam na premência de regularizar as concessões de transporte coletivo de passageiros em razão de ordens judiciais ou compromissos assumidos com órgãos de controle, a exemplo do Ministério Público ou Tribunal de Contas. Com efeito, em atenção ao princípio da ação que norteia o processo civil brasileiro, falta iniciativa do próprio Poder Judiciário para agir diante da hipótese de não observância das ordens por ele exaradas, cabendo ao *Parquet* atuar em situações análogas à do caso comentado acima. O TAC a ser negociado com o Ministério Público, sob o argumento de que o PLAMUS já se encontra em curso e apresentará soluções integrativas, definitivas e de longo prazo para a questão da mobilidade urbana na RMF, caso seja aceito pelo Procurador de Justiça, suspende ações a serem promovidas pelo Ministério Público por conta da não observância das ordens judiciais. A suspensão dá-se dentro do prazo reciprocamente acordado, e o TAC sujeitaria o Prefeito Municipal à responsabilidade após o decurso desse mesmo prazo, caso as providências assinaladas não sejam oportunamente tomadas pelo Poder Executivo, o que idealmente ocorreria após a conclusão do PLAMUS.

Na hipótese de o TAC não poder ser aceito, tendo a licitação das concessões dos serviços de transporte coletivo de passageiros que ocorrer mesmo antes da conclusão do PLAMUS, opinamos, pelas razões apresentadas no item 5, abaixo, pela inclusão no respectivo edital das seguintes regras:

- a) revisão extraordinária do contrato de concessão à luz do PLAMUS, quando editado;
- b) recomposição econômico-financeira da concessão, quando for o caso, sendo ônus do concessionário a prova do desequilíbrio e, nesse caso, alteração do prazo da concessão (sem possibilidade de aumento tarifário e/ou do subsídio, se e quando houver); e
- c) possibilidade de o Poder Público encampar a concessão, com indenização apenas pela parcela dos investimentos não amortizados/depreciados, no caso de impossibilidade de adequação da concessão com o PLAMUS ou de excessiva onerosidade para o Poder Público.

O caso do Município de São José, embora particular e específico, parece, em análise preliminar e sujeita a modificações e aprofundamentos posteriores, ser representativo da situação em que se inserem praticamente todos os Municípios contemplados pelo PLAMUS (à exceção de Florianópolis, que realizou licitação no corrente ano de 2014, conforme apresentado no item 5, abaixo) e até mesmo o Estado. Com efeito, muito embora não tenhamos tido acesso, até o presente momento, ao conjunto de contratos de concessão ou permissão e demais atos administrativos referentes a transportes, de âmbito tanto estadual quanto de cada um dos Municípios, a análise preliminar dos portais de transparência nos sítios eletrônicos dos entes políticos abrangidos pelo PLAMUS permite reforçar a inexistência de uma prática de licitações e concessões dos serviços de transporte coletivo de passageiros, no que respeita tanto a novas linhas e serviços quanto à renovação de outorgas já expiradas, em desatendimento, portanto, ao art. 175 da Constituição da República, ao art. 137 da Constituição de Santa Catarina e à Lei Federal de Concessões.

Em nível estadual, é de se salientar que tal carência vem sendo investigada por auditoria conduzida pelo TCE-SC, em curso desde o final de 2013, instaurada com o objetivo de identificar a existência e a legalidade das concessões no âmbito do setor de transportes e, adicionalmente, verificar as respectivas condições de planejamento dos serviços oferecidos aos usuários diretos.

2.2.3. Ambiente normativo

O ambiente normativo que deverá ser levado em consideração pelo PLAMUS é complexo e abrangente. Como afirmado acima, elegemos nada menos do que seis eixos temáticos de legislação e atos normativos que tendem a ter impacto direto nas soluções propostas pelo PLAMUS. Também como salientado acima, não tivemos, ainda, acesso às respostas dos Ofícios encaminhados pela Procuradoria Geral do Estado e pela SC Parcerias aos Municípios e ao próprio Estado, objetivando obter (i) a confirmação de vigência do material coletado até o momento por meio dos sítios eletrônicos dos entes políticos contemplados no PLAMUS, (ii) eventuais complementações de normas legais ou administrativas, além de atos administrativos pertinentes, e (iii) contratos e atos administrativos, incluindo concessões, permissões e autorizações, vigentes ou não, formalizadas ou não, sob as quais os serviços de transporte (nas suas mais diversas modalidades reguladas) vêm

sendo prestados no âmbito dos Municípios (transporte local de passageiros, cargas, táxis etc.) e no âmbito estadual (transporte intermunicipal de passageiros, cargas etc.).

Inobstante o recebimento das informações solicitadas, foi coletado farto material normativo nos referidos sítios eletrônicos, sistematizados e sumarizados abaixo. Sublinhamos que mesmo os materiais já identificados ainda estão sob análise e estudo, e serão aprofundados e melhor organizados, especialmente nos Produtos 2 e 6.⁷

⁷ O Município de Angelina não possui portal eletrônico de legislação.

Tabela 2 – Sumário dos Atos Normativos (relevantes para o PLAMUS)

Ente Político	Organização Administrativa	Organização / Região Metropolitana	Direito Urbano	Licenciamento Ambiental	Licitações e Contratos Administrativos	Trânsito e Transporte
Estado	Constituição do Estado de Santa Catarina	<p>Lei Complementar Nº 377/2007 - Institui a Região Metropolitana de Chapecó</p>	N/A	<p>Lei Nº 14675/2009 – Código Ambiental de Santa Catarina</p>	<p>Lei Nº 12930 - Marco Regulatório PPPs</p>	<p>Lei Nº 5684/1980 – Serviço de Transporte público rodoviário intermunicipal</p>
		<p>Lei Complementar Nº 571/2012 - Institui as Regiões Metropolitanas do Extremo Oeste e do Contestado e altera a Lei Complementar nº 495, de 2010, que institui as Regiões Metropolitanas de Florianópolis, do Vale do Itajaí, do Alto Vale do Itajaí, do Norte/Nordeste Catarinense, de Lages, da Foz do Rio Itajaí, Carbonífera, de Tubarão e de Chapecó.</p>		<p>Lei Nº 13557/2005 – Política Estadual de Resíduos Sólidos</p>		

Ente Político	Organização Administrativa	Organização / Região Metropolitana	Direito Urbano	Licenciamento Ambiental	Licitações e Contratos Administrativos	Trânsito e Transporte
	<p>Lei Complementar Nº 381, de 07 de maio de 2007 – Dispõe sobre o modelo de gestão e a estrutura organizacional da Administração Pública Estadual</p>	<p>Lei Complementar Nº 495/2010 - Institui as Regiões Metropolitanas de Florianópolis, do Vale do Itajaí, do Norte/Nordeste Catarinense, de Lages, da Foz do Rio Itajaí, Carbonífera e de Tubarão.</p>		<p>Lei nº 13553 - Plano Estadual de Gerenciamento Costeiro</p>	<p>Decreto Nº 1932/2004 - Regulamenta a lei 12930, que institui o marco regulatório das ppps</p>	<p>Lei Nº 15182/2010 – Gratuidade no Transporte intermunicipal</p>
		<p>Lei Complementar Nº 523/2010 - Altera dispositivos da Lei Complementar nº 495, de 2010, que institui as Regiões Metropolitanas.</p>		<p>Decreto Nº 5010/2006 - Regulamenta lei que institui Plano Estadual de Gerenciamento Costeiro</p>	<p>Lei Nº 1334/2005 - Programa de Desenvolvimento da Empresa Catarinense - PRODEC e do Fundo de Apoio ao Desenvolvimento Catarinense - FADESC.</p>	
		<p>Lei Complementar Nº 221/2002 - Institui as Regiões Metropolitanas da Foz do Rio Itajaí, Carbonífera, Tubarão</p>		<p>Decreto nº 3077 - Comissão Estadual para o Projeto Orla</p>	<p>Lei 13335/2005 - Autoriza o poder executivo a criar a SC Parcerias</p>	

Ente Político	Organização Administrativa	Organização / Região Metropolitana	Direito Urbano	Licenciamento Ambiental	Licitações e Contratos Administrativos	Trânsito e Transporte
		e estabelece outras providências.				
		Lei Complementar Nº 162/98 - Institui as Regiões Metropolitanas de Florianópolis, do Vale do Itajaí e do Norte/Nordeste Catarinense e estabelece outras providências		Resoluções CONSEMA 13 e 14/2012		Lei Nº 15168/2010 – Infraestrutura e acessibilidade
		Lei Complementar Nº 104/94 – Dispõe sobre os princípios da Regionalização do Estado				
Águas Mornas	Lei Orgânica	N/A	Lei Complementar Nº 06/ 2008 - Plano Diretor			

Ente Político	Organização Administrativa	Organização / Região Metropolitana	Direito Urbano	Licenciamento Ambiental	Licitações e Contratos Administrativos	Trânsito e Transporte
			Lei Nº 783/2010 - Redefine Perímetro Urbano			
Anitápolis	Lei Orgânica	N/A	Lei Complementar nº 712/2008 - Plano Diretor			
Antônio Carlos	Lei Orgânica		Lei Complementar nº 1292 de 9 de novembro de 2008 – Plano Diretor	Lei Nº 1037, de 27 de setembro de 2005 – Cria o Conselho Municipal do Meio Ambiente – COMAMA		Lei Nº 1295, de 9 de novembro de 2010 – Mobilidade Municipal e Urbana e Hierarquização do Sistema Viário e dimensionamento das vias públicas para o Município
	Lei Nº 1255, de 9 de fevereiro de 2010 - Cria o Conselho Municipal da Cidade de Antonio Carlos e dá outras providências.		Lei Nº 1294, de 9 de novembro de 2010 – Dispõe sobre zoneamento, uso e ocupação do solo municipal			Lei Nº 260, de 21 de dezembro de 1984 - Aprova Plano Rodoviário
				Lei Nº 1296, de 9 de novembro de 2010 - Define os procedimentos relacionados com o parcelamento e o remembramento de lotes urbanos e demais requisitos		Lei Nº 1078, de 20 de junho de 2006 – Institui a Política Municipal de Meio Ambiente

Ente Político	Organização Administrativa	Organização / Região Metropolitana	Direito Urbano	Licenciamento Ambiental	Licitações e Contratos Administrativos	Trânsito e Transporte
			urbanísticos no Município			
Biguaçu	Lei Orgânica		Lei Complementar Nº 12/2009 – Plano Diretor	Lei Complementar Nº 14 – Institui a Fundação Municipal de Meio Ambiente de Biguaçu – FAMABI e dispõe sobre sua estrutura administrativa	Lei Complementar Nº 32/2010 – Autoriza a realização de processo licitatório para o sistema de transporte coletivo urbano de passageiros de Biguaçu	Lei Nº 845/84 – Dispõe sobre a colocação de obstáculos das vias públicas
				Lei Nº 1862/ 2003 – Cria o Conselho Municipal de Defesa do Meio Ambiente – CONDEMA		Lei Complementar Nº 16/2009 – Cria a Diretoria de Trânsito de Biguaçu - DIRETRAN
				Lei Nº 2530/2007 – Dispõe sobre		

Ente Político	Organização Administrativa	Organização / Região Metropolitana	Direito Urbano	Licenciamento Ambiental	Licitações e Contratos Administrativos	Trânsito e Transporte
				empreendimentos que exerçam atividades potencialmente causadoras de degradação ambiental		Lei Nº 796/93 – Dispõe sobre o serviço de transporte rodoviário municipal de passageiros
				Lei Nº 2531/2007 – Dispõe a sobre proteção do meio ambiente		
	Leis Nº 86/74; 213/79; 218/79; 238/80; 239/80; 240/80; 362/83; 780/83; 364/83; 417/85; 279/81; 778/81; 240/80; 430/85; 228/82; 327/82 – Autorizam o Poder Executivo a formar Convênio com o Governo do Estado através da		Lei Nº 1032/1995 – Dispõe sobre o uso e ocupação do solo do perímetro urbano de Biguaçu	Lei Nº 2819/ 2009 – Institui o plano municipal de gerenciamento costeiro de Biguaçu – PMGCB		Lei Nº 791/93 – Dispõe sobre o vale-transporte
				Lei Nº 2836/ 2009 – Dispõe sobre a proteção e melhoria da qualidade ambiental e		Lei Nº 865/94 – Dispõe sobre a gratuidade do transporte coletivo municipal às pessoas deficientes e pessoas idosas

Ente Político	Organização Administrativa	Organização / Região Metropolitana	Direito Urbano	Licenciamento Ambiental	Licitações e Contratos Administrativos	Trânsito e Transporte
	Secretaria de Transportes e Obras			<p>regulamentação da junta administrativa de recursos de infrações ambientais</p> <p>Lei Nº 3166/2011 – Dispõe sobre a autorização para atividades consideradas de baixo impacto ambiental, inclusive quando executadas em áreas de preservação permanente – APP, a autorização para pequenas obras de canalização e tubulação de corpos hídricos, terraplenagem e aterro no</p>		<p>Lei Nº 3350/2013 – Estabelece passe-livre nos meios de transportes coletivos explorados, permitidos ou concedidos pelo município</p>

Ente Político	Organização Administrativa	Organização / Região Metropolitana	Direito Urbano	Licenciamento Ambiental	Licitações e Contratos Administrativos	Trânsito e Transporte
				Município de Biguaçu		
				Decreto Nº 15/2009 – Institui a Fundação Municipal do Meio ambiente		Lei Nº 2449/2007 – Regulamenta o Programa de Transporte Escolar Gratuito para alunos portadores de necessidades especiais
Florianópolis	Lei Orgânica		Lei Nº 482/ 2014 – Plano Diretor	Lei 7975/2009 – Institui o Plano Municipal de Gerenciamento Costeiro	Lei Complementar Nº 33/99 – Dispõe sobre o regime de concessão dos terminais de integração de transporte coletivo, estabelece normas para elaboração de projetos, construção, exploração comercial, administração e manutenção desses equipamentos	Decreto Nº 8867/ 2011 – Cria Comissão Municipal de Mobilidade Urbana por Bicicleta – Pro-bici e nomeia seus membros e titulares
						Lei Nº 4666/95 – Dispõe sobre a utilização de bem público de uso comum do povo, para estacionamento tipo “zona azul”
						Lei Nº 3211/1989 – Dispõe sobre concessão de estacionamento de veículos em garagens a serem implantadas em áreas públicas municipais
						Lei Complementar Nº 474/2013 – Dispõe sobre a criação do Fundo Municipal de Trânsito (FMT)
						Lei Complementar Nº 484/2014 – Institui subsídio financeiro para o

Ente Político	Organização Administrativa	Organização / Região Metropolitana	Direito Urbano	Licenciamento Ambiental	Licitações e Contratos Administrativos	Trânsito e Transporte
						transporte coletivo lacustre de Florianópolis
						Lei Complementar Nº 327/2008 – Institui subsídio financeiro para o transporte coletivo urbano de Florianópolis
						Lei Complementar Nº 34/2001 – Dispõe sobre o Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros no Município de Florianópolis
						Lei Nº 257/55 – Institui o serviço de trânsito no Município e dispõe sobre sua regulamentação e fiscalização
						Lei Nº 2824/88 – Cria o Núcleo de Transportes, fixa suas atribuições e estrutura
						Lei Nº 9255/2013 – Isenta da tarifa de transporte coletivo o trabalhador formal desempregado, demitido sem justa causa
						Lei Nº 1813/81 – Cria o Fundo (FEF) do Sistema de Transportes Coletivos Municipal
						Lei Nº 9426/2013 – Autoriza o chefe do Poder Executivo Municipal a contrair empréstimo junto à Caixa Econômica Federal
	Lei Nº 3176/1989 – Autoriza o Poder Executivo a firmar Convênio com o Governo do Estado de Santa Catarina, através da		Lei Nº 1851/82 – Dispõe sobre zoneamento, o uso e a ocupação do solo em setor urbano da área insular de Florianópolis		Lei Nº 1280/74 – Dispõe sobre as Concessões dos serviços de transportes coletivos de passageiros no Município de Florianópolis	

Ente Político	Organização Administrativa	Organização / Região Metropolitana	Direito Urbano	Licenciamento Ambiental	Licitações e Contratos Administrativos	Trânsito e Transporte
	Secretaria dos Transportes e Obras (Fundo Estadual de Assistência Rodoviária –FEAR)					do Programa Pró-Transporte Pavimentação e Qualificação de vias Urbanas – 3ª etapa
						Lei Nº 9286/2013 – Autoriza o Poder Executivo Municipal a contrair empréstimo junto à Caixa Econômica Federal do Programa Pró-Transporte Pavimentação e Qualificação de vias (PAC2), destinado à pavimentação da Rua Padre Rohr do Distrito de Santo Antônio de Lisboa
						Lei Nº 5185/1997 – Institui a gratuidade de passagem no transporte coletivo de Florianópolis
						Lei Nº 3850, de 5 de novembro de 1992 – Cria o Fundo Municipal de Construção e Reforma dos Abrigos para Usuários do Transporte Coletivo
						Lei Nº 2990/88 – Dispõe sobre a implantação de transporte coletivo especial, denominado “Bondinho Aéreo”
			Lei Nº 2193/85 – Dispõe sobre o		Lei Complementar Nº 396/ 2010 –	Lei Nº 2988/88 – Dispõe sobre a implantação de transporte coletivo

Ente Político	Organização Administrativa	Organização / Região Metropolitana	Direito Urbano	Licenciamento Ambiental	Licitações e Contratos Administrativos	Trânsito e Transporte
			zoneamento o uso e ocupação do solo nos balneários da Ilha de Santa Catarina, declarando-os área especial de interesse turístico		Altera dispositivos da Lei Complementar N. 34 de 1999, estabelece outros, autoriza a realização de processo licitatório e dá outras providências para o sistema de transporte coletivo de passageiros no Município de Florianópolis.	especial denominado Trenzinho Turístico
	Decreto Nº 11578/2013 – Reconstitui e Regulamenta o núcleo gestor do plano diretor de Florianópolis					Lei Nº 3969/93 – Dispõe sobre a gratuidade do Transporte Coletivo da Municipalidade para deficientes físicos
						Lei Nº 44/50 – Cria o Departamento Municipal de Estradas de Rodagem
						Lei Nº 5651/2008 – Dispõe sobre o serviço de transporte turístico de superfície
						Lei Nº 4158/93 – Dispõe sobre a criação do sistema de transporte coletivo hidroviário no município de Florianópolis
						Lei Nº 3545/91 - Proíbe estacionamento de veículos de carga e descarga em via
						Lei Complementar Nº 402/2011 - Destinação de área para estacionamento de veículos de transporte de valores
						Lei Complementar Nº 078/2001 – Dispões sobre o uso da bicicleta e o sistema cicloviário

Ente Político	Organização Administrativa	Organização / Região Metropolitana	Direito Urbano	Licenciamento Ambiental	Licitações e Contratos Administrativos	Trânsito e Transporte
			<p>Lei Nº 1215/74 – Dispõe sobre os loteamentos urbanos, desmembramentos e arruamentos</p>		<p>Decreto Nº 3368/2005 – Regulamenta a organização, estruturação e funcionamento da diretoria central de licitações, contratos e convênios</p>	<p>Lei Complementar Nº 85, de 11/2001 – Dispõe sobre o serviço de Táxi</p> <p>Decreto Nº 2181/2004 – Dispõe sobre o controle, a forma de concessão e habilitação ao benefício concedido através da Lei Nº 2185 de 24 de outubro de 1997 e da Lei Nº 6212 de 23 de julho de 2003.</p> <p>Decreto Nº 3944/2006 – Regulamenta o art. 36 da Lei Nº 34/99 - dispõe sobre o sistema de transporte coletivo de passageiros no município de Florianópolis) e cria a Câmara de Compensação Tarifária</p> <p>Decreto Nº 6298/2008 – Cria Comissão Especial Consultiva Permanente para planejamento e apresentação de sugestões ao transporte público no Município de Florianópolis - COMTRANS</p> <p>Decreto Nº 6931/2009 – Dispõe sobre a composição do Conselho Municipal de Transportes - CMT</p> <p>Decreto Nº 8116/2010 – Dispõe sobre o controle, a forma de</p>

Ente Político	Organização Administrativa	Organização / Região Metropolitana	Direito Urbano	Licenciamento Ambiental	Licitações e Contratos Administrativos	Trânsito e Transporte
						concessão e habilitação ao benefício da gratuidade no transporte coletivo concedido aos portadores de necessidades especiais
	<p>Lei Nº 1339/75 – Autoriza o Poder Executivo a firmar Convênio com o Governo do Estado de Santa Catarina, através da Secretaria dos Transportes e Obras</p>					<p>Decreto Nº 11942/2013 – Disciplina a circulação de caminhões e operações de carga e descarga na área que especifica</p> <p>Decreto Nº 3945/2006 – Homologa a implantação da tarifa única no sistema regular de transporte público de passageiros do Município de Florianópolis</p> <p>Decreto Nº 1968/2003 – Dispõe sobre a operação do sistema integrado de transporte coletivo de Florianópolis</p> <p>Decreto Nº 664/95 - Disciplina a circulação de veículos e operações de carga e descarga</p> <p>Decreto Nº 2015/2003 – Dispõe sobre a regulamentação da tarifa no Serviço de Táxi</p> <p>Decreto Nº 1855/2003 – Dispõe sobre a implantação do tarifador automático no serviço de táxi</p>
			<p>Lei Nº 5630/999 – Dispõe sobre os serviços de pavimentação de vias públicas municipais e cria o Pró-pavimento – Programa Comunitário de Pavimentação</p>			

Ente Político	Organização Administrativa	Organização / Região Metropolitana	Direito Urbano	Licenciamento Ambiental	Licitações e Contratos Administrativos	Trânsito e Transporte
			Lei Nº 2726/87 – Cria preservação da visão paisagística da orla marítima em área que especifica			Lei Complementar N. 34/1999 – Dispõe sobre o Sistema de transporte coletivo de passageiros no Município
Governador Celso Ramos	Lei Orgânica		<p>Lei Nº 585/2008 – Define novos limites e confrontações do perímetro urbano e altera o zoneamento aprovado pela Lei Nº 389/1996</p> <p>Lei Nº 751/2011 – Amplia o zoneamento urbano ao longo da BR-101</p> <p>Lei Nº 720/2011 – Dispõe sobre o zoneamento do uso do solo do entorno do aeródromo – Zuseado do Município</p> <p>Lei Nº 891/2013 – Altera novos limites e confrontações do zoneamento da Lei 389/96 (Plano</p>			Lei Nº 820/2013 – Regulamenta a concessão do Auxílio Passe Escolar

Ente Político	Organização Administrativa	Organização / Região Metropolitana	Direito Urbano	Licenciamento Ambiental	Licitações e Contratos Administrativos	Trânsito e Transporte
			Diretor), transformando parte em área mista de serviço na Rua Thomas Manoel de Souza em areias			
	Lei Nº 767/2011 – Autoriza o ingresso do Município de Governador Celso Ramos no Consórcio Público denominado de Consórcio Intermunicipal para gestão integrada dos resíduos sólidos urbanos da Grande Florianópolis		Lei Nº 927/2013 – Altera a Lei Nº 849 de 6 de agosto de 2013, que institui a criação do solo criado no Município de Governador Celso Ramos, alterando os gabaritos pré-estabelecidos por Lei			
			Lei Nº 849/2013 – Institui a criação do solo criado no Município de Governador Celso Ramos			
Palhoça	Lei Orgânica			Lei Nº 1692/2003 – Institui a	Decreto Nº 1318/2003 – Fixa	Decreto Nº 756/99 – Regula o Trânsito na Rua Arcanjo da Silva

Ente Político	Organização Administrativa	Organização / Região Metropolitana	Direito Urbano	Licenciamento Ambiental	Licitações e Contratos Administrativos	Trânsito e Transporte
			<p>Lei Complementar Nº 15/93 – Plano Diretor</p>	Fundação Municipal do Meio Ambiente	normas para procedimentos licitatórios	<p>Lei Nº 1529/2002 – Dispõe sobre a utilização de bem público de uso comum do povo, para estacionamento “tipo zona verde” no Município de Palhoça</p>
			<p>Lei Nº 16/93 – Dispõe sobre o zoneamento de uso e ocupação do território do Município de Palhoça</p>			<p>Lei Nº 3371/2010 – Institui e disciplina Sistema de Transporte Aquaviário</p>
			<p>Lei Nº 18/93 – Parcelamento do Solo Urbano</p>			<p>Lei Nº 3091/2009 – Estabelece critérios para o embarque e desembarque de pessoas portadoras de necessidades especiais nos veículos de transporte coletivo</p>
			<p>Lei Nº 3173/2009 – Perímetro urbano – Fixa os limites urbanos do Município de Palhoça</p>	<p>Lei Nº 1891/ 2009 – Cria o Conselho Municipal do Meio Ambiente – COMDEMA</p>		<p>Lei Nº 1758/2003 Dispõe sobre Serviço de táxi no município</p>
						<p>Lei Nº 1139/ 2001 - Autoriza o Poder Executivo a Constituir e Organizar o Departamento De Transporte e Trânsito De Palhoça- DTPA e Dá Outras Providências</p>
						<p>Decreto Nº 266/2006 – Regulamenta o Sistema de Estacionamento em Logradouros e Vias Públicas (Zona Verde)</p>
						<p>Lei Nº 1708/2003 – Dispõe sobre Serviço especial de Transporte Escolar</p>

Ente Político	Organização Administrativa	Organização / Região Metropolitana	Direito Urbano	Licenciamento Ambiental	Licitações e Contratos Administrativos	Trânsito e Transporte
			<p>Lei Nº 887/99 – Dispõe sobre a funcionalidade e adaptação dos logradouros e das Edificações de Uso Público a fim de garantir acesso adequado a pessoas portadoras de deficiência</p> <p>Lei Nº 850/99 – Zoneamento - Fixa os limites urbanos do Município de Palhoça</p> <p>Lei Nº 283/84 – Altera o Parcelamento de solo da área industrial do Município</p>	<p>Lei Nº 2687/2007 – Cria medida compensatória específica</p>		<p>Lei Nº 1296/ 2001 - Dispõe Sobre o Sistema De Transporte Coletivo De Passageiros No Município De Palhoça, Aprova o Código Disciplinar, Institui o Programa De Aparelhamento e Modernização Do Sistema De Transporte Coletivo Do Município</p> <p>Lei Nº 300/94 – Cria o Conselho Municipal de Transporte Público</p> <p>Decreto Nº 1557/ 2004 – Reajusta e reduz tarifas de táxi</p>
Rancho Queimado	Lei Orgânica		<p>Lei Complementar Nº 2/2008 – Plano Diretor</p> <p>Lei Complementar Nº 6/2009 – Dispõe sobre a criação da</p>			<p>Lei Complementar Nº 2/2011 – Estabelece normas para prestação dos serviços de transporte individual de passageiros em</p>

Ente Político	Organização Administrativa	Organização / Região Metropolitana	Direito Urbano	Licenciamento Ambiental	Licitações e Contratos Administrativos	Trânsito e Transporte
			Zona Urbana Especial de Rio dos Bugres de acordo com o Plano Diretor Participativo de Rancho Queimado			veículos de aluguel providos de taxímetro
	Lei Nº 807/85 – Institui o Fundo de Desenvolvimento Municipal		Lei Nº 809/92 – Fixa as diretrizes e a estrutura de Gestão do Plano Diretor do Município			Lei Nº 5/64 – Cria o Departamento Municipal de Estradas e Rodagem Rancho Queimado
	Lei Nº 1168/2003 – Autoriza o Poder Executivo Municipal a celebrar convênio com o Governo do Estado de Santa Catarina e a Secretaria de Infraestrutura, através do Departamento de Transporte e Terminais		Lei Nº 811/92 – Dispõe sobre o zoneamento de usos e ocupação do território do Município			
			Lei Nº 1147/2003 – Dispõe sobre a ocupação do solo na área urbana do Município por meio dos denominados Condomínios Fechados			Lei Nº 642/90 – Concede isenção no transporte de passageiros para deficientes
Santo Amaro da Imperatriz	Lei Orgânica		Minuta de Anteprojeto da Lei Do Plano Diretor do	Lei Nº 553/83 – Cria o Conselho Municipal de	Lei Nº 2111/2010 – Dispõe sobre a outorga e a gestão	Lei Nº 1995/2009 - Autoriza o estacionamento de veículos em

Ente Político	Organização Administrativa	Organização / Região Metropolitana	Direito Urbano	Licenciamento Ambiental	Licitações e Contratos Administrativos	Trânsito e Transporte
			<p>Município de Santo Amaro</p> <p>Lei Complementar Nº 19/2002 – Dispõe sobre a autorização de uso do subsolo e do espaço aéreo das áreas, das vias e dos logradouros públicos, bem como das obras de arte do Município, para as finalidades específicas</p> <p>Lei Complementar Nº 98/2011 – proíbe licenciamento de novas Lei Nº 1761/2006 – Declara área industrial no Município de Santo Amaro da Imperatriz</p> <p>Lei Nº 1598/2004- Dispõe sobre o parcelamento do solo para fins de Condomínio</p>	Defesa do Meio Ambiente - CONDEMA	de concessão visando a criação, confecção, instalação e manutenção de relógios eletrônicos digitais de tempo, temperatura, qualidade do ar e outras informações institucionais, de abrigos de para de transporte de passageiros e de totens indicativos de parada de ônibus, com exploração publicitária	<p>regime rotativo em vias que especifica</p> <hr/> <p>Lei Nº 1995/ 2009 - Autoriza o estacionamento de veículos em regime rotativo em vias que especifica</p> <hr/> <p>Lei Nº 419/78 – Aprova plano rodoviário municipal</p>

Ente Político	Organização Administrativa	Organização / Região Metropolitana	Direito Urbano	Licenciamento Ambiental	Licitações e Contratos Administrativos	Trânsito e Transporte
			<p>Lei Nº 1282/98 – Dispõe sobre o parcelamento do solo da ZTM-1</p> <p>Lei Nº 945/93 – Dispõe sobre o parcelamento do solo urbano do Município de Santo Amaro da Imperatriz</p> <p>Lei Nº 891/91 – Dispõe sobre obras e edificações no Município de Santo Amaro da Imperatriz</p> <p>Lei Nº 476/80 – Define objetivos e fixa diretrizes de atuação para o desenvolvimento municipal, instituindo o plano físico territorial urbano do município</p> <p>Lei Nº 1359/99 – Dispõe sobre os serviços de pavimentação de</p>			<p>Lei Complementar Nº 44/2007 – Institui Entidade Executiva de Trânsito no Município de Santo Amaro da Imperatriz</p> <p>Lei Complementar Nº 66/2010 - Institui Entidade Executiva de Trânsito no Município de Santo Amaro da Imperatriz</p> <p>Lei Nº 1543/ 2003 – Dispõe sobre a regulamentação do trânsito nas ruas “Padre Isidro Duarte e Silva” e “Escrivão Alfredo Porto”</p> <p>Lei Nº 1901/2008 – Institui o Conselho Municipal de Trânsito de Santo Amaro de Imperatriz</p> <p>Lei Nº 2322/2013 – Dispõe sobre o Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros no Município de Santo Amaro da Imperatriz</p>

Ente Político	Organização Administrativa	Organização / Região Metropolitana	Direito Urbano	Licenciamento Ambiental	Licitações e Contratos Administrativos	Trânsito e Transporte
			<p>vias públicas municipais e cria o Pró pavimento, Programa de Pavimentação</p> <p>Lei Nº 2323/2013 - Autoriza implantação de Via Pública</p> <p>Lei Nº 2324/2013 - Autoriza implantação de Via Pública</p>			<p>Lei Nº 1745/2006 (REVOGADA) – Autoriza o Poder Executivo a Conceder, a exploração dos serviços públicos de transporte coletivo, no âmbito do Município</p> <p>Lei Nº 2322, de 30 de setembro de 2013 – Dispõe sobre o Sistema de Transporte coletivo de passageiros do município e revoga lei Nº 1745/2006</p>
São Bonifácio	Lei Orgânica		<p>Lei Complementar Nº 93/2010 – Plano Diretor</p> <p>Lei Nº 553/89 – Atualiza o Perímetro Urbano do Município</p>			<p>Lei Nº 755/93 – Autoriza a realização do serviço público de transporte rodoviário municipal de passageiros</p> <p>Lei Nº 605/90 – Estabelece normas gerais para os serviços de transporte de passageiros em veículos das categorias automóveis e utilitários de aluguel</p> <p>Lei Nº 901/97 – Dispõe sobre o Transporte Coletivo Municipal de Passageiros</p>

Ente Político	Organização Administrativa	Organização / Região Metropolitana	Direito Urbano	Licenciamento Ambiental	Licitações e Contratos Administrativos	Trânsito e Transporte
	Lei Nº 380/85 – Autoriza o Poder Executivo a firmar Convênio com o Governo do Estado, através da Secretaria dos Transportes e Obras (FEAR)					Lei Nº 152/75 - Autoriza chefe do Poder Executivo a Regularizar o Serviço de Transporte de passageiros em táxis no Município
			Lei Nº 213/78 – Delimita o Perímetro Urbano da Sede do Município de São Bonifácio			Lei Nº 479/88 - Autoriza o chefe do Poder Executivo a transferir pontos de táxi
						Lei Nº 565/89 - Autoriza Chefe do Poder Executivo a Regularizar o Serviço de Transporte de Passageiros em Táxi
São José	Lei Orgânica		Lei Nº 1605/85 - Plano Diretor	Lei Nº 4428/2006 - Dispõe sobre a proteção e melhoria da qualidade ambiental e regulamentação das juntas administrativas de recursos de infrações ambientais	Lei Nº 4730/ 2008 – Institui o Programa Municipal de Parcerias Público-Privadas e cria o Conselho Gestor de Parcerias Público Privadas do Município de São José	Lei Nº 4609/2008 - Dispõe sobre o Sistema de Transportes Coletivo de Passageiros no Município de São José
			Lei Nº 1604/58 – Fixa os objetivos, as diretrizes e as estratégias do Plano Diretor			Lei Nº 3981/2003 - Projeto de Lei nº 036/03 Governamental, que cria o departamento de trânsito do Município de São José – DETRANSJ
						Lei Nº 3714/2001 - Dispõe sobre a obrigatoriedade de fixar nos abrigos para passageiros de ônibus, em papel colante especial, os horários das linhas do transporte coletivo que circulam pelo local

Ente Político	Organização Administrativa	Organização / Região Metropolitana	Direito Urbano	Licenciamento Ambiental	Licitações e Contratos Administrativos	Trânsito e Transporte
						Lei Nº 3755/2001 - Dispõe sobre a gratuidade no transporte coletivo da municipalidade para deficientes: físico, auditivo, mental e visual
			Lei Nº 1606/85 – Lei de Parcelamento do Solo Urbano	Lei Nº 2236/90 - Dispõe sobre a proteção de encostas		Lei Nº 4934/2009 - institui o sistema de estacionamento rotativos e remunerados nas vias e logradouros públicos
			Lei Complementar Nº 39/2009 - Dispõe sobre a fixação de prazos para o parcelamento, a edificação ou a utilização do solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado, nos termos do art. 106 da Lei Orgânica do Município e do art. 239 da Lei Complementar 021/2005, e dá outras providências.		Lei Nº 3336/99 - Dispõe sobre a criação do Conselho Municipal do Meio Ambiente de São José	Lei Nº 4934/2009 – Institui sistema de estacionamento rotativos e remunerados nas vias e logradouros público

Ente Político	Organização Administrativa	Organização / Região Metropolitana	Direito Urbano	Licenciamento Ambiental	Licitações e Contratos Administrativos	Trânsito e Transporte
	<p>Lei Nº 2122/90 - Autoriza o chefe do Poder Executivo Municipal a promover a adesão do Município a grupos de consórcios, com o fim de adquirir equipamentos e veículos rodoviários</p>		<p>Lei Nº 3685/2001 – Altera o artigo 1º da Lei 3.069 de 23 de outubro de 1997, que alterou o anexo 9 da Lei 1605/85 de 17 de abril de 1985</p>	<p>Lei Nº 3731/ 2001 - Dispõe sobre ruídos urbanos nocivos à saúde e proteção do bem-estar e do sossego público</p>		<p>Lei nº 799/71 - Dispõe sobre a tarifa dos taxis</p>
		<p>Lei Nº 3684/2001 – Altera o anexo 10 da Lei Municipal nº 1812, de 13 de outubro de 1987</p>	<p>Lei Nº 800/71 - Obriga o uso do taxímetro</p>			
		<p>Lei Nº 4871/2009 - Cria as zonas de interesse social - zeis, para fins de regularização fundiária e dá outras providências</p>	<p>Lei Nº 803/71- Estabelece regras para concessão dos serviços de taxi</p>			
		<p>Lei Nº 3317/99 - Cria Secretaria Extraordinária para o Desenvolvimento Urbano do Município de São José, dispõe sobre sua organização e</p>	<p>Lei Nº 860/73 – Estabelece escala de trabalho para taxistas</p>			

Ente Político	Organização Administrativa	Organização / Região Metropolitana	Direito Urbano	Licenciamento Ambiental	Licitações e Contratos Administrativos	Trânsito e Transporte
			estrutura, estabelece sua competência Lei Nº 4403/2005 - dispõe sobre a concessão de uso das áreas públicas, para constituição de loteamento fechados			Lei Nº 4352/2005 – Dispõe sobre o serviço especial de transporte escolar do Município de São José
São Pedro de Alcântara	Lei Orgânica		Lei Complementar Nº 80/2011 – Plano Diretor	Lei Nº 32/97 – Desconstitui a área de Proteção Ambiental no Município de São Pedro de Alcântara		Lei Nº 42/97 – Dispõe sobre a criação de Pontos de Táxi
			Lei Complementar Nº 91/2013 – Institui o Conselho de Desenvolvimento Municipal de São Pedro de Alcântara	Lei Nº 125/99 – Cria e Denomina área de Proteção Ambiental Municipal –APA Municipal na localidade do Campo de Demonstração		Lei Nº 73/98 - Autoriza firmar convênio com o Governo do Estado para o Transporte Escolar

Fonte: Sites das Prefeituras e do Governo do Estado; Análise MMSO

2.2.4. Planos de Mobilidade Urbana

A Lei Federal n. 12.587, de 3 de janeiro de 2012, mais conhecida como Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana (“LPNMU”), instituiu diretrizes da política nacional de mobilidade e elegeu o Plano de Mobilidade Urbana como o instrumento de sua efetivação. O art. 24 da LPNMU estabeleceu, ao lado da necessidade de seus princípios, diretrizes e objetivos estarem contemplados nos Planos de Mobilidade Urbana, os grandes temas a serem necessariamente tratados por esses últimos, e que são:

- a) serviços de transporte público coletivo;
- b) circulação viária;
- c) infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;
- d) acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;
- e) integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;
- f) operação e disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;
- g) polos geradores de viagens;
- h) áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;
- i) áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;
- j) mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e
- k) sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.

Tecnicamente, o Plano de Mobilidade Urbana, com esse nível de abrangência, consistirá de uma lei municipal de reforma ou adaptação do Plano Diretor do respectivo Município. Isso porque, sendo o Plano Diretor uma lei municipal, será necessária outra lei municipal para integrar ao Plano Diretor o Plano de Mobilidade Urbana (paralelismo das formas). Tal necessidade de integração é determinada pelo § 3º do art. 24 da LPNMU:

“§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser integrado ao plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 3 (três) anos da vigência desta Lei.”

Adiciona o § 4º a esse dispositivo que o não cumprimento tempestivo dessa obrigação por parte de qualquer Município acarretará o impedimento de o Município faltoso receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana, enquanto não ocorrer a integração do Plano de Mobilidade Urbana ao Plano Diretor.

Embora tal dispositivo ainda não tenha sido aplicado, observamos que o prazo assinalado expira em meados de abril de 2015, data na qual a vigência da lei, considerada a *vacatio legis* de cem dias, completa três anos. Isso permite ainda afirmar que os Municípios que não tenham, em meados de abril de 2015, editado lei municipal de reforma ou adaptação do respectivo Plano Diretor, no sentido de a ele integrar o Plano de Mobilidade Urbana, ficarão impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados este setor.

Até o presente momento, não tomamos conhecimento de nenhum Município da área de abrangência do PLAMUS que tenha cumprido tal determinação legal. Esse fato revela, porém, um aspecto positivo, que é a possibilidade de todos os Planos de Mobilidade Urbana a serem editados por cada um dos treze Municípios contemplados pelo PLAMUS utilizarem os resultados desse último em sua elaboração, com a vantagem de contemplarem diretrizes de integração metropolitana.

O ideal seria que Municípios que estejam com seus Planos de Mobilidade Urbana em elaboração aguardassem os resultados do PLAMUS, de modo a poder incorporá-los na versão final do Plano. Caso o projeto de lei de integração do Plano de Mobilidade Urbana ao Plano Diretor já tenha sido encaminhado à Câmara de Vereadores, o Município poderá apresentar, alternativamente, um substitutivo ao projeto ou um novo projeto a ser subsequentemente aprovado, contemplando os resultados do PLAMUS. É recomendável a celebração de, pelo menos, um convênio simples entre Estado e cada um dos Municípios, no sentido de que haja o comprometimento desses últimos em incorporar os resultados do PLAMUS aos seus Planos de Mobilidade Urbana e, subsequentemente, aos seus Planos Diretores.

2.2.5. Controvérsias relevantes

Algumas questões jurídicas relevantes para o desenvolvimento do PLAMUS foram ou ainda são objeto de controvérsias, versando sobre a constitucionalidade de determinadas leis ou outros atos normativos. Tais controvérsias travaram-se ou ainda se travam tanto no âmbito estadual, perante o TJSC, quanto federal, perante o Supremo Tribunal Federal – STF.

Elas deverão ser consideradas para fins de modelagem das proposições no âmbito do PLAMUS. Com efeito, os assuntos tratados por meio dessas controvérsias referem-se, na maior parte das vezes, a aspectos jurídicos centrais em matéria de gratuidades tarifárias, licenciamento ambiental e prorrogações automáticas de concessões ou autorizações expiradas na área de serviços de transporte. Além de servirem como justificativas das proposições, tais precedentes ajudam a fixar o quadro normativo que deverá ser observado pelos projetos resultantes do PLAMUS.

Sem prejuízo do precedente mencionado no item 2.2.2, acima, referente a acórdão do TJSC que julgou pela inconstitucionalidade de lei do Município de São José que determinava a prorrogação automática das concessões de transporte coletivo de passageiros, importa tratar, em primeiro lugar, do Agravo de Instrumento convertido, por decisão monocrática da Ministra Carmen Lúcia, em Recurso Extraordinário, atualmente em tramitação perante o STF⁸.

A par do histórico e dos incidentes processuais, a questão diz respeito à constitucionalidade de dispositivos de lei complementar editada pelo Município de Florianópolis, questionados pelo Ministério Público Estadual por prorrogarem contratos de concessão ou permissão de serviços de transporte coletivo de passageiros, vencidos, precários ou sem prazo, independentemente de processo licitatório. Observe-se que a semelhança para com o caso de São José, acima mencionado, é expressiva. Julgada a ADIN de âmbito estadual improcedente na origem pelo TJSC que considerou, naquele momento, constitucionais os dispositivos da lei municipal⁹, a questão aguarda julgamento definitivo pelo STF, o qual poderá não ocorrer por perda do objeto, em vista da realização pelo

⁸ AI 663.819 SC, 25/11/2009.

⁹ Note-se, portanto, que a decisão, nesse caso, foi oposta àquela tomada para o Município de São José.

Município de Florianópolis da licitação para concessão dos serviços de transporte coletivo de passageiros, tendo sido abertos os envelopes no corrente ano de 2014, conforme será apresentado no item 2.4.2, abaixo.

De toda forma, como referiu a Ministra Carmen Lucia, relatora do Agravo de Instrumento convertido em Recurso Extraordinário, o STF tem precedentes que concluem pela irrefragável necessidade de prévia licitação e, por conseguinte, pela inconstitucionalidade de quaisquer leis que prorroguem automaticamente contratos de concessão ou permissão em curso, estejam vigentes ou não, precários ou formalizados, com ou sem prazo¹⁰.

Seguem abaixo sumários das principais ADIN de âmbito estadual, nas matérias jurídicas relevantes para o PLAMUS, que merecem ser conhecidas e consideradas para fins de diagnóstico institucional e tomada de ações imediatas.

2.2.5.1. Ação direta de inconstitucionalidade n. 1988.055108-0

Relator: João José Schaefer

Órgão Julgador: Órgão Especial

Julgado em: 03/05/2000

Andamento: Encerrado

Objeto: Lei n. 3.757/92, do Município de Florianópolis, que determinou aos permissionários e concessionários de transportes coletivos urbanos a concessão de desconto de 10% (dez por cento) nos passes comuns, sob a alegação de que estaria em desacordo com o art. 137, § 2o., II da Constituição do Estado.

Resumo: A Federação das Empresas de Transportes de Passageiros dos Estados do Paraná e Santa Catarina propôs ação direta de inconstitucionalidade em face da Lei Municipal n. 3.757, de 30 de

¹⁰ Nesse sentido o AI 637.782-ED, Rel. Min. Guilmar Mendes, 2ª Turma, DJe 21.11.2008, e o RE 140.989 Rel. Min. Octavio Galotti, 1ª Turma, DJ 27.8.1993.

abril de 1992, do Município de Florianópolis, que determinou "aos permissionários ou concessionários do transporte coletivo urbano de Florianópolis a expedição de passes comuns com o abatimento de 10% (dez por cento)".

O requerente sustentou que fora violado o inciso II do § 2º do art. 137 da Constituição Estadual, já tendo o Núcleo de Transporte da Prefeitura afirmado que a implantação do desconto traria uma redução de receita para as empresas da ordem de 6% (seis por cento), restando caracterizado, assim, que a lei em apreço viola o equilíbrio da relação entre a receita e os encargos dos concessionários ou permissionários do transporte coletivo urbano.

No entanto, o órgão Especial do Tribunal Pleno decidiu, por votação unânime, indeferir a liminar consignando que os dispositivos supostamente violados da Constituição Estadual não se mostram de obrigatória observância pelos Municípios, porque, embora constantes de capítulo relativo aos "princípios gerais da economia catarinense", do título VIII, "da ordem econômica e financeira", revelam-se destinados exclusivamente ao Estado de Santa Catarina, e não, portanto, aos Municípios.

Ainda, segundo o Tribunal de Justiça de Santa Catarina, a outorga de um desconto de 10% sobre as tarifas dos passes comuns não seria capaz de romper o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, e afetar a justa remuneração do capital empregado, uma vez que a lei condiciona o desconto ao pagamento antecipado da condução que vai ser usada no período de duração do passe.

2.2.5.2. Ação Direta de Inconstitucionalidade n. 2010.025686-6

Relator: Fernando Carioni

Órgão Julgador: Órgão Especial

Julgado em: 20/07/2011

Andamento: Processo desarquivado em 03/06/2013, em virtude de Recurso Especial ainda pendente de julgamento.

Objeto: art. 64, caput e parágrafo, da Lei Complementar Municipal n. 085, de 11 de setembro de 2001, que dispõe sobre o serviço de táxi no município de Florianópolis, que estabelecia que as autorizações e permissões que estivessem com o prazo vencido e aquelas que estivessem em vigor

por prazo indeterminado, inclusive por força de legislação anterior, seriam mantidas pelo prazo de 15 anos a contar da Lei.

Resumo: O Procurador-Geral de Justiça do Estado de Santa Catarina ajuizou ação direta de inconstitucionalidade, com pedido de medida cautelar, contra o art. 64, caput e parágrafo, da Lei Complementar Municipal n. 085, de 11 de setembro de 2001 que dispõe sobre o serviço de táxi no município de Florianópolis.

A norma impugnada estabelecia que as autorizações e permissões que estivessem com o prazo vencido e aquelas que estivessem em vigor por prazo indeterminado, inclusive por força de legislação anterior, seriam mantidas pelo prazo de 15 anos a contar da Lei.

O impetrante sustentou que a disposição legislativa impugnada ofende o art. 137 da Constituição do Estado, em simetria com o disposto no art. 175 da Constituição Federal. Esclarece que o serviço de transporte individual de pessoas, realizado através de veículos de aluguel, como no caso dos táxis constitui serviço público e que, como tal, poderá ter sua prestação delegada a terceiros. Aduz que, no entanto, que essa delegação reclama processo licitatório, o que, no dispositivo impugnado, foi dispensado.

Acrescentou que todos os possuidores de autorizações ou permissões para a exploração do serviço na época, não importando se em situação regular ou não, tiveram-nas estendidas por mais 15 (quinze) anos, inclusive com a possibilidade de prorrogá-las por igual período, independentemente da realização de processo licitatório.

O município de Florianópolis argumentou, em resposta, a inexistência de inconstitucionalidade direta diante do disposto no art. 137 da Constituição Estadual, alegando que o texto constitucional permite, de forma taxativa, a hipótese de prorrogação. Afirma que a norma impugnada contempla a possibilidade de prorrogação, por entender que a nova legislação requer tempo transacional para ser aplicada definitivamente. Conclui, por fim, que em nenhum momento mostrou-se contrário à licitação, apenas utilizou-se de um expediente que lhe cabe, conforme faculta a lei.

A Câmara Municipal de Florianópolis, por sua vez, asseverou que em momento algum a legislação em exame pretendeu extirpar o procedimento licitatório do processo de planejamento, controle e fiscalização do serviço de táxi. Destacando que a disposição dita inconstitucional visava apenas a

proteger situações preexistentes que não poderiam ficar desamparadas, sob pena de causar profunda perturbação social.

O órgão Especial, por votação unânime, julgou procedente o pedido para declarar inconstitucional o art. 64, caput e parágrafo único, da Lei n. 085/2001 do município de Florianópolis/SC, cujos efeitos tiveram início após decorridos 6 meses do trânsito em julgado da decisão, prazo este destinado à realização e à conclusão do procedimento licitatório, com a fixação de multa diária por descumprimento da ordem judicial, no valor de R\$50.000,00 (cinquenta mil reais), a ser suportada pelo Prefeito Municipal.

2.2.5.3. Ação direta de inconstitucionalidade n. 01.009067-8

Relator: Francisco Oliveira Filho

Órgão Julgador: Órgão Especial

Julgado em: 02/10/2002

Andamento: Encerrado

Objeto: Lei Complementar n. 83, de 6 de novembro de 1995, que autoriza a construção de via pública mediante aterro de praia.

Resumo: O Ministério Público do Estado de Santa Catarina ajuizou ação direta de inconstitucionalidade em face da Lei Complementar n. 83, de 6 de novembro de 1995, que instituiu Via Pública, denominando-a, para fins de endereçamento postal, de servidão Aurélio Garcia, na extensão de 170,00m (cento e setenta metros), o logradouro localizado no Distrito da Lagoa da Conceição, em Florianópolis.

Alega-se nos autos que tal lei autorizava a construção de via pública mediante aterro inadequado de praia, ferindo princípios resguardados na Constituição Federal, quais sejam do dever da política municipal de desenvolvimento urbano de atender “às funções sociais da comunidade, garantindo a ocupação do solo, o controle sobre a expansão, vazios e manutenção das características naturais”, em razão do direito difuso ao meio ambiente ecologicamente equilibrado.

Tanto quanto a Constituição do Estado, a Constituição Federal, em seu art. 225, § 4º, disciplinou a preservação do meio ambiente quando da exploração das Zonas Costeiras, além da Lei Federal n. 7.661, de 16 de maio de 1988, que instituiu o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro.

Ademais, o diploma legal violava o art. 25 do ADCT da Constituição Catarinense, que proíbe na orla marítima normas "menos restritivas que as existentes sobre o uso do solo, do subsolo e das águas, bem como sobre a utilização de imóveis no âmbito de seu território" até a edição de Plano Estadual de Gerenciamento Costeiro.

Dessa forma, o Órgão Especial do Tribunal Pleno, por votação unânime, acolheu o entendimento do requerente de que a lei impunha um regime de proteção menos restritivo que as normas preexistentes sobre orla marítima, ferindo o art. 25 da ADCT da Constituição do Estado, deferindo, assim, a medida liminar.

2.3. Processos legislativos em andamento

Com relação à tramitação de projetos de lei, merece referência o Projeto de Lei Complementar n. 0001.8.2014 ("PLC"), encaminhado pelo Governador do Estado de Santa Catarina à Assembleia Legislativa em 13 de fevereiro do ano corrente, acompanhada de apresentação e justificativas assinadas pelos Secretários de Estado da Casa Civil e do Planejamento.

Os dois grandes temas de que trata o PLC são (i) a criação da RMF e (ii) a criação de uma entidade autárquica denominada SUDERF – Superintendência de Desenvolvimento da Região Metropolitana da Grande Florianópolis.

O primeiro tema causa alguma estranheza, uma vez que a RMF já é atualmente estabelecida pela LC 495/10, comentada no item 2.2.1, acima. Verifica-se a supressão da noção de Núcleo Metropolitano, com a RMF passando a ser constituída por oito dos nove Municípios que, no texto vigente, incluem-se no Núcleo Metropolitano, sem o Município de Governador Celso Ramos que passa a estar inserido, juntamente com os demais que já estavam nessa classificação, na chamada Área de Expansão Metropolitana da RMF.

O PLC enumera as funções públicas de interesse comum, e entre elas prevê a “prestação integrada dos serviços de transporte coletivo de passageiros e mobilidade urbana”, observada a política nacional definida em lei, isto é, a LPNMU.

Em tema semelhante, tivemos o ensejo de comentar, em meados de janeiro do ano corrente, anteprojeto de lei apresentado pelo COMDES – Conselho Metropolitano para o Desenvolvimento da Grande Florianópolis que previa a criação de um Fundo de Desenvolvimento Metropolitano – FDM voltado ao financiamento de programas, projetos e investimentos relacionados às funções públicas de interesse comum. O anteprojeto prevê as seguintes fontes de recursos para constituição do fundo:

- a) recursos do Estado e dos Municípios a ele destinados por disposição legal, na proporção de 50% (cinquenta por cento) de recursos do Estado e 50% (cinquenta por cento) de recursos dos Municípios que integram a região metropolitana, proporcionalmente à receita corrente líquida de cada Município;
- b) dotações orçamentárias ou transferências da União destinadas à execução de planos e programas sob a orientação do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado;
- c) produtos de operações de crédito, internas ou externas, contraídas pelo Estado ou por Município integrante da região metropolitana, para financiamento de funções públicas de interesse comum;
- d) retornos de financiamentos concedidos com recursos do FDM;
- e) resultados das aplicações financeiras das disponibilidades transitórias de caixa;
- f) dotações a fundo perdido consignadas ao FDM por organismos nacionais ou internacionais, inclusive por organizações não governamentais;
- g) auxílios, subvenções, dotações e outros recursos.

A proposta é, em linhas gerais, positiva, mas mereceu algumas ponderações que são igualmente válidas para o PLC em tramitação. Primeiramente, em matéria de regiões metropolitanas, é indispensável considerar hoje, no Brasil, o importante precedente da ADIN nº 1842 (“ADI”), julgada em 2013 pelo STF.

No âmbito dessa ADIN, o STF discutiu a competência do Estado do Rio de Janeiro para prover e gerir serviços públicos de interesse local (notadamente o de saneamento básico) em Regiões Metropolitanas. A polêmica tratada na ADIN remonta à década de 1990, quando o estado do Rio de Janeiro editou duas leis que criaram a Região Metropolitana do Rio de Janeiro e a Microrregião dos Lagos (Lei Complementar 87/89) e estabeleceram as competências e as formas de gestão dos serviços metropolitanos (Lei 2.869/97). Em seus termos, os serviços de interesse comum, em especial os de saneamento, seriam tratados e deliberados em Conselho, composto por municípios e Estado, sendo atribuída ao Estado a palavra final nas decisões. Assim, o Conselho assumia um caráter de órgão consultivo, na medida em que a decisão final estava a cargo, tão somente, do Estado do Rio de Janeiro, limitando a participação efetiva dos municípios na gestão associada dos serviços na região metropolitana. Em virtude da transferência de competências promovida por essas normas, houve quem questionasse a sua constitucionalidade.

A controvérsia decorre, na realidade, de uma imprecisão contida no próprio texto da Constituição da República, ao não determinar de que forma os serviços públicos tidos como de 'interesse comum' devam ser prestados no âmbito de uma região metropolitana. A rigor, os municípios devem organizar e prestar, diretamente ou por meio de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local. Por outro lado, a Constituição estabelece que as regiões metropolitanas sejam criadas pelos Estados para integrar a organização, o planejamento e a execução de "funções públicas de interesse comum". Assim, surgiram diversas correntes para explicar se a integração, propiciada pelas regiões metropolitanas, estaria a cargo do Estado, isoladamente, ou dos Estados e municípios, de maneira compartilhada, ou ainda, apenas dos Municípios, em função de ser deles a competência constitucional para gerir serviços de interesse local.

Em meio a esse cenário, a ADIN 1842 foi ajuizada em junho de 1998. Os requerentes entendiam que a transferência de competências, promovida pelas leis estaduais questionadas, violava uma série de regras e princípios de natureza constitucional. Pretendia-se que o STF declarasse que os municípios deveriam ter a última palavra no que tange à prestação dos serviços de saneamento básico, no âmbito da região metropolitana. Ou seja, o ponto central discutido nos autos foi o da legitimidade das disposições normativas que, ao instituir a região metropolitana do Rio de Janeiro e a

microrregião dos Lagos, transferiram do âmbito municipal para o estadual as competências administrativas e normativas próprias dos municípios, referentes aos serviços de saneamento básico.

No julgamento de mérito, a maioria dos Ministros do STF votou pela parcial procedência da ação, no sentido de que a gestão dos serviços de saneamento básico deve ser compartilhada entre os municípios e o Estado, embora não tenha sido definido o modelo que deverá ser adotado pelos entes federados para que o compartilhamento e a gestão associada sejam efetivados.

Em outras palavras, o STF entendeu não ser constitucional a edição de lei estadual que, ao regulamentar determinada região metropolitana, transfere para o Estado o exercício de atribuições que foram, pela Constituição Federal, atribuídas aos próprios Municípios (o que ocorre em relação aos serviços de interesse local).

Por tais razões, entendemos que qualquer dispositivo legal que atribua ao Estado - de forma exclusiva - a execução das funções públicas de interesse comum, direta ou indiretamente, contraria o disposto na decisão do STF no âmbito da ADI 1842. Nesse sentido, a execução das funções públicas de interesse comum deve sempre ser realizada de forma compartilhada entre o Estado e os Municípios.

Por “execução compartilhada” ou, como na terminologia do art. 241 da Constituição da República, “gestão associada”, entendemos não apenas a criação por lei estadual de órgãos colegiados nos quais tenham assento representantes dos Municípios, mas, fundamentalmente, a constituição conjunta de estruturas de colaboração governamental por meio de lei editada por cada um dos entes políticos participantes, mediante a qual se possa, inclusive, delegar determinadas competências materiais relacionadas à prestação de serviços públicos locais ou regionais.

Precisamente por essa razão, a viabilidade da efetiva integração metropolitana depende da celebração dos convênios de cooperação ou dos consórcios públicos e de toda a rede de contratos de direito público associada a tais convênios ou consórcios, tais como os contratos de programa e os contratos de rateio, tudo conforme o art. 241, da Constituição da República, disciplinado pela Lei Federal n. 11.107, de 6 de abril de 2005 (“Lei dos Consórcios Públicos”), e pelo respectivo Decreto regulamentador de n. 6.017, de 17 de janeiro de 2007. Observe-se que tal forma de colaboração

intergovernamental já é expressamente prevista pela LC 495/10, em seu art. 14, baseado, como se viu, no anterior art. 10, da revogada Lei 162/98.

Sobre o tema, é importante reproduzir a redação do art. 241 da Constituição da República, já citado:

“A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios disciplinarão por meio de lei os consórcios públicos e os convênios de cooperação entre os entes federados, autorizando a gestão associada de serviços públicos, bem como a transferência total ou parcial de encargos, serviços, pessoal e bens essenciais à continuidade dos serviços transferidos”.

Observa-se, nesse sentido, que a Constituição da República optou por deixar à autonomia dos entes federados a celebração de acordos político-administrativos (convênios de cooperação e consórcios públicos) como forma jurídica de perseguir a execução das funções públicas de interesse comum, sob a expressão, hoje consagrada, de “gestão associada de serviços públicos”.

Tal gestão associada, na forma da Lei dos Consórcios Públicos, poderá ocorrer sob a modalidade de convênio de cooperação ou de consórcio público, sendo resultante dessa segunda modalidade a associação pública, esta, nos termos do art. 41, IV, com personalidade jurídica.

Nada obstante, é possível entender que essas duas modalidades previstas na legislação federal, com arrimo no citado art. 241 da Constituição Federal, não esgotam as formas jurídicas da gestão associada de serviços públicos, sendo adequados, em determinados casos, os simples convênios, que não requerem edição de lei para sua celebração, e que serão regidos com base no art. 116, da Lei 8.666/1993, bem como disposições do Decreto-lei 200/1967 (arts. 9º, 10º, § 5º et passim). No mesmo sentido, não se vê razão para excluir a possibilidade de constituição de empresas estatais de caráter intergovernamental, sejam empresas públicas, sejam sociedades de economia mista, cuja participação acionária seja detida pelo Estado e pelos Municípios, o que poderá trazer inúmeras vantagens para projetos de mobilidade urbana contratados sob a forma de parcerias público-privadas, na medida em que tais empresas estatais, a se caracterizarem como não-dependentes, poderão figurar como Poder Concedente de tais contratos, a fim de evitar as limitações do art. 28, da Lei Federal de PPP.

A esse respeito, aliás, é importante mencionar que a própria Lei de Consórcios Públicos admitiu que estes constituirão associação pública ou, alternativamente, pessoa jurídica de direito privado. Dessa maneira, o procedimento da criação do consórcio público, com a celebração inicial do protocolo de intenções e a posterior ratificação legal deste último, poderia ser aplicado para disciplinar a constituição da empresa estatal intergovernamental, caso essa providência venha a se revelar como sendo a mais adequada no âmbito do PLAMUS.

2.4. Soluções Contratadas

2.4.1. Contratos administrativos comuns

Apresentamos abaixo uma sistematização sumária das principais ocorrências nos portais de transparência acerca de contratos ou atos administrativos relacionados ao engajamento de prestadores de serviços, fornecedores ou responsáveis por obras públicas diretamente concernentes à mobilidade urbana. Mencionamos, inclusive, os contratos que já estão vencidos, apenas para que se tenha um breve histórico dos últimos anos da prática das contratações administrativas relacionadas aos mais diversos tipos de transporte e que prestam fornecimentos, ainda que acessórios, aos sistemas de mobilidade urbana.

Tais ocorrências referem-se a contratos administrativos comuns tendo por objeto especialmente:

- a) prestação de serviços técnicos de projetos ou assessoria na elaboração ou aplicação de Planos Diretores ou de Planos de Mobilidade Urbana;
- b) prestação de serviços técnicos de engenharia para elaboração de projetos básicos ou executivos ou assessoria para obtenção de recursos de entidades multilaterais ou governamentais;
- c) aquisição de veículos para transporte escolar ou prestação de serviços de transporte escolar;
- d) implantação ou manutenção de componentes de mobiliário urbano;
- e) afretamentos de veículos e serviços de transporte para pessoal da administração pública ou colaboradores;
- f) locação de veículos ou prestação de serviços de transporte.

Tabela 3 – Contratos Angelina

Número do Contrato	Objeto	Data da Assinatura	Data do Vencimento	Valor	Contratado
24/2012	Contratação de serviço técnico especializado de engenharia civil, para acompanhamento, orientação, auxílio na fiscalização e aplicação do Plano Diretor Participativo Municipal, incluindo-se a análise e aprovação de projetos de construções e Contratação de serviço técnico especializado de engenharia civil, para acompanhamento e fiscalização da construção da creche municipal, posto policial, capela mortuária e elaboração de projeto técnico-financeiro para recuperação de estradas vicinais, bueiros	01/02/2012	31/12/2012	R\$16.500,00	Orofino Projetos de Engenharia Ltda. - ME
111/2013	Aquisição de veículos de transporte escolar diário de estudantes da educação básica das redes públicas de ensino nos Estados, Distrito Federal e Municípios, e demais entidades autorizadas a aderir ao programa de acordo com a legislação específica vigente, para atender ao Programa Caminho da Escola do Ministério da Educação.	12/08/2013	31/12/2013	R\$393.000,00	Marcopolo S/A

Fonte: Site da Prefeitura; Análise MMSO

Tabela 4 – Contratos Antônio Carlos

Número do Contrato	Objeto	Data da Assinatura	Data do Vencimento	Valor	Contratado
2/2010	Construção de 14 abrigos para passageiros de ônibus	25/01/2010	26/04/2010	R\$75.600,00	Brinquemark Diversões Ltda - EPP
39/2010	Contratação de veículo para o transporte de passageiros	12/04/2010	12/04/2011	R\$35.700,00	Silvetur Agência de Viagem e Turismo
03/2011 – 04/2011	Aquisição de veículos de transporte escolar diário de alunos da educação básica, para atender o programa Caminhos da Escola	04/01/2011	31/12/2012	R\$123.000,00 / R\$212.000,00	Iveco Latin America Ltda.

Fonte: Site da Prefeitura; Análise MMSO

Tabela 5 – Contratos Biguaçu

Número do Contrato	Objeto	Data da Assinatura	Data do Vencimento	Valor	Contratado
217/2011	Contratação de empresa especializada em realização de transporte de passageiros em ônibus / micro-ônibus e van	07/04/2011	31/12/2011	R\$64.740,00	Dodotur Transporte e Viagens Ltda
456/2011	Contratação de empresa prestadora de serviço de reforma e mudança de abrigos de passageiros de ônibus urbanos	06/12/2011	31/12/2011	R\$17.656,24	Suporte Comércio e Serviços Ltda
203/2012	Contratação de empresa especializada em realização de transporte de passageiros em ônibus / micro-ônibus e van	203/2012	31/12/2012	R\$97.916,50	Dodotur Transporte e Viagens Ltda
444/2012	Contratação de empresa para execução de 06 novos abrigos	15/08/2012	31/12/2012	R\$52.284,00	Suporte Comércio e Serviços Ltda
331/2013	Aquisição de abrigos de passageiros para o município de Biguaçu	04/06/2013	31/12/2013	R\$97.600,00	Apoio serviços de manutenção Ltda.
340/2013	Contratação de empresa prestadora de serviço de reforma e mudança de abrigos de passageiros de ônibus urbanos	17/06/2013	31/12/2013	R\$117.500,00	Dodotur Transporte e Viagens Ltda

Número do Contrato	Objeto	Data da Assinatura	Data do Vencimento	Valor	Contratado
27/2011	Contratação de empresa para execução de serviços de transporte escolar em veículo(s) de porte médio tipo van ou similar	01/02/2011	01/12/2011	R\$423.300,00	Dodotur Transporte e Viagens Ltda
136/2011	Serviço de transporte de passageiros para atender às escolas e centros de educação infantil em aulas-passeio, cursos de capacitação das merendeiras da rede municipal de ensino, dentre outros	04/03/2011	31/12/2011	R\$48.090,00	Dodotur Transporte e Viagens Ltda
202/2012	Contratação de empresa prestadora de serviço de transporte de pessoas para atender a Secretaria de educação para o ano letivo de 2012.	20/03/2012	31/12/2012	R\$36.975,00	Dodotur Transporte e Viagens Ltda
398/2012	Contratação de empresa prestadora de serviço de transporte escolar de alunos da rede de ensino de Biguaçu	11/07/2012	20/12/2012	R\$20.700,00	Dodotur Transporte e Viagens Ltda
22/2013	Terceirização do Serviço escolar que atenderá os alunos das Comunidades Graciosa, Fazenda, Arial, Fazenda de Dentro, Fazenda de Fora, Morro da Sorocaba, Morro do Tramabudo para EBM Prof. Roldão das Neves e do Bairro Bela Vista.	06/02/2013	31/12/2013	R\$52.284,00	Dodotur Transporte e Viagens Ltda

Fonte: Site da Prefeitura; Análise MMSO

Tabela 6 – Contratos Florianópolis

Número do Contrato	Objeto	Data da Assinatura	Data do Vencimento	Valor	Contratado
840/SMMU/2013	Contratação de empresa especializada em realiza transporte de passageiros em ônibus / micro-ônibus e van	16/09/2013	15/03/2014	R\$132.400,00	Metaflex Ltda - ME

Número do Contrato	Objeto	Data da Assinatura	Data do Vencimento	Valor	Contratado
758/SMCC/2013	Contratação de empresa de engenharia visando à elaboração da carta consulta para execução de projeto de captação de recursos junto ao Banco Interamericano de Desenvolvimento - BID para investimentos da Prefeitura Municipal de Florianópolis nas áreas de Transportes e Mobilidade Urbana.	15/08/2013	14/12/2013	R\$144.945,16	APPE – Assessoria para Projetos Especiais Ltda.
748/SMMU/2013	Serviços de consultoria para assessorar a comissão especial designada para elaboração do edital de licitação de concessão da prestação de serviço público de Transporte Coletivo de Passageiros no Município de Florianópolis/SC.	14/08/2013	12/12/2013	R\$76.457,00	Bonin – Engenharia de Avaliações Ltda
356/PMF/2013	Contratação de empresa especializada para prestar serviços de assessoria e apoio à Prefeitura Municipal de Florianópolis em atividades técnicas relativas a estudos e projetos de obras viárias urbanas, contenção de encostas, obras de arte especiais (OAE), macrodrenagem, recuperação de áreas degradadas, engordamento de praias, projetos de construção civil, projetos urbanísticos, montagem de programas de financiamento nacional e internacional, revitalização de áreas públicas, transporte de massa.	23/05/2013	23/05/2014	R\$9.781.713,56	Prosul - Proj. Supervisao e planej. Ltda.
852/STMT/2011	Contratação de empresa especializada para prestação de auditoria no sistema integrado de transporte público da capital e consultoria na elaboração de	01/12/2011	27/06/2012	R\$78.000,00	Bonin – Engenharia de Avaliações Ltda

Número do Contrato	Objeto	Data da Assinatura	Data do Vencimento	Valor	Contratado
	edital de licitação do transporte público de passageiros de Florianópolis				
0811/FME/2011	Contratação de empresa especializada para locação de veículo tipo ônibus e micro-ônibus	24/10/2011	31/12/2011	R\$100.000,00	Rodoviária Sta Terezinha Agência de Viagens e Turismo Ltda.
246/FMIS/2011	Elaboração de projetos executivos para o sistema de transporte Funicular (plano inclinado) na Rua José Boiteux, no Município de Florianópolis/SC.	21/03/2011	19/06/2011	R\$139.900,00	Iguatemi Consultoria e Serviços de Engenharia Ltda.
64/FME/2011	Contratação de empresa especializada para locação de veículos tipo ônibus com 42 lugares e microônibus com 24 lugares para o transporte de pessoas.	24/01/2011	20/12/2011	R\$100.000,00	Transsilvy Turismo e Cargas Ltda.
140/FMAS/2009	Contratação de empresa especializada para locação de veículo tipo ônibus para transporte de pessoas	26/02/2009	31/12/2009	R\$196.950,00	Transsilvy Turismo e Cargas Ltda.
715/SMTT/2008	Contratação de empresa especializada em manutenção de abrigos de passageiros, com fornecimento de peças.	11/12/2008	31/12/2008	R\$50.427,00	Suporte Comércio e Serviços Ltda.
43/SMTT/2008	Contratação de empresa especializada em manutenção de abrigos de passageiros, com fornecimento de peças.	14/01/2008	31/12/2008	R\$25.000,00	Suporte Comércio e Serviços Ltda.
242/EDUC/2013	Contratação de empresa para o transporte de alunos que residem na Costa da Lagoa e estudam nas escolas municipais: Eb. Henrique Veras e Ed. Costa da Lagoa	24/04/2013	31/12/2013	R\$80.000,00	Cooperativa dos Barq. Alt. Da Costa Lagoa Ltda.
475/FME/2012	Contratação de empresa especializada para locação de veículo tipo ônibus e micro-ônibus e van para o	15/06/2012	31/12/2012	R\$141.200,00	Tereza Agência de Viagem e Turismo Ltda.

Número do Contrato	Objeto	Data da Assinatura	Data do Vencimento	Valor	Contratado
	transporte de atletas da Fundação Municipal de Esportes.				
63/FMAS/2012	A contratação de empresa especializada no transporte de pessoa idosos, para participação nos eventos no Município de Florianópolis, conforme o Edital da referida proposta que fica fazendo parte integrante deste Contrato	01/02/2012	31/12/2012	R\$331.300,00	Sul Tur Transporte Rodoviário de Passageiros Turismo Ltda. - ME
563/EDUC/2011	Contratação de empresa especializada para locação de veículo para o transporte de alunos	27/06/2011	31/12/2011	R\$100.000,00	Sul Tur Transporte Rodoviário de Passageiros Turismo Ltda. - ME
298/FMAS/2011	Contratação de empresa especializada para locação de veículo para o transporte de pessoa com necessidades especiais	04/04/2011	31/12/2014	R\$25.145,00	ME Transguara Turismo Ltda. - ME

Fonte: Site da Prefeitura; Análise MMSO

Tabela 7 – Contratos Palhoça

Número do Contrato	Objeto	Data da Assinatura	Data do Vencimento	Valor	Contratado
005/2012	Seleção de empresa para desenvolver o projeto de transporte hidroviário de passageiros no Município de Palhoça - SC, tomando por base (04) quatro estações de embarque e desembarque no Município de Palhoça	20/01/2012	19/03/2012	R\$133.500,00	Iguatemi Consultoria e Serviços de Engenharia Ltda.

Fonte: Site da Prefeitura; Análise MMSO

Tabela 8 – Contratos Santo Amaro da Imperatriz

Número do Contrato	Objeto	Data da Assinatura	Data do Vencimento	Valor	Contratado
95/2013	O Objeto desta licitação consiste na contratação de empresa especializada em fabricação e instalação de 20 (vinte) abrigos de passageiros para o sistema de transporte coletivo do Município de Santo Amaro da Imperatriz, conforme especificações contidas nos	22/11/2013	22/12/2013	R\$140.785,00	Apoio Serviços de Manutenção Ltda.
63/2013	A presente licitação tem por objeto a contratação de empresa para prestação de serviços de transporte de alunos da rede municipal de ensino, de acordo com as ROTAS descritas no Anexo I do presente Edital.	24/06/2013	31/12/2013	7.277,16	Transporte Escolar e Turismo Ltda. ME

Fonte: Site da Prefeitura; Análise MMSO

Tabela 9 – Contratos São Bonifácio

Número do Contrato	Objeto	Data da Assinatura	Data do Vencimento	Valor	Contratado
045/2012	Fornecimento de material e mão de obra para a construção de abrigo para passageiros de ônibus, conforme especificações na planta e memorial	10/08/2012	10/12/2012	R\$65.963,55	Sanero Construções Ltda.
06/2012	É objeto do presente contrato a prestação do serviço de transporte de pessoal em ônibus, partindo de São Bonifácio/SC, passando em Palhoça até a cidade de Florianópolis/SC, retornando	06/02/2012	31/12/2012	R\$71.346,00	Transportes Capivari Ltda.

Número do Contrato	Objeto	Data da Assinatura	Data do Vencimento	Valor	Contratado
	em sentido inverso no mesmo itinerário.				
017/2011	É objeto do presente contrato a prestação do serviço de transporte de pessoal em ônibus, partindo de São Bonifácio/SC, passando em Palhoça até a cidade de Florianópolis/SC, retornando em sentido inverso no mesmo itinerário.	15/02/2011	31/12/2011	R\$59.064,00	Transportes Capivari Ltda.
016/2010	É objeto do presente contrato a prestação do serviço de transporte de pessoal em ônibus, partindo de São Bonifácio/SC, passando em Palhoça até a cidade de Florianópolis/SC, retornando em sentido inverso no mesmo itinerário.	09/03/2010	31/12/2010	R\$53.820,00	Transportes Capivari Ltda.

Fonte: Site da Prefeitura; Análise MMSO

Tabela 10 – Contratos São José

Número do Contrato	Objeto	Data da Assinatura	Data do Vencimento	Valor	Contratado
012/2012	Contratação de empresa para confecção e instalação de abrigos de passageiros (metálicos e de concreto) e reforma de abrigos metálicos existentes no perímetro urbano do município de São José, com fornecimento de material e mão de obra	23/02/2012	23/12/2013	R\$5.053.589,02	More Sinalização e Construção Ltda.
152/2012	Prestação de serviços de transportes terrestres, para serem utilizados pela Fundação Municipal de Cultura e Turismo de São José no ano de 2012	26/03/2012	31/12/2012	R\$97.000,00	Dodotur Transporte e Viagens Ltda
460/2012	Prestação de serviços técnicos especializados em planejamento, projetos, gestão e operação de transportes públicos visando a caracterização, identificação e enumeração de elementos	04/07/2012	04/12/2012	R\$149.790,00	Maciel – Auditores e Consultores S/S Ltda-ME

Número do Contrato	Objeto	Data da Assinatura	Data do Vencimento	Valor	Contratado
	técnicos para a prestação da concessão do serviço Municipal de Transporte				
081/2012	Contratação de empresa especializada para eventual fabricação e instalação de abrigos de passageiros com sinalização horizontal e vertical, para atender os usuários do município de São José	29/10/2013	29/10/2014	R\$1.311.015,00	Apoio serviços de manutenção Ltda.
062/2012	Prestação de serviços de transporte terrestres urbanos e rodoviários para atender aos alunos da rede municipal de ensino de São José no âmbito municipal, intermunicipal e interestadual	06/07/2012	06/07/2013	R\$433.000,00	Rodoviária Sta Terezinha Agência de Viagens e Turismo Ltda.
023/2013	Contratação de empresa especializada na locação de ônibus, para eventual prestação de serviços de transporte terrestre intermunicipal para atender os grupos de convivência de idosos da Secretaria Municipal de Assistência Social	24/05/2013	24/05/2014	R\$199.200,00	Rodoviária Sta Terezinha Agência de Viagens e Turismo Ltda.
029/2013	Contratação de empresa especializada na locação de ônibus e micro-ônibus para o transporte de atletas da Fundação Municipal de Esporte e Lazer de São José/SC, para participar de campeonatos esportivos em eventos municipais	13/06/2013	13/06/2014	R\$199.200,00	Cantur Turismo Ltda. - ME
035/2013	Contratação de empresa especializada na locação de ônibus para eventual prestação de serviços de transporte terrestre municipal de alunos, para atender os projetos redescobrimdo São José e "contação" de história	21/08/2013	04/09/2014	R\$249.993,00	Dodotur Transporte e Viagens Ltda

Número do Contrato	Objeto	Data da Assinatura	Data do Vencimento	Valor	Contratado
062/2013	Contratação de empresa especializada para eventual transporte rodoviário terrestre dos alunos do Centro Universitário Municipal de São José para viagens de estudos	17/09/2013	17/09/2014	R\$60.000,00	Rodoviária Sta Terezinha Agência de Viagens e Turismo Ltda.
299/2013	Contratação de empresa especializada para eventual fabricação e instalação de abrigos de passageiros com sinalização horizontal e vertical, para atender os usuários do Município	29/03/2013	29/03/2014	R\$1.311.015,00	Apoio serviços de manutenção Ltda.
007/2014	Contratação de empresa SETUF – Sindicato das Empresas de Transporte Urbano da Grande Florianópolis de vale transporte (eletrônico) destinado às famílias atendidas pela Secretaria Municipal de Assistência Social	10/01/2014	10/0/2015	R\$11.000,00	Onitur Turismo e transporte Ltda. EPP

Fonte: Site da Prefeitura; Análise MMSO

2.4.2. Nova Concessão de Florianópolis

Em 18 de dezembro de 2013, foi publicado pelo Município de Florianópolis (“Poder Concedente”) o Edital de Concorrência nº 607/SMA/DLC/2013 (“Edital”), relativo à concessão dos serviços públicos de transporte coletivo urbano de passageiros na área do Município (“Concessão”). As propostas dos licitantes foram entregues à Secretaria Municipal de Administração no dia 03 de fevereiro de 2014.

É importante ressaltar que, embora a licitação tenha sido processada na modalidade de concorrência, hipótese em que se admite a participação de empresas estrangeiras no certame, o Edital vedava, expressamente, a participação de empresas estrangeiras, ainda que em consórcio com empresas brasileiras (item 15.1.2, alínea ‘a’). Além disso, foi exigida a apresentação de determinados documentos de habilitação cuja pertinência poderia, eventualmente, ser questionada por órgãos de controle, na medida em que não encontravam previsão legal e/ou não são comuns da prática da Administração Pública. Esse ponto, como alguns outros, não passaram

despercebidos pelo TCE-SC, que, como será visto abaixo, determinou algumas adaptações na Concessão antes que o respectivo contrato pudesse ser assinado.

No que se refere ao critério de julgamento, a licitação adotava o critério do menor preço e melhor técnica, tendo sido exigida a apresentação pelos licitantes de: (i) uma Proposta Financeira, na qual cada licitante deveria propor o valor da Tarifa-Base a ser cobrada dos usuários ou utilizada como base de cálculo das tarifas diferenciadas, na forma prevista no Edital; e (ii) uma Proposta Técnica que deveria abordar, essencialmente, a experiência anterior do licitante, o conhecimento da operação, a proposta de organização dos serviços e a programação das operações.

A Comissão de Licitação, ao analisar as propostas, deveria atribuir notas a cada uma delas, devendo a nota final observar a seguinte fórmula: $N = (NT \times 50 + NF \times 50) / 100$, onde N = Nota Final; NT = Nota Técnica; NF = Nota Financeira. Assim, a maior nota final alcançada pela combinação destes elementos seria a proposta vencedora.

Apresentamos abaixo uma síntese da análise do Edital que elaboramos em dezembro de 2013, por solicitação da SC Parcerias, para fins de compreensão do processo licitatório em curso, tendo em vista que a contratação do objeto poderia, em tese, prejudicar as condições de implementação do PLAMUS:

Tabela 11 – Detalhamento da licitação de transportes públicos - Florianópolis

Licitação	Concorrência nº 607/SMA/DLC/2013, promovido pelo Município de Florianópolis (“Licitação”)
Objeto	<p>A outorga de concessão para prestação e exploração dos serviços públicos de transporte coletivo urbano de passageiros do Município de Florianópolis (“Município”), nas modalidades regular ou convencional e diferenciado, por veículos de transporte coletivo de passageiros, incluindo as linhas atuais e as futuramente criadas ou modificadas no território do Município (item 3.1.).</p> <p>O Edital e o Contrato foram expressos ao prever que não faz parte do objeto da Licitação a construção, conservação, administração, manutenção e exploração dos Terminais de Integração do Transporte Coletivo do Município e, também, a instalação, manutenção e exploração dos pontos de parada ao longo das vias e itinerários do serviço público de transporte coletivo urbano (item 3.6. e cláusula 3.6), de modo que a utilização desta infraestrutura deverá ser remunerada pelo Concessionário mediante o pagamento da respectiva tarifa de utilização (“Tarifa de Utilização”).</p>
Legislação aplicável	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Lei Complementar Municipal nº 34, de -2 de fevereiro de 1999 (“LC 34/1999”); ✓ Lei Complementar Municipal nº 396, de 19 de outubro de 2010; ✓ Lei Federal nº 8.666, de 21 de junho de 1993;

	✓ Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 (“Lei de Concessões”).																																										
Valor do Contrato	Valor estimado de R\$ 122.415.802,20, referidos à data-base de 01/01/2014 (Item 7 e Cláusula X).																																										
Prazo	O prazo da concessão será de 20 (vinte) anos, contados do início da operação, o que deverá ocorrer em até 180 (cento e oitenta) dias contados da data de assinatura do contrato de concessão (item 8.1.).																																										
Área de cobertura dos serviços	<p>A área de operação compreende o Município de Florianópolis e todas as linhas atuais e as futuramente criadas ou modificadas no território do Município, durante o prazo da concessão (Cláusula 3.4.).</p> <p>A Concessão, regida pelas normas da LC 34/1999, será outorgada por <i>sistema</i>, o que significa dizer que as novas linhas que forem criadas em função do crescimento natural ou da dinâmica do uso e ocupação do solo do Município, da divisão, prolongamento ou fusão de linhas serão integradas ao objeto da Concessão.</p>																																										
Início das Operações	<p>O início das operações deverá ocorrer em até 180 (cento e oitenta) dias contados da data de assinatura do Contrato e a Concessionária já deverá contar com (item 8.2 e Cláusula XXV):</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) Frota; (ii) Infraestrutura de garagem; (iii) Recursos humanos integralmente disponíveis; (iv) Sistema de bilhetagem; (v) Infraestrutura de central de vendas e demais bens que serão utilizados na execução do serviço disponíveis. <p>É importante ressaltar que, antes do início das operações, será necessária a obtenção de prévia autorização da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana do Município de Florianópolis, que deverá vistoriar os bens e instalações indicados acima (subitem 29.2.1).</p> <p>No que se refere à implantação do Centro de Controle, o Edital prevê o prazo de 270 dias para a construção da edificação e o prazo máximo de 360 dias, contados da data de aprovação dos projetos, para que ele se entre em operação (item 8.3).</p>																																										
Remuneração da Concessionária	<p>✓ Tarifa: a Tarifa-Base a ser cobrada pelo Concessionário corresponde ao valor trazido pela Proposta Financeira vencedora na Licitação e será de, no máximo, R\$ 2,80. Esta tarifa constitui a base de cálculo das tarifas diferenciadas por forma de pagamento, tipo de serviço e tipo de usuário, a saber:</p> <table border="1" data-bbox="443 1456 1465 1957"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="2">MODALIDADE DE TARIFA</th> <th>DESCONTO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>01</td> <td rowspan="3">Pagamento em Dinheiro</td> <td>Tarifa Distrital</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>02</td> <td>Tarifa Urbana</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>03</td> <td>Tarifa Social</td> <td>30%</td> </tr> <tr> <td>04</td> <td rowspan="4">Pagamento com Cartão</td> <td>Tarifa Distrital</td> <td>7%</td> </tr> <tr> <td>05</td> <td>Tarifa Urbana</td> <td>7%</td> </tr> <tr> <td>06</td> <td>Tarifa Social</td> <td>40%</td> </tr> <tr> <td>07</td> <td>Tarifa Social Especial</td> <td>40%</td> </tr> <tr> <td>08</td> <td rowspan="4">Estudantes</td> <td>Tarifa Distrital</td> <td>50% da tarifa distrital paga no cartão</td> </tr> <tr> <td>09</td> <td>Tarifa Urbana</td> <td>50% da tarifa urbana paga no cartão</td> </tr> <tr> <td>10</td> <td>Tarifa Social</td> <td>50% da tarifa social paga no cartão</td> </tr> <tr> <td>11</td> <td>Tarifa Social Especial</td> <td>7%</td> </tr> </tbody> </table>				MODALIDADE DE TARIFA		DESCONTO	01	Pagamento em Dinheiro	Tarifa Distrital	0%	02	Tarifa Urbana	0%	03	Tarifa Social	30%	04	Pagamento com Cartão	Tarifa Distrital	7%	05	Tarifa Urbana	7%	06	Tarifa Social	40%	07	Tarifa Social Especial	40%	08	Estudantes	Tarifa Distrital	50% da tarifa distrital paga no cartão	09	Tarifa Urbana	50% da tarifa urbana paga no cartão	10	Tarifa Social	50% da tarifa social paga no cartão	11	Tarifa Social Especial	7%
	MODALIDADE DE TARIFA		DESCONTO																																								
01	Pagamento em Dinheiro	Tarifa Distrital	0%																																								
02		Tarifa Urbana	0%																																								
03		Tarifa Social	30%																																								
04	Pagamento com Cartão	Tarifa Distrital	7%																																								
05		Tarifa Urbana	7%																																								
06		Tarifa Social	40%																																								
07		Tarifa Social Especial	40%																																								
08	Estudantes	Tarifa Distrital	50% da tarifa distrital paga no cartão																																								
09		Tarifa Urbana	50% da tarifa urbana paga no cartão																																								
10		Tarifa Social	50% da tarifa social paga no cartão																																								
11		Tarifa Social Especial	7%																																								

VALORES DOS COMPLEMENTOS DE INTEGRAÇÃO			
12	Tarifa Social com Distrital		Diferença entre tarifas pagas no cartão (Distrital – Social)
13	Tarifa Social com Urbana		Diferença entre tarifas pagas no cartão (Urbana – Social)
14	Tarifa Urbana com Distrital		Diferença entre tarifas pagas no cartão (Distrital – Urbana)
15	Estudantes	Tarifa Social com Distrital	Diferença entre tarifas do estudante (Distrital – Social)
16		Tarifa Social com Urbana	Diferença entre Tarifas do Estudante (Urbana – Social)
17		Tarifa Urbana com Distrital	Diferença entre Tarifas do Estudante (Distrital – Urbana)
18	Deficientes Físicos Subsidiados		7%

É importante notar que, além dos descontos estabelecidos no Edital e no Contrato, o Concessionário deverá observar as isenções parciais e as gratuidades previstas na legislação aplicável. Foi previsto, no entanto, que novas gratuidades, abatimentos ou outros benefícios tarifários somente poderão ser concedidos, ao longo da concessão, com a indicação da fonte dos recursos financeiros compensatórios, de forma a garantir o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato (subitem 4.6.1).

✓ **Subsídio:** para início da operação do serviço, o Concessionário fará jus a uma receita complementar da concessão, proveniente de recursos do orçamento municipal, destinada ao custeio de benefício tarifário de meia passagem concedido aos estudantes, a complementação entre o valor da tarifa urbana no cartão e a tarifa social paga pelos portadores do cartão social especial emitido pelo Município e o valor integral da passagem do estudante portador do cartão social especial emitido pelo Município (Cláusula XX).

Importante notar que o Edital coloca que, enquanto houver esta receita complementar, o seu valor será considerado na aferição do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão (item 4.1.1.).

✓ **Receita Complementar:** o Concessionário poderá utilizar a frota como meio de publicidade, diretamente ou por terceiros, de forma a obter receitas alternativas, devendo os valores recebidos serem considerados para a aferição do equilíbrio econômico-financeiro (item 4.7. e 4.7.1. e Cláusula XX.3).

✓ **Revisão:** sempre que ocorrer qualquer situação que afete o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato (*vide o tópico abaixo, referente aos Riscos da Concessão*), será cabível o procedimento de revisão das tarifas (Cláusula XIX). Nesta hipótese, o Poder Concedente poderá, alternativamente ou complementarmente ao aumento do valor da Tarifa, pagar compensação financeira direta à Concessionária ou promover a adequação da oferta de serviços e/ou dos investimentos exigidos da Concessionária.

✓ **Reajuste:** o valor da Tarifa Base e das tarifas diferenciadas dela decorrentes será reajustado a cada 12 (doze) meses, devendo o cálculo do reajuste observar a fórmula indicada na Cláusula XVIII.2 e ser realizado pela Concessionária e submetido à aprovação do Poder Concedente.

Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro

<p>Riscos</p>	<p>A Concessionária assumirá integral responsabilidade pelos riscos inerentes à Concessão, ressalvados os casos previstos no Contrato. Dentre os riscos que não serão suportados pela Concessionária, vale destacar os seguintes:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) Redução da quantidade de passageiros em relação aos números apresentados no Projeto Básico, caso a variação exceda 3% (três <i>por cento</i>) da quantidade anual prevista; (ii) Variação na proporção de usuários pagantes que compõem as tarifas diferenciadas existentes no sistema, em relação à proporção inicialmente considerada na Proposta Financeira; (iii) Alteração na política de diferenciação tarifária, com modificação de qualquer dos fatores de multiplicação ou descontos aplicáveis sobre a Tarifa Base; (iv) Variação da composição de investimentos em frota, decorrente de determinação do Poder Concedente, em razão de acréscimo ou diminuição de veículos, mudança de modal ou tipo de veículo ou modificação de vida útil ou idade média máxima; (v) Alteração do Projeto Básico que culminem em acréscimo ou supressão dos encargos previstos para a Concessionária; (vi) Alteração do valor da Tarifa de Utilização dos terminais de integração em decorrência do seu próprio processo de reajuste e revisão previstos no Contrato de Concessão relativo aos Terminais de Integração de Transporte Coletivo do Município em percentual distinto dos reajustes e/ou revisões aplicadas à Tarifa Base e às tarifas diferenciadas dela decorrentes; e (vii) Alteração unilateral do Contrato e eventos que constituam fato do príncipe, caso fortuito, força maior ou desequilíbrios causados por qualquer conduta omissiva ou comissiva do Poder Concedente.
<p>Fatos Supervenientes</p>	<p>O Contrato prevê que, caso a Concessionária deixe de cumprir os termos do Contrato em função de evento resultante de fato do príncipe (como, por exemplo, a edição de leis posteriores, a exemplo do Plano de Mobilidade Urbana, que, em alguma medida, produza efeitos reflexos no Contrato), ainda que retarde ou impeça a execução parcial ou total do ajuste, exonerará a Concessionária de qualquer responsabilidade pelo atraso no cumprimento dos cronogramas físicos de implantação dos serviços, bem como pelo descumprimento das obrigações dele emergentes.</p> <p>Perante a ocorrência de qualquer das superveniências aqui prevista, as partes acordarão se haverá lugar à reposição do equilíbrio econômico e financeiro do Contrato ou à sua extinção, caso a impossibilidade de cumprimento do mesmo se torne definitiva (Cláusula XXXVIII).</p>
<p>Obrigações da Concessionária</p>	<p>Dentre outras hipóteses, são obrigações da Concessionária (Cláusula XXIII):</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) Assumir a responsabilidade pelos encargos fiscais e comerciais resultantes da execução do Contrato; (ii) 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; (iii) Executar os serviços com rigoroso cumprimento de viagens e horários programados, características da frota, tarifa, itinerário, pontos de parada, iniciais, intermediários e finais e/ou integração; (iv) Submeter-se à fiscalização do Poder Concedente; (v) Desenvolver, executar e participar, em conjunto com o Poder Concedente, de campanhas educativas aos usuários do transporte coletivo; (vi) Manter garagem fechada com área de estacionamento, abastecimento, manutenção, inspeção e administração suficiente para toda sua frota e equipamentos, observando

	<p>todas as normas técnicas do Poder Concedente, bem como às legislações pertinentes, inclusive de uso do solo e meio ambiente;</p> <ul style="list-style-type: none"> (vii) Responsabilizar-se pela obtenção das licenças e autorizações necessárias para desenvolvimento de suas atividades; (viii) Adotar todas as providências para garantir o adequado fluxo de ônibus nos Terminais, incluindo a organização da operação dos ônibus ou dos passageiros; (ix) Acatar todas as medidas tomadas pelos responsáveis investidos de autoridade de gestores do transporte urbano que se fizerem necessárias à garantia da fluidez da operação e da segurança dos usuários, em caso de acidentes ou situações anormais à rotina; (x) Repassar, diariamente, à delegatária do serviço público de Construção, Conservação, Administração, Manutenção e Exploração Comercial de Terminais, os valores das Tarifas de Utilização incorridas na operação do Sistema de Transporte Público de Passageiros; (xi) Assumir a comercialização de todos os créditos eletrônicos de transporte para uso no serviço licitado a partir da data de início de sua operação, não tendo direito a participação em receitas dessa comercialização auferidas anteriormente a essa data (Cláusula XXV.2); (xii) Obter os financiamentos necessários para a execução dos serviços vinculados à Concessão, podendo oferecer em garantia os direitos emergentes da concessão até o limite em que não comprometa a execução dos serviços (Cláusula XXXII).
<p>Obrigações do Poder Concedente</p>	<p>Dentre outras hipóteses, são obrigações do Poder Concedente (Cláusula XXII):</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) Fixar itinerários e pontos de parada; (ii) Fixar horários, frequência e frota de cada linha; (iii) Organizar, programar e controlar o sistema; (iv) Implantar e extinguir linhas e extensões; (v) Alterar o Contrato e extinguir a Concessão; (vi) Declarar bens imóveis de utilidade pública, com caráter de urgência, para fins de desapropriação ou instituição de servidão administrativa, estabelecer limitações administrativas e autorizar ocupações temporárias de bens imóveis, para assegurar a realização de serviços vinculados à Concessão. (vii) Assegurar a expansão de capacidade dos terminais, assim como da modernização, aperfeiçoamento e ampliação dos equipamentos e das instalações vinculadas aos mesmos, de modo a manter a continuidade da prestação dos serviços em nível adequado; (viii) Estabelecer as normas de operação e padronização das características dos veículos, fornecendo-as à Concessionária.
<p>Alteração do Contrato</p>	<p>O Poder Concedente possuirá a prerrogativa de alterar as cláusulas de serviço para melhor adequação às finalidades de interesse público (Cláusula IV.2., alínea 'a').</p> <p>O Contrato prevê, ainda, de forma expressa, a possibilidade de, ao longo do prazo da Concessão, as especificações operacionais do serviço de Transporte Público de Passageiro (itinerário, frequência e frota das linhas) serem adequadas às necessidades de melhor atendimento da população, do desenvolvimento urbano, da racionalidade e economia dos serviços, sempre de acordo com a determinação do Poder Concedente (Cláusula XIV.3, alínea 'a').</p> <p>Note-se, no entanto, que o Contrato prevê expressamente que a modificação, cisão, fusão ou criação de novas linhas não caracteriza modificação do Contrato. Porém, caso, em razão de tais eventos, o equilíbrio econômico-financeiro seja afetado, o valor da tarifa será revisto (Cláusula XXXVI.5).</p>

<p>Extinção do Contrato</p>	<p>O Contrato poderá ser extinto por alguma das formas previstas na Lei de Concessões, a saber: advento do termo contratual, encampação, caducidade, rescisão por iniciativa da Concessionária, anulação e falência ou extinção da empresa Concessionária.</p> <p>Dentre as hipóteses de extinção, vale destacar a encampação, que terá cabimento nos casos em que houver a retomada do serviço, pelo Poder Concedente, durante o prazo da Concessão, por motivo de interesse público, mediante lei autorizativa específica (Cláusula XXVIII.8).¹¹ No caso de encampação, a retomada do serviço far-se-á:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) Com a prévia indenização das parcelas dos investimentos realizados, ainda não amortizados ou depreciados, que tenham sido realizados para o cumprimento deste Contrato, deduzidos os ônus financeiros remanescentes; (ii) Com a prévia desoneração da Concessionária em relação às obrigações decorrentes de contratos de financiamento, mediante: (a) prévia assunção das obrigações contratuais assumidas pela Concessionária perante as instituições financeiras; ou (b) prévia indenização à Concessionária da totalidade dos débitos remanescentes desta perante as instituições financeiras; (iii) Com prévia indenização de todos os encargos e ônus decorrentes de multas, rescisões e indenizações que se fizerem devidas a fornecedores, contratados e terceiros em geral, inclusive honorários advocatícios, em decorrência da extinção dos vínculos contratuais celebrados; (iv) Com prévia indenização, a título de lucros cessantes, da remuneração do capital pelo rompimento antecipado do Contrato, calculada com base na proposta da Concessionária, através da margem de receita líquida prevista para o prazo restante da Concessão.¹²
<p>Bens Reversíveis</p>	<p>Serão considerados bens reversíveis, após o término da concessão, o prédio do Centro de Controle e todos os seus equipamentos, bem como os programas necessários à operação do Sistema de Ajuda à Operação – SAO (item 29.6 e Cláusula XLVI).</p> <p>É importante notar que, com a extinção da Concessão, deverão reverter ao Poder Concedente todos os bens transferidos pelo Poder Concedente à Concessionária. Os demais bens vinculados à Concessão, mas de propriedade da Concessionária, não serão objeto de reversão (Cláusula XXVIII.2 e XXVIII.3).</p>

Fonte: Prefeitura de Florianópolis; Análise MMSO

Na medida em que a licitação destinada à delegação da prestação dos serviços de transporte público de passageiros na área do Município de Florianópolis ocorreria antes da conclusão do PLAMUS,

¹¹ Caso não seja possível alterar o Contrato para adequá-lo às disposições do Plano de Mobilidade Urbana ou, quando possível, a adequação seja excessivamente onerosa à Administração Pública, o Poder Concedente poderá se valer da encampação para extinguir o Contrato, com fundamento no interesse público, e promover um novo certame licitatório, já ajustado às premissas do Plano de Mobilidade Urbana. Por se tratar da hipótese de extinção da Concessão de maior relevo para o Projeto que vem sendo desenvolvido, entendemos necessário transcrever o procedimento estabelecido pelo Contrato para que seja promovida a encampação.

¹² Algumas das condicionantes impostas para que o Poder Concedente promova a encampação se mostram extremamente onerosas ao próprio Poder Público e podem, em momento futuro, inviabilizar a extinção do Contrato na forma descrita na nota de rodapé nº 3.

sendo desejável que as medidas que vierem a ser estabelecidas no PLAMUS venham a ser observadas pelo Concessionário, recomendamos naquela oportunidade a alteração dos documentos licitatórios, de modo a que pudessem se adaptar, futuramente, da forma mais adequada e eficiente possível, às previsões que viessem a ser estabelecidas no PLAMUS.

Em breve síntese, as principais recomendações consistiram na inserção das seguintes medidas nos documentos de licitação¹³:

- (i) **Diretrizes Gerais**. Inserção das diretrizes gerais de mobilidade urbana a serem contempladas pelo PLAMUS, diretrizes essas que já se encontram definidas na LPNMU;
- (ii) **Alteração do Contrato para adequá-lo ao Plano**. Previsão expressa de que o Contrato de Concessão será alterado de forma a adaptá-lo ao PLAMUS, buscando-se, com isso, evitar futuras resistências por parte do Concessionário para promover as modificações necessárias;
- (iii) **Possibilidade de Rescisão do Contrato diante da Impossibilidade de Alteração**. Considerando que existia a possibilidade de a adaptação do contrato implicar na transfiguração do objeto da Concessão ou ser extremamente onerosa ou de impossível implantação, recomendamos a inserção de previsão expressa de que o Poder Concedente pudesse, nesse caso, encampar o Contrato de Concessão.
- (iv) **Critério de Indenização em caso de Encampação**. Na medida em que o critério de indenização então previsto no Contrato de Concessão tornava a encampação extremamente onerosa ao Poder Público – já que a ele caberia indenizar o Concessionário, inclusive por lucros cessantes, o que, aliás, não está previsto pela Lei Federal de Concessões –, sugerimos a inclusão do critério legal de indenização caso se materializasse, durante a execução do Contrato, a hipótese prevista no item (iii) acima, referente à indenização da parcela não amortizada ou depreciada dos investimentos realizados pelo Concessionário no âmbito da Concessão.
- (v) **Assunção do Risco de Demanda**. Pela sistemática do Contrato, o risco de demanda estava, em boa medida, assumido pelo Poder Concedente. Considerando que o PLAMUS consistirá

¹³ Tivemos a oportunidade de apresentar minuta específica com sugestão de redação à luz das disposições do edital.

em verdadeira política pública que poderá impor obrigações que afetem, diretamente, o nível de demanda pelos serviços, recomendamos a alteração da cláusula que tratava desse risco, de forma a torná-lo menos oneroso ao Poder Público.

Essas recomendações, no entanto, não foram acatadas pelo Município de Florianópolis que prosseguiu com o procedimento licitatório, ao qual compareceu apenas um interessado, na forma de Consórcio, segundo notícias da época¹⁴, formado pelos atuais operadores dos serviços de transporte coletivo no Município de Florianópolis.

De toda forma, aquelas recomendações foram feitas com o único intuito de compatibilizar a necessidade de o Município de Florianópolis realizar a licitação, em razão do quadro de irregularidade nas concessões então vigentes, e da superveniência dos resultados do PLAMUS. Nesse sentido, as recomendações não decorreram de nenhum juízo de legalidade ou regularidade do Edital ou da modelagem da Concessão.

Sobre esses últimos aspectos, coube ao TCE-SC o questionamento de diversos elementos do Edital e da modelagem econômico-financeira subjacente, entre os quais se ressalta:

- O orçamento básico (fluxo de caixa) não se encontra avaliado, implicando ausência de justificativas para diversos custos, receitas e parâmetros estabelecidos, comprometendo a viabilidade econômico-financeira dos estudos realizados e, por consequência, o futuro contrato de concessão, contrariando os arts. 6º, IX 'f' e 7º, §2º, II da Lei Federal nº 8.666/93, e o art. 18, XV da Lei Federal nº 8.987/95;
- Ausência de decisão completa, na forma de “matriz”, dos riscos associados ao contrato de concessão, em desacordo com os artigos 21 e 23 da Lei nº 8.987/95 c/c o inciso III do artigo 10 da Lei nº 12.587/12;

¹⁴ Exemplificativamente em <http://www.cartacapital.com.br/sociedade/tudo-tende-a-piorar-depois-da-licitacao-do-transporte-em-florianopolis-5360.html>. Trata-se do Consórcio denominado Fênix, formado pelas empresas Transol, Estrela, Emflotur, Canasvieiras e Insular.

- Indefinição acerca da possibilidade das licitantes, em suas propostas, alterarem a demanda prevista pelo poder concedente, bem como a taxa de crescimento dessa demanda, uma vez que são responsáveis pelo respectivo risco de alteração desses parâmetros, contrariando os art.s 6º, IX, 'f' e 7º, §2º, II da Lei Federal nº 8.666/93, e o art. 18, XV da Lei Federal nº 8.987/95;
- Risco de oneração excessiva da tarifa em face da adoção de critérios inapropriados de pontuação técnica da proposta, desvirtuando o que reza o art. 3º, §1º, inc. I da Lei Federal nº 8.666/93, e o art. 6º, §1º da Lei Federal nº 8.987/95;
- Ausência de indicação dos bens reversíveis, contrariando o art. 18, X da Lei Federal nº 8.987/95;
- Não adequação do parâmetro verificador do equilíbrio econômico-financeiro do contrato para cumprimento à exigência estabelecida no art. 23, IV da Lei Federal nº 8.987/95;
- Carência da fórmula para reajuste da tarifa, por não garantir a melhor proposta para a Administração, nos termos do art. 3º da Lei Federal nº 8.666/93;
- Ausência dos critérios com que serão avaliados os ganhos de eficiência na prestação dos serviços em prol da modicidade tarifária, contrariando o art. 6º, §1º da Lei Federal nº 8.987/95;
- Inexistência de cláusula que estabeleça a incorporação de índice de transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários (modicidade tarifária), conforme o §9º c/c o inciso II do §10 do art. 8º da Lei Federal nº 12.587/12;
- Ausência de índices, padrões ou referências para avaliar a qualidade da prestação do serviço em função dos indicadores propostos, em descumprimento ao art. 23 da Lei Federal nº 8.987/95;
- Inexistência da definição dos incentivos e das penalidades aplicáveis vinculadas à consecução ou não das metas da concessão, conforme inciso II do artigo 10 da Lei Federal nº 12.587/12;

- Exigência de comprovação de experiência, para fins de qualificação técnica, com período de delegação mínimo, contrariando o art. 37, XXI da Constituição Federal de 1988, art. 3º, §1º, I, c/c 30, II da Lei Federal nº 8.666/93;
- Exigência de comprovação de experiência, para fins de qualificação técnica, limitada a linhas urbanas com possível limitação e exclusão de interessados que operam sistemas intermunicipais, interestaduais ou internacionais, contrariando o art. 37, XXI da Constituição Federal de 1988, art. 3º, §1º, I, c/c 30, II da Lei Federal nº 8.666/93 e os termos definidos nos incisos XI, XII e XIII do artigo 4º da Lei Federal nº 12.587/2012;
- Exigência de profissional de nível superior (Administrador de Empresas ou Engenheiro) detentor de atestado de responsabilidade técnica por execução de serviço de transporte coletivo urbano de passageiros, contrariando o art. 37, XXI da Constituição Federal de 1988 e os arts. 3º, §1º, I, c/c 30, II da Lei Federal nº 8.666/93;
- Limitação da comprovação do vínculo empregatício do responsável técnico, contrariando o disposto no inciso I do §1º, do art. 30 c/c o inciso I do §1º do art. 3º da Lei Federal nº 8.666/93;
- Falha no critério de participação, ao permitir empresas reunidas em consórcio, por não resguardar a busca pela melhor proposta para a Administração, em dissonância com o que prevê o art. 37, XXI da Constituição Federal de 1988 e os arts. 3º, §1º, c/c 30, II da Lei Federal nº 8.666/93;
- Exigência da carta de solidariedade (declaração) do fabricante e/ou do proprietário do veículo como requisito de qualificação técnica, violando o inciso XXI do artigo 37 da Constituição Federal e extrapolando a documentação exigida pelo §6º do artigo 30 da Lei nº 8.666/93;
- Previsão de desclassificação de proposta técnica que não tenha obtido nota mínima, em desacordo com o art. 46, §2º da Lei Federal nº 8.666/93;
- Exigência de entrega de garantia da proposta prestada em dinheiro em até 5 (cinco) dias antes da abertura da sessão, contrariando o inciso I do artigo 43 da Lei Federal nº 8.666/93;

- Exigência de assunção à licitante vencedora da mão de obra operacional contratada pela atual concessionária do serviço público, em contrariedade ao disposto no parágrafo único do artigo 170 da Constituição Federal da República;
- Realização de audiência pública em desacordo com os requisitos previstos no artigo 39, “caput”, da Lei Federal nº 8.666/93;
- Inexistência de condições obrigatórias afetas à concessão de serviços públicos, contrariando a Lei Federal nº 8.987/95 e a Lei Federal nº 12.587/12;
- Ausência de prazo para a emissão da ordem de serviço, em desacordo com o previsto no art. 55, IV, da Lei Federal nº 8.666/93.

Em vista disso, determinou o TCE-SC que a assinatura do Contrato de Concessão apenas poderia ocorrer depois de sanadas as irregularidades apontadas. A decisão é pouco usual. Na medida em que tais irregularidades levarão à modificação do texto dos documentos licitatórios, formalmente o princípio da vinculação ao edital e a isonomia entre os licitantes poderiam restar comprometidos, o que deveria acarretar na abertura de um novo processo licitatório.

2.4.3. A Concessão da Exploração da Rodovia BR-116/376/PR e 101/SC Trecho Curitiba-Florianópolis (Edital n. 003/2007)

Em 9 de outubro de 2007, a ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres realizou leilão na BOVESPA, em São Paulo, para a concessão de sete trechos rodoviários, entre os quais se incluía o Trecho Curitiba-Florianópolis BR-116/376/PR e 101/SC (Edital n. 003/2007). Dezesete interessados apresentaram propostas no âmbito do Edital n. 003/2007. Com deságio de 62,67%, a proponente vencedora foi a Obrascon Huarte Lain Brasil S. A. – OHL, hoje Arteris S.A., após operação que resultou em alteração do controle societário. Contra a decisão administrativa que declarou à época a OHL vencedora no âmbito do Edital n. 003/2007, foram opostos seis recursos administrativos, aos quais se acostaram outras sete solicitações de impugnação. Os recursos foram julgados improcedentes, confirmando-se assim a decisão que declarava a OHL como sendo vencedora do certame.

A OHL constituiu a sociedade de propósito específico Autopista Litoral Sul S.A., hoje, como se disse, controlada pela Arteris S.A., à qual foi outorgada a concessão em 12 de fevereiro de 2008 e com a qual, subsequentemente, foi assinado o contrato de Concessão.

O contrato tem as seguintes características principais:

- a) Prazo: 25 anos;
- b) Valor do pedágio: R\$ 1,028 (data-base 07/2007) por praça;
- c) Obrigações do concessionário: recuperação, manutenção, monitoração, conservação, operação, ampliação, melhorias e exploração, conforme Programa de Exploração da Rodovia – PER.

No PER, incluem-se diversas obras, entre as quais a construção do Contorno Viário da BR-101 em Florianópolis, compreendendo todas as respectivas obras de arte especiais. Com cerca de 47 km de extensão, nos dois sentidos, cortando os Municípios de Biguaçu, São José, Antônio Carlos, Santo Amaro da Imperatriz e Palhoça, essa obra deve, muito provavelmente, ocasionar impacto direto no sistema de mobilidade da região abarcada pelo PLAMUS, por escoar tráfego que hoje cruza áreas urbanas.

Até hoje, porém, as obras do Contorno não começaram, conquanto haja notícias de que estão na iminência de serem iniciadas.

A Concessão do Edital n. 003/2007 foi marcada por inúmeras polêmicas. Uma sucessão de revisões ordinárias e extraordinárias, que resultaram ora em expressivo aumento do valor da tarifa de pedágio ora em redução do escopo de investimentos, somadas a atrasos aparentemente injustificados no início de algumas das principais obras previstas no PER, entre outros fatores, levaram à auditoria autorizada pelo Acórdão n. 559/2011 do Plenário do Tribunal de Contas da União – TCU. O objetivo foi avaliar a atuação da ANTT, no que diz respeito à regulação, controle e fiscalização da execução da Concessão. A auditoria concluiu pelas seguintes irregularidades (“achados de auditoria”) que, inobstante continuarem sendo investigadas, já ocasionaram determinações do TCU à ANTT, no sentido de reconsiderar algumas das revisões contratuais realizadas:

- a) compensação indevida de receitas não auferidas em razão de atrasos no início da cobrança do pedágio, por motivos de responsabilidade da concessionária, que foram indevidamente imputados à Administração pela ANTT;
- b) remuneração em duplicidade dos encargos relativos à recuperação, manutenção, operação e conservação das vias marginais;
- c) postergação das obras do Contorno de Florianópolis e de outras obras obrigatórias, a fim de compensar tarifas não auferidas pela concessionária em razão de atrasos a ela própria imputáveis;
- d) alteração, inclusive de traçado, no projeto do Contorno de Florianópolis, com redução da sua extensão em 18 KM, prejudicando a qualidade técnica do empreendimento, em desacordo com o contrato e com o interesse dos usuários, com vistas a beneficiar a concessionária;
- e) inexecução de serviços obrigatórios, sem a consequente revisão das tarifas e sem a aplicação das sanções contratuais cabíveis;
- f) execução de serviços não-obrigatórios, em desacordo com os planejamentos anuais e mensais aprovados e com as resoluções da ANTT;
- g) descumprimento dos parâmetros de desempenho definidos no PER relativos à qualidade do pavimento e da sinalização horizontal, comprometendo a segurança dos usuários e a economia da operação dos veículos;
- h) deficiência dos procedimentos de fiscalização da execução contratual;
- i) desequilíbrio econômico-financeiro em favor da concessionária, ocasionado por alterações e revisões do PER e por inexecução de obras.

Não há elemento que permita afirmar que a Concessão do Edital n. 003/2007 será anulada, existindo, pelo contrário, fortes indícios do ponto de vista jurídico de que o contrato será mantido, devendo as obrigações da Autopista Litoral Sul S.A. ser, assim, cumpridas nos termos do atual PER (após revisões ordinárias e extraordinárias). Evidentemente, esses indícios não constituem garantias ou certezas de que efetivamente o contrato será executado, ante à inexistência de ordens judiciais transitadas em julgado com relação à matéria que, como se afirmou, ensejou inúmeras polêmicas. Nesse sentido, o PLAMUS poderá considerar que o Contorno deverá ser entregue no

sétimo ano da Concessão, ou seja, em 2015, nos termos da 1ª Revisão Extraordinária do PER, aprovada pela Resolução n.º 3.312, de 05/11/2009, sem prejuízo de assumir cenários alternativos em decorrência de eventuais novas prorrogações que venham a ser determinadas pela ANTT.

2.4.4. Projeto de Adequação da Via Expressa de Florianópolis

O Projeto de Adequação da Via Expressa de Florianópolis consistiu originalmente na quadruplicação (duas faixas adicionais em cada direção) do trecho da Rodovia Federal BR-282 compreendido entre a cabeceira das pontes Colombo Salles e Pedro Ivo Campos e o entroncamento com a BR-101, perfazendo pouco mais de cinco quilômetros e meio de extensão. Uma possível expansão do escopo do Projeto fazia referência à duplicação da BR-282 até a região de Lages, contemplando, ainda, a construção de uma terceira ponte de acesso à Ilha de Florianópolis e de um contorno em Santo Amaro da Imperatriz.

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT realizou concorrência pública (Edital n. 833/2009-16) para a contratação de empresa responsável pela elaboração (i) do Estudo de Viabilidade Técnico-Econômica e Ambiental (EVTEA) (trecho rodoviário integral) e (ii) do projeto básico e executivo das obras (trecho prioritário da Via Expressa).

Ao custo de quase R\$ 6,5 milhões, o contrato foi celebrado em 26 de novembro de 2010 para vigor até 24 de novembro de 2011. Houve duas rerratificações, sendo a última datada de 30 de julho de 2012, a qual suspendeu a execução do contrato. Segundo as informações constantes nos sítios eletrônicos oficiais, as possíveis razões para essa suspensão referiram-se (i) à falta de obtenção do licenciamento ambiental necessário, e (ii) à inclusão do Projeto no Programa de Aceleração do Crescimento Fase 2 – PAC 2.

Quanto ao primeiro fator, é importante salientar que o Ministério do Meio Ambiente editou recentemente a Portaria nº 289/2013, dispondo sobre procedimentos a serem aplicados pelo IBAMA no licenciamento e regularização ambiental de rodovias federais. Desse modo, o processo de licenciamento ambiental federal (“LAF”), regido pela citada portaria, passou a ser aplicável para o Projeto. Com isso, o rito de licenciamento ambiental poderá ser específico e, portanto, mais expedito, com emissão direta de licença de instalação pelo IBAMA, caso a atividade esteja localizada integralmente na faixa de domínio existente ou desde que não compreenda áreas especiais

consideradas pela mesma portaria como excludentes do LAF específico. Caso decida que haverá LAF específico para a ampliação da rodovia federal, com a emissão direta de LI, o IBAMA poderá exigir elaboração de estudos ambientais simplificados a serem apresentados concomitantemente ao projeto básico ambiental do empreendimento.

Quanto à inclusão do Projeto no PAC 2, onde se encontra em ação preparatória desde o final de 2013, este poderá ter suas obras licitadas pelo Regime Diferenciado de Contratação – RDC, cuja disciplina permite dispensar os eventuais projetos básico e executivo elaborados, caso se conclua pela sua inadequação. Mesmo nessa hipótese, é importante ponderar que o emprego de projetos básico e executivo já concluídos ou em vias de conclusão seria um importante fator para a aceleração do início das obras, uma vez que o contratado seria poupado da elaboração ou reelaboração dos referidos projetos, que demandam, naturalmente, tempo razoável para a sua conclusão e aprovação pelo ente contratante.

3. Dimensões Consideradas na Análise

A análise de ações imediatas contemplou três dimensões, apresentadas na figura abaixo e descritas a seguir.



Figura 1 – Dimensões para Análise de Ações Imediatas

Fonte: Strategy&

3.1. Organização Institucional

Como as regiões metropolitanas apresentam grandes volumes de deslocamentos intermunicipais, decisões sobre mobilidade de um município afetam os municípios vizinhos. Iniciativas como a implantação de um novo modal, novas linhas de modais existentes, alteração e criação de rotas, desenvolvimento imobiliário, entre outros, têm repercussão não apenas o município, mas também nas cidades próximas.

O modelo tradicional de governança institucional, no qual cada município define seu zoneamento e ocupação do solo, define e concede linhas de ônibus e demais modais, planeja e executa investimentos, etc., não é apropriado para solucionar os problemas de mobilidade em regiões metropolitanas. Entende-se que a solução mais eficaz é a criação de estruturas institucionais especificamente desenhadas para a gestão de mobilidade em regiões metropolitanas.

A criação de uma estrutura desse tipo, contudo, pode se alongar por muito tempo, devido ao processo político, técnico e legal que deve ser cumprido. As ações imediatas identificadas nessa dimensão buscam atingir alguns dos benefícios de uma gestão integrada, mesmo antes que essa exista de fato. Será tratada, em outro documento do projeto, a proposta de nova estrutura institucional.

3.2. Informações para a População

O engajamento da sociedade, fundamental para o sucesso de ações de mobilidade urbana, pode ser dividido em dois grupos de iniciativas: envolvimento do público na construção do plano de mobilidade e convencimento do público para maximização da utilização de modais.

O envolvimento do público no plano de mobilidade já está acontecendo e sugere-se que novas ações considerem a mesma abordagem.

Quanto ao convencimento de uso, esse se dá por meio da oferta de um sistema de transporte coletivo confortável, confiável, seguro e simples de utilizar. Vários desses objetivos levam tempo e demandam investimentos significativos para serem atingidos. Contudo, algumas ações específicas de curto prazo podem trazer benefícios para os usuários de sistemas de transporte coletivo, incentivando seu uso. Essas ações foram tratadas neste item.

3.3. Operação viária

A operação viária em regiões urbanas contempla vários grupos de ações e iniciativas, como expansão da capacidade, alteração/priorização de modais, integração de modais, gestão da demanda e gestão de tráfego. Esses grupos são descritos a seguir:

- **Expansão da Capacidade:** abordagem mais citada para os problemas de congestionamento, consiste em aumentar as faixas de tráfego, construir novas estradas, vias de acesso ou redesenhar vias já existentes;
- **Alteração do Sistema e Priorização de Modais:** aborda a utilização do espaço viário de forma mais eficiente, de modo a reduzir os congestionamentos e melhorar a segurança, envolvendo ações como melhorar as condições para pedestres, promover a implantação de ciclovia e sistemas de segurança para o uso de bicicletas como modo de transporte e alimentação para o transporte coletivo, revisar pontos de interseção, canalizar tráfego para determinadas vias e oferecer outros modais de transporte em vias já existentes;
- **Integração de Modais:** a integração de modais é um componente essencial na construção de um sistema de mobilidade urbana eficiente. Deve-se reduzir a sensação de ruptura no deslocamento para atingir um nível atraente de interação entre modais;
- **Gestão de Tráfego:** componente essencial da redução do congestionamento, melhora a eficiência do sistema, por meio de ações tais como a retirada rápida de veículos parados, melhoria na coordenação de semáforos, alteração instantânea de padrões de tráfego, entre outros;
- **Gestão da Demanda:** promove a redução do congestionamento, principalmente em períodos de pico, por mudanças de hábito, incentivos financeiros ou por melhor planejamento urbano.

As ações consideradas neste item se enquadram nos grupos acima.

3.4. Ações Normativas

As ações normativas compreendem um conjunto de providências na elaboração de instrumentos contratuais, administrativos ou legislativos, ou alteração nesses mesmos instrumentos, a fim de que a utilidade dos resultados do PLAMUS não seja prejudicada por iniciativas unilaterais em licitações, concessões ou edições dos planos municipais de mobilidade. Visam, também, possibilitar a adoção de formas de gestão associada, o que deve ser previsto e autorizado em projetos de lei em tramitação, ao tratarem da região metropolitana.

4. Oportunidades de Ações Imediatas

A avaliação das ações imediatas foi iniciada com uma listagem de sugestões e ideias dos diversos integrantes do estudo, tendo sido identificadas por análises preliminares, associação a melhores práticas mapeadas ou apontadas por grupos envolvidos no trabalho.

A partir dessa lista, foram considerados o impacto de cada ação e a facilidade de implantação, para a definição de uma relação final de recomendações.

A tabela a seguir apresenta a lista inicial de ações consideradas:

Tabela 12 – Ações Imediatas – Lista Inicial

Dimensão	Descrição
Organização Institucional	Constituir um Comitê Técnico Integrado das cidades da Região Metropolitana para semanal ou quinzenalmente debater os principais problemas e soluções imediatas (transporte coletivo, vias, etc.) e troca de melhores práticas
Organização Institucional	Estruturar uma equipe técnica, alocada em tempo integral, para geração do plano de mobilidade de cada município da Região Metropolitana, baseado nas análises do PLAMUS, para futura integração ao Plano Diretor do município
Organização Institucional	Estruturar um centro de controle operacional integrado (incluindo despacho de guinchos, orientadores, etc.) - eventualmente usando recursos de um município para o outro, se necessário
Informações para a População	Estabelecer acordo com o Waze (sistema de mapas do Google), para captura e utilização de informações geradas pelos usuários do sistema. Pode ser utilizado também como fonte de informação para a central de controle do tráfego
Informações para a População	Disponibilizar mapas de rotas nos pontos de ônibus, indicando as linhas que passam pelos pontos

Dimensão	Descrição
Informações para a População	Desenvolver <i>app</i> e website com informações (rotas / linhas de transporte público) -- sistema único para toda a região metropolitana
Informações para a População	Instalar painéis informativos com tempo médio de percurso (ou situação do trânsito), indicando alternativas (gestão dos fluxos)
Operação Viária	Implementar faixa reversível na ponte nos horários de pico
Operação Viária	Utilizar a ponte Hercílio Luz apenas para ônibus (avaliar se a malha é adequada), de forma combinada com um estacionamento em região próxima (no continente) -- "park 'n ride"
Operação Viária	Implantar operação reversível na ponte Hercílio Luz (continente – ilha no período de pico da manhã e ilha – continente no período de pico à tarde)
Operação Viária	Criar alternativas de prioridades para ônibus como faixas exclusivas nas vias com mais de duas faixas - deve ser associado a um programa de estímulo ao ônibus
Operação Viária	Criar bilhete único na região metropolitana, buscando integração tarifária das diversas linhas e modais
Operação Viária	Criar a "faixa cidadão" ("car pool" - poderia se chamar "faixa verde"), acompanhada de campanha de promoção. Nessa faixa, só poderiam passar carros com mais de duas pessoas (por exemplo, em horários de pico), para estimular a retirada de carros da via
Operação Viária	Implantar rodízio de veículos, acompanhado de uma grande campanha com promoção de alternativas de transporte coletivo
Operação Viária	Estabelecer células de apoio ao trânsito -- orientadores + guinchos -- localizadas próximas às regiões mais críticas de trânsito (ponte, etc.), com força de trabalho própria ou terceira e remuneração incentivada pelo nível médio de tráfego medido
Operação Viária	Retirar alguns sinais e/ou inverter os de algumas ruas (ou implantar mão única) para aumentar a fluidez do trânsito
Operação Viária	Revisar o traçado geométrico de pontos críticos e canalizar as interseções
Operação Viária	Reestruturar as faixas de ônibus para embarque e desembarque de passageiros do lado esquerdo da via, evitando desta forma o engarrafamento nas esquinas, aumentando a fluidez
Operação Viária	Estabelecer um sistema "vai e volta" de ônibus nos corredores mais críticos. Consiste na retirada de múltiplas linhas que percorrem esses corredores, com transbordo para ônibus com alta frequência que passam pelo corredor (ex. pela ponte ou principais corredores terrestres) -- O objetivo é reduzir o número de veículos nesses corredores
Operação Viária	Implementar ciclovias entre pontos com fluxos de média distância para os grandes centros, com bicicletas alugáveis (ex.: Itaú / Bradesco) – aliadas a pontos de apoio, com vestiário e estacionamento para bicicletas. Poderia ser explorado por uma concessão (direito de exploração comercial - ex.: quiosque). Aproveitar inclusive as estruturas que já existem em alguns terminais de ônibus;

Dimensão	Descrição
Operação viária	Introduzir cobrança externa (coleta de tarifa antes dos passageiros embarcarem nos ônibus) em pontos de alta demanda em horário de pico (contempla reformulação da estrutura das estações, permitindo cobrança antecipada e acúmulo de passageiros pré-embarque)
Ações normativas	Incorporação da possibilidade de implementação das formas de gestão associada dos serviços públicos nos projetos de lei sobre regiões metropolitanas
Ações normativas	Incorporação de cláusulas especiais em licitações em curso ou a serem abertas nos próximos meses a respeito da possibilidade de revisão extraordinária à luz da superveniência do PLAMUS, sem prejuízo das demais previsões específicas sobre reequilíbrio da equação econômico-financeira do contrato e encampação
Ações normativas	Celebração de convênio simples entre Estado e cada um dos Municípios da RM, no sentido de que haja o comprometimento desses últimos em incorporar os resultados do PLAMUS aos seus Planos de Mobilidade Urbana e, subsequentemente, aos seus Planos Diretores
Ações normativas	Celebração de um Termo de Ajustamento de Conduta – TAC a ser firmado pelo Município de São José, representado pelo respectivo Procurador Geral, e pelo Procurador Geral de Justiça de Santa Catarina, a fim de postergar a realização da licitação para concessão do transporte coletivo de passageiros em nível municipal, aguardando os resultados do PLAMUS

Fonte: Análise Logit, Strategy& e MMSO

A proposta de ações baseou-se em alguns critérios que orientaram a escolha. O primeiro critério utilizado foi a avaliação sobre se a ação está diretamente ligada a iniciativas já identificadas como necessárias. Em seguida, foi avaliado se a ação permite ganhos no curto prazo por maior integração metropolitana. Em terceiro lugar, foi considerado se a iniciativa alinha decisões locais, em cada município, ao que está sendo discutido no PLAMUS. Foi também considerado se a ação gera ganho no curto prazo, com baixo investimento e, finalmente, se a iniciativa já começa a indicar para sociedade os principais direcionamentos do PLAMUS (foco em transportes coletivos, modais não motorizados, etc.)

Baseado nesses critérios, a seguir são apresentadas as ações selecionadas, com uma breve referência ao motivo de sua seleção e os benefícios esperados.

Tabela 13 – Ações Imediatas – Lista Priorizada Proposta

Dimensão	Descrição	Racional para Seleção	Benefícios Esperados
Organização Institucional	Constituir um Comitê Técnico Integrado das cidades da Região Metropolitana para semanalmente / quinzenalmente debater os principais problemas e soluções imediatas (transporte coletivo, vias, etc.) e troca de melhores práticas	Este comitê permitirá que decisões que afetem mais de um município sejam tomadas em conjunto e inicia um processo de entendimento sobre as vantagens da gestão metropolitana do transporte	<ul style="list-style-type: none"> • Troca de experiências entre os municípios • Análises e decisões mais alinhadas com as necessidades da região metropolitana
Organização Institucional	Estruturar uma equipe técnica, alocada em tempo integral, para geração do plano de mobilidade de cada município da Região Metropolitana, baseado nas análises do PLAMUS, para futura integração ao Plano Diretor do município	O plano de mobilidade de cada município precisa ser baseado nos desafios enfrentados pela região metropolitana e detalhado para a necessidade local de cada cidade – isso deve acontecer desde a sua concepção	<ul style="list-style-type: none"> • Elaboração de Planos de Mobilidade com visão mais abrangente dos desafios para RM • Redução de retrabalho nos planos • Troca de experiências
Organização Institucional	Estruturar um centro de controle operacional integrado (incluindo despacho de guinchos, orientadores, etc.) - eventualmente usando recursos de um município para o outro, se necessário	Problemas de trânsito de um município afetam outros – o controle operacional, para determinados pontos, deve ser realizado de maneira conjunta	<ul style="list-style-type: none"> • Maior integração entre as operações • Aumento da fluidez do trânsito em determinados pontos
Informações para a População	Estabelecer acordo com o Waze (sistema de mapas do Google), para captura e utilização de informações geradas pelos usuários do sistema Pode ser utilizado também como fonte de informação para a central de controle do tráfego	O Waze está formando parcerias com outras cidades no Brasil e demonstrou interesse em fazer o mesmo com a RM de Florianópolis. Consiste em uma forma rápida e barata de ter acesso a informações de trânsito em tempo real	<ul style="list-style-type: none"> • Maior fluidez no trânsito por melhor planejamento de viagens • Percepção da população sobre iniciativas de mobilidade
Informações para a População	Disponibilizar mapas de rotas nos pontos de ônibus, indicando as linhas que passam pelos pontos	O desconhecimento de rotas pode levar a não utilização do sistema. Além disso, esse ponto foi identificado em contatos com a sociedade	<ul style="list-style-type: none"> • Maior utilização do transporte coletivo • Percepção da população sobre iniciativas de mobilidade

Dimensão	Descrição	Racional para Seleção	Benefícios Esperados
Informações para a População	Desenvolver <i>app</i> e website com informações (rotas / linhas de transporte público) -- sistema único para toda a região metropolitana	A visão integrada de rotas e planejamento de viagens, para a Região Metropolitana, é componente chave para utilização do sistema de forma mais racional pelos usuários	<ul style="list-style-type: none"> • Maior utilização do transporte coletivo • Percepção da população sobre iniciativas de mobilidade
Operação Viária	Criar alternativas de prioridades para ônibus como faixas exclusivas nas vias com mais de duas faixas, associado a um programa de estímulo ao ônibus	A priorização do transporte coletivo é fundamental para aumentar a sua utilização, incentivando a migração de usuários de veículos particulares para o sistema coletivo	<ul style="list-style-type: none"> • Melhor fluidez, por redução dos congestionamentos • Maior utilização do transporte coletivo • Percepção da população sobre iniciativas de mobilidade
Operação Viária	Revisar o traçado geométrico de pontos críticos e canalizar as interseções	Ações específicas em determinados pontos podem aumentar a fluidez do trânsito e podem ser feitas, em vários casos, sem a necessidade de investimentos muito altos	<ul style="list-style-type: none"> • Melhor fluidez, por redução dos congestionamentos • Percepção da população sobre iniciativas de mobilidade
Operação Viária	Implementar ciclovia entre pontos com fluxos de média distância para os grandes centros, com bicicletas alugáveis (ex.: Itaú / Bradesco) – aliadas a pontos de apoio, com vestiário e estacionamento para bicicletas. Poderia ser explorado por uma concessão (direito de exploração comercial - ex.: quiosque). Aproveitar inclusive as estruturas que já existem em alguns terminais de ônibus;	O incentivo ao uso de ciclovias é uma tendência em todo o mundo, pois reduz a demanda por transportes motorizados, reduzindo congestionamentos e melhorando a qualidade de vida os usuários	<ul style="list-style-type: none"> • Melhor qualidade de vida dos usuários • Melhor fluidez, por redução dos congestionamentos • Percepção da população sobre iniciativas de mobilidade
Operação Viária	Introduzir cobrança externa (coleta de tarifa antes dos passageiros embarcarem nos ônibus) em pontos de alta demanda em horário de pico (contempla reformulação da estrutura das estações, permitindo cobrança antecipada e acúmulo de passageiros pré-embarque)	A cobrança externa permite embarque rápido pois elimina o tempo de cobrança dentro do veículo (em alguns casos, identificou-se veículos que ficam no ponto por 10-15 minutos para o processo de embarque)	<ul style="list-style-type: none"> • Redução do tempo de embarque • Melhor fluidez no transporte coletivo • Maior utilização do transporte coletivo • Percepção da população sobre iniciativas de mobilidade

Dimensão	Descrição	Racional para Seleção	Benefícios Esperados
Ações normativas	Incorporação da possibilidade de implementação das formas de gestão associada dos serviços públicos nos projetos de lei sobre regiões metropolitanas	O atual PLC não prevê nenhuma disposição sobre as formas previstas pela Constituição da República ou pela legislação federal quanto à gestão associada de serviços públicos. Tais formas, que não precisam necessariamente ser implementadas, merecem ser expressamente autorizadas, pois podem se revelar úteis à Administração Pública do futuro.	<ul style="list-style-type: none"> • Possibilitar a adoção de formas de gestão associada de serviços públicos por parte da Administração Pública.
Ações normativas	Incorporação de cláusulas especiais em licitações em curso ou a serem abertas nos próximos meses a respeito da possibilidade de revisão extraordinária à luz da superveniência do PLAMUS, sem prejuízo das demais previsões específicas sobre reequilíbrio da equação econômico-financeira do contrato e encampação	Editais que venham a ser publicados durante a elaboração do PLAMUS merecem poder ser ajustados à luz das conclusões do PLAMUS, a fim de que a utilidade desse último não seja comprometida. As cláusulas sugeridas facilitam, com segurança jurídica, alterações no contrato de concessão, caso se revelem úteis ou necessárias.	<ul style="list-style-type: none"> • Possibilitar revisão das concessões assinadas antes da conclusão do PLAMUS. • Possibilitar modificações ou encampação da concessão sem excessiva onerosidade para o Poder Público e de acordo com os critérios da Lei Federal de Concessões.
Ações normativas	Celebração de convênio simples entre Estado e cada um dos Municípios da RM, no sentido de que haja o comprometimento desses últimos em incorporar os resultados do PLAMUS aos seus Planos de Mobilidade Urbana e, subsequentemente, aos seus Planos Diretores	Ante à proximidade do fim do prazo da Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana para a edição dos planos municipais de mobilidade urbana, é possível que os Municípios contemplados pelo Projeto elaborem unilateralmente seus planos, sem levar em consideração a região metropolitana e os resultados do PLAMUS. O objetivo do convênio é buscar o comprometimento de que tais planos serão ajustados no futuro à luz dos resultados do PLAMUS.	<ul style="list-style-type: none"> • Vincular os Municípios aos resultados do PLAMUS, a fim de que tais resultados sejam refletidos nos planos municipais de mobilidade urbana e, posteriormente, integrados nos planos diretores.

Dimensão	Descrição	Racional para Seleção	Benefícios Esperados
Ações Normativas	Celebração de um Termo de Ajustamento de Conduta – TAC a ser firmado pelo Município de São José, representado pelo respectivo Procurador Geral, e pelo Procurador Geral de Justiça de Santa Catarina, a fim de postergar a realização da licitação para concessão do transporte coletivo de passageiros em nível municipal, aguardando os resultados do PLAMUS	Impedir o ajuizamento de uma ação civil pública ou ações de responsabilidade contra o prefeito do Município de São José por optar pelo adiamento da licitação para concessão do transporte coletivo de passageiros em razão dos resultados dos PLAMUS	<ul style="list-style-type: none"> • Segurança jurídica no adiamento das licitações, quando motivado pela decisão de aguardar resultados do PLAMUS

Fonte: Análise Logit, Strategy& e MMSO

5. Plano de Ação

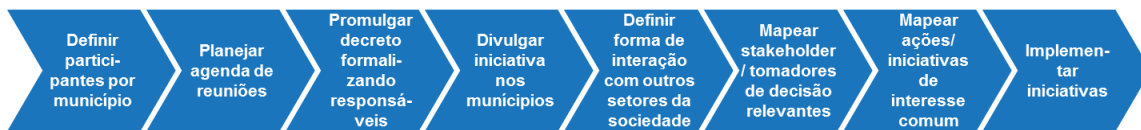
Os principais passos para implantação das ações sugeridas são descritos a seguir.

5.1. Organização Institucional

5.1.1. Comitê Técnico Integrado

Descrição: Constituir um Comitê Técnico Integrado das cidades da Região Metropolitana para semanal ou quinzenalmente debater os principais problemas e soluções imediatas (transporte coletivo, vias, etc.) e troca de melhores práticas;

Plano de Ação:



5.1.2. Equipe técnica para planos de mobilidade

Descrição: Estruturar uma equipe técnica, alocada em tempo integral, para geração do plano de mobilidade de cada município da Região Metropolitana, com base nas análises do PLAMUS, para futura integração ao Plano Diretor do município;

Plano de Ação:



5.1.3. Centro de controle operacional integrado

Descrição: Estruturar um centro de controle operacional integrado (incluindo despacho de guinchos, orientadores, etc.), usando recursos de um município para o outro, se necessário;

Plano de Ação:



O sistema deve ser implantado a partir dos pontos onde já se encontram instalados radares e câmeras (conforme Figura 2). Esse sistema deve ser aos poucos complementado com a identificação de locais críticos, como os exemplificados a seguir:

- Gargalos do sistema provocados por atividades de uso do solo com problemas para entrada e saída de veículos de estacionamentos:
 - Escolas do Ensino Fundamental e Médio instaladas em vias arteriais, tais como Escola Autonomia (SC-404, Florianópolis), Escola COC (R. João Pio Duarte da Silva, Córrego Grande, Florianópolis);
 - Centros de comércio e serviços, tais como os existentes ao longo da Av. Presidente Kennedy, no Kobrasol em São José.
- Pontos negros de acidentes viários:
 - Av. Beira-Mar Norte em Florianópolis;
 - Rodovia SC-401 em Florianópolis;
 - Rodovia BR-101, trecho metropolitano.
- Problemas de conversões à esquerda e conflitos de circulação viária:
 - Av. Beira-Mar Norte, altura da Praça Celso Ramos, em Florianópolis;
 - Av. Max Schramm, no Jardim Atlântico, em Florianópolis.
- Cruzamentos com semáforos:
 - Av. Beira-Mar Norte, altura da Praça Celso Ramos, em Florianópolis;

- Av. Beira-Mar Norte, esquina com R. João Pio Duarte da Silva, em Florianópolis;
- R. Fulvio Aducci, no Estreito, nos cruzamentos semaforizados.



Figura 2 - Postos de coleta de informações de tráfego na Grande Florianópolis

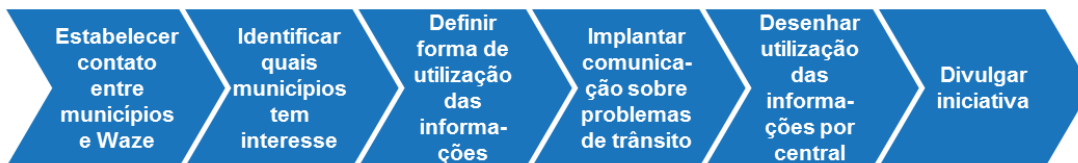
Fonte: DEINFRA – Governo do Estado de Santa Catarina

5.2. Informações para a População

5.2.1. Acordo com o Waze

Descrição: Estabelecer acordo com o Waze (sistema de mapas do Google), para captura e utilização de informações geradas pelos usuários do sistema. Pode ser utilizado como fonte de informação para a central de controle do tráfego;

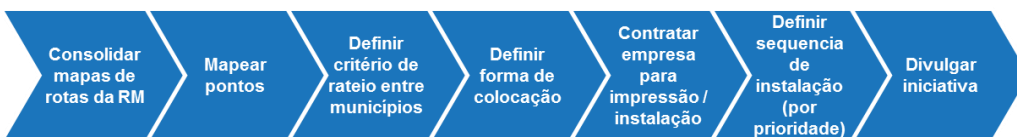
Plano de Ação:



5.2.2. Mapas de rotas

Descrição: Afixar mapas de rotas nos pontos de ônibus, indicando as linhas que por ali passam;

Plano de Ação:



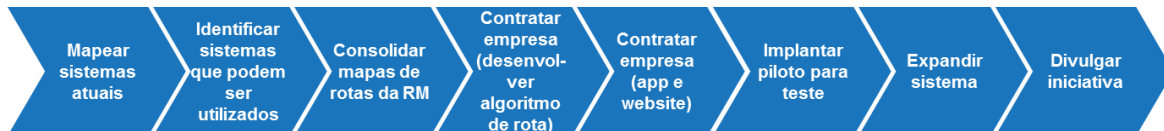
Os pontos de ônibus estão sendo mapeados dentro do processo de levantamento de informações. O Estudo irá gerar um formato de fornecimento de informação nos pontos de parada incluindo:

- Linhas que servem à parada
- Horários de serviço
- Itinerário da linha
- Integração com outros serviços

5.2.3. App e Website

Descrição: Desenvolver *app* e sítio eletrônico com informações (rotas / linhas de transporte público) em sistema único para toda a região metropolitana;

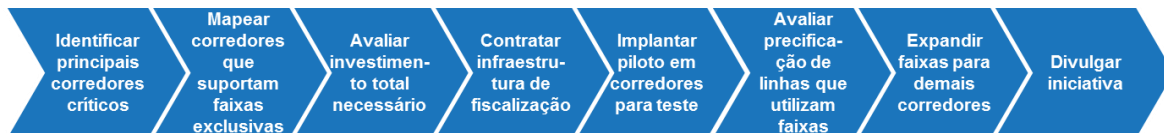
Plano de Ação:



5.2.4. Alternativas de prioridades para ônibus

Descrição: Criar alternativas de prioridades para ônibus, como faixas exclusivas nas vias com mais de duas faixas, associadas a programa de estímulo ao ônibus;

Plano de Ação:



Existe uma necessidade premente de prover prioridade para os serviços de ônibus, principalmente para acesso ao centro de Florianópolis. Dois eixos principais de acesso a Florianópolis devem ser objeto de ação para implantação de prioridade para os serviços de transporte coletivo por ônibus: Avenida Governador Ivo Silveira que serve os municípios de Palhoça e São José e Av. General Eurico Gaspar Dutra que serve o Município de Biguaçu.

- O eixo Palhoça/São José tem início nas imediações da interseção da Rua Luiz Fagundes com a BR-101, seguindo pelo binário Rua João Amaral Rios/ Rua Luiz Fagundes, em seguida pela Avenida Beira Mar de São José e Avenida Governador Ivo Silveira até cruzar a Ponte Governador Pedro Ivo Campos.

- O eixo Biguaçu tem início nas imediações do Trevo de Barreiros, seguindo pela Rua Leoberto Leal, Avenida Marinheiro Max Schramm, Rua General Liberato Bittencourt, Rua General Eurico Gaspar Dutra, Avenida Governador Ivo Silveira cruzando a Ponte Governador Pedro Ivo Campos.

No interior da Ilha, esses corredores são complementados pelo circuito de volta ao Morro da Cruz, proposto pela Prefeitura de Florianópolis.

Os serviços vindos do continente deveriam penetrar na ilha até o terminal da Trindade. Nos extremos dos corredores do continente devem ser construídos terminais com bicicletarios e *park-n-ride*.

A figura a seguir apresenta o traçado proposto.

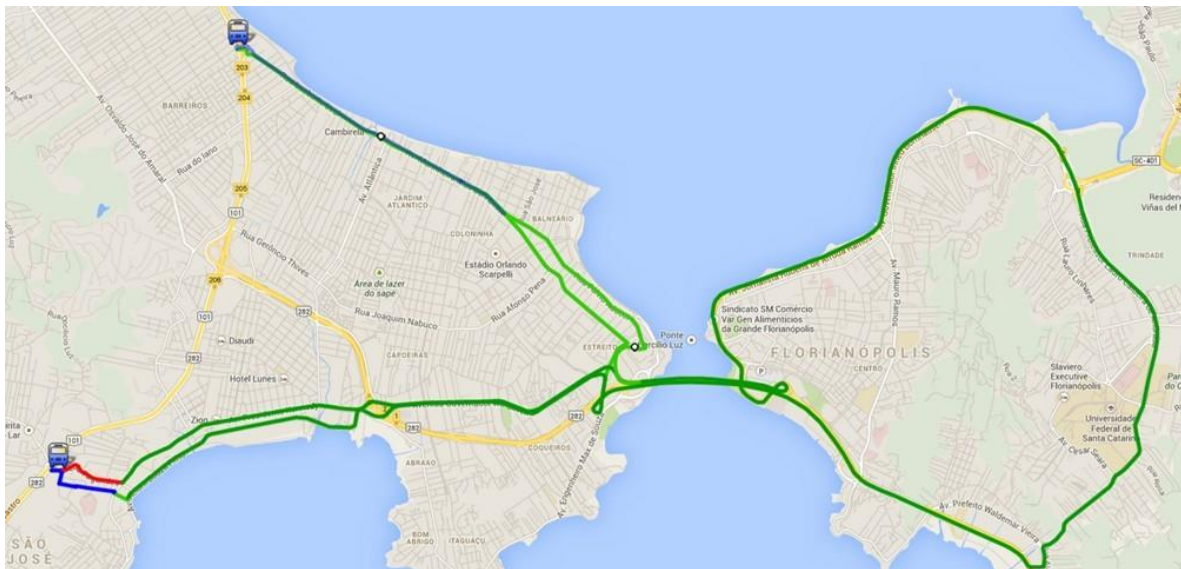


Figura 3 – Traçado de Faixas com Prioridade - Alternativas de prioridades para ônibus

Fonte: Logit

5.2.5. Traçado geométrico de pontos críticos e canalização de interseções

Descrição: Revisar o traçado geométrico de pontos críticos e canalizar as interseções

Plano de Ação:



A ponte é o principal ponto crítico da região, mas não tem solução simples. Os principais pontos críticos do sistema são interseções, cujo tratamento pode ser feito por medidas mais simples, a saber:

- Proibir conversão à esquerda na Travessa São Bento;
- Fechar acesso da SC-404 às ruas Araci Vaz Calado / Afonso Pena / Antonieta Barros, e estudar implantação de binário;
- Definir segmentos para demarcação de proibição de ocupação (quadriculado amarelo) na interseção da Av. Beira Mar Norte com a R. João Pio Duarte da Silva (Trevo da D. Benta), Florianópolis, de modo a evitar retenção de movimentos que têm capacidade de descarga ociosa devido a bloqueios;
- Colocar tachões para conversão na esquina da R. Osni Ortiga com a Av. Rendeiras, Lagoa da Conceição, Florianópolis, a fim de definir melhor os sentidos de movimentos, facilitando negociações de conversão;
- Transformar Trav. Ivan Matos em mão única e dar sentido preferencial a esta na interseção com Rod. João Paulo (Via Marginal da Rod. SC-401 com Trav. Ivan Matos, Itacorubi, Florianópolis);

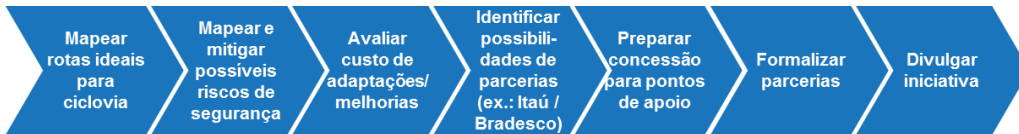
- Via Marginal da BR-101, Trevo de Forquilha, São José - rever semaforização proposta por Autopista Litoral Sul para evitar criação de tráfego de passagem por zonas residenciais como rota de fuga de motoristas que buscarão evitar semáforo;
- Proibir conversão à esquerda no sentido UFSC -> Bairro na esquina da Rua Cap. Romualdo de Barros com R. João Mota Espezim, Saco dos Limões, Florianópolis -;
- Fechar para o trânsito de passagem a Rod. SC-401 com Travessa São Bento, Itacorubi, Florianópolis;
- Reabrir a R. João Meirelles, em Capoeiras, Florianópolis, para trânsito de passagem de acesso à Ilha na hora-pico da manhã com medidas de *traffic calming* -;
- Estudar implantação de binário para desafogar o trânsito do Sistema viário do Bairro Estreito, ruas Araci Vaz Calado, Afonso Pena e Antonieta Barros;

5.2.6. Ciclovias

Descrição: Implementar infraestruturas cicloviárias entre pontos de média distância que possibilitem fluxos para os polos de atração de viagens, aproveitando situações propícias como:

- Eixos de rápida implantação e com custo reduzido (dando preferência às soluções que não requerem grande mudanças na geometria viária - evitar propor mudanças no meio fio, no sistema de drenagem, evitar desapropriação etc.);
- Manutenção da capacidade atual de fluxo e estacionamento de veículos motorizados na via;
- Priorização de projetos que promovam maior conectividade entre ciclovias existentes (foco em trechos que configurem uma rede, unindo caminhos desconectados entre si);
- Priorização de projetos que atendam a uma demanda alta existente ou latente.

Plano de Ação:



A região já conta com cerca de 67 km de ciclovias ou ciclofaixas, existindo propostas de implantar mais 142 km. Além disso, serviços de empréstimo ou aluguel de bicicletas públicas podem ser implantados no Terminal Central, em estruturas que já existem em alguns terminais de ônibus (como no Terminal da Lagoa); e em pontos de grande demanda da área central de Florianópolis, expandindo a rede de ruas de circulação exclusiva de transporte não motorizado. Tais serviços devem ser aliados a pontos de apoio, com vestiários e estacionamentos para bicicletas, formando conjuntos de serviços que poderiam ser explorados por uma concessão (direito de exploração comercial ou por propagandas).

A Tabela **14** lista as estruturas cicloviárias existentes na Grande Florianópolis, a serem complementadas em um plano de ações imediatas com as intervenções presentes na Tabela **15**, compreendidas como trechos onde existe situação propícia para implantação de novas ciclovias/ciclofaixas. A Figura **4** apresenta o conjunto de estruturas cicloviárias existentes e propostas para a região, e as figuras seguintes detalham os trechos de acordo com a numeração de trechos listados na Tabela **15**.

Vale esclarecer, ainda, a tipologia das infraestruturas cicloviárias propostas, detalhando como cada intervenção prevê a inserção do fluxo de bicicletas nos logradouros:

Passeio compartilhado

Um passeio compartilhado é o local onde o espaço é compartilhado com uso simultâneo entre ciclistas e pedestres, desde que seja sinalizado e não possua qualquer divisão ou separador físico entre os tráfegos.

Faixas Demarcadas de Uso Compartilhado (“Sharrows”)

Faixas compartilhadas são um modelo específico de rota sinalizada, recomendados para vias de baixa velocidade (50 km/h ou menos) onde a largura da caixa viária for insuficiente para ciclofaixas. Essas faixas são demarcadas com “uso compartilhado” ou *sharrows* (sinalização de compartilhamento da via). São previstas também sinalizações horizontais que servem para aumentar a conscientização de ciclistas e motoristas sobre a posição correta na faixa, assim como para mostrar que a rua é parte de uma ampla rede cicloviária. Esta aplicação pode ser usada para incentivar ciclistas a andar fora da “zona da porta” dos carros estacionados para evitar colisão com a porta se essa estiver aberta.

Ciclofaixas com Tachões

É o espaço destinado à circulação de bicicletas contíguo à pista de rolamento de veículos automotores, sendo dela separado de forma leve e permeável através de pintura e tachões. Normalmente são unidirecionais no sentido igual ao do fluxo de veículos motorizados e adjacentes ao meio fio da via. É importante destacar que os tachões estabelecem uma barreira tanto para os motoristas quanto para os ciclistas, o que exige uma largura maior do que se encontra numa ciclofaixa normal para permitir aos ciclistas se ultrapassarem com conforto e segurança.

Ciclovias Segregadas

É o espaço destinado à circulação exclusiva de bicicletas, separada fisicamente do tráfego comum por desnível ou elementos delimitadores e segregadores. No sistema viário, pode localizar-se ao longo do canteiro central ou nas calçadas laterais. Podem ser bidirecionais

ou unidirecionais, porém atualmente ciclovias segregadas bidirecionais são as mais comuns na Grande Florianópolis.

Há, basicamente, dois tipos principais de corredores de bicicletas que separam fisicamente os ciclistas do tráfego geral:

- Vias cicloviárias elevadas vários centímetros acima das faixas de tráfego adjacentes;
- Caminhos para bicicletas segregados no nível da rua, separados das outras faixas de tráfego por uma barreira física (ex. postes delineadores, estacionamento de carros, canteiro de concreto, tachões ou floreiras).

Ciclofaixas de Domingo

Ciclofaixas de domingo geralmente são faixas de rolamento que, aos domingos, são fechadas para os veículos motorizados e abertas para uso exclusivo dos ciclistas. Evidentemente, essas ciclofaixas são mais orientadas aos usos de lazer. Como esse uso não motorizado não é a rotina, esse tratamento é geralmente acompanhado por cones demarcando os limites da faixa e até agentes de trânsito.



Figura 4 – Mapa geral das intervenções ciclovárias propostas

Fonte: Logit

Tabela 14 – Estruturas cicloviárias existentes na Grande Florianópolis

NOME	MUNICÍPIO	EXTENSÃO (m)	CATEGORIA
João Batista Réus	Palhoça	1693,8	Ciclofaixa com Tachões
Almirante Lamego	Florianópolis	380,3	Ciclofaixa com Tachões
Almirante Lamego	Florianópolis	836,5	Ciclofaixa com Tachões
Angeloni	Florianópolis	248,4	Ciclofaixa com Tachões
Aniceto Zacchi	Palhoça	1304,8	Ciclofaixa com Tachões
Armando Calil Bulos	Florianópolis	275,2	Ciclovía
Armando Calil Bulos	Florianópolis	1997,0	Ciclovía
Barão do Rio Branco	Palhoça	2081,9	Ciclofaixa com Tachões
Beira-Mangue	Florianópolis	1712,1	Ciclovía
Beiramar	Florianópolis	1359,9	Ciclofaixa de Domingo
Beiramar Continental	Florianópolis	1298,5	Ciclovía
Beiramar Norte	Florianópolis	212,3	Ciclovía
Beiramar Norte	Florianópolis	7355,3	Ciclovía
Beiramar São José	São José	2589,4	Ciclovía
Bento do Santos	Biguaçu	821,3	Ciclofaixa com Tachões
Bocaiuva	Florianópolis	672,7	Ciclofaixa com Tachões
BR-101	Palhoça	818,3	Ciclovía
Canasvieiras	Florianópolis	750,9	Ciclofaixa com Tachões
Ciclofaixa de Lazer	Florianópolis	4216,4	Ciclofaixa de Domingo
Condomínio Jardim Nova Cachoeira	Florianópolis	638,0	Ciclovía
Davi Prazeres	Biguaçu	469,1	Ciclofaixa com Tachões
Dom João Becker	Florianópolis	212,6	Ciclovía
Duarte Schutel	Florianópolis	383,8	Ciclofaixa com Tachões
Elza Lucchi	Palhoça	1561,2	Ciclofaixa com Tachões
Francisco Lehmkhul	Palhoça	291,4	Ciclofaixa com Tachões
Francisco Roberto da Silva	Biguaçu	462,1	Ciclofaixa com Tachões
Frei Caneca	Florianópolis	822,3	Ciclofaixa com Tachões
Jurerê Internacional	Florianópolis	21,7	Ciclovía
Jurerê Internacional	Florianópolis	447,7	Ciclovía
Jurerê Internacional	Florianópolis	1406,5	Ciclovía
Marcondes de Mattos	Biguaçu	149,2	Ciclofaixa com Tachões
Monte Verde	Florianópolis	325,1	Ciclofaixa com Tachões
Palhoça	Palhoça	866,9	Ciclofaixa com Tachões
Pequeno Príncipe	Florianópolis	2789,8	Ciclovía
Quintino Bocaiuva	Biguaçu	599,9	Ciclofaixa com Tachões
Rui Barbosa	Florianópolis	650,3	Ciclofaixa com Tachões
SC-401	Florianópolis	4983,1	Ciclofaixa com Tachões
Tertuliano	Florianópolis	403,7	Ciclofaixa com Tachões
Trompowsky	Florianópolis	657,8	Ciclofaixa com Tachões
UDESC	Florianópolis	773,2	Ciclovía
UFSC	Florianópolis	169,8	Ciclovía
Via Expressa Sul	Florianópolis	4413,4	Ciclovía
Hercílio Luz	Florianópolis	1420,0	Ciclovía
Lauro Caldeira de Andrade	Florianópolis	2504,9	Ciclovía
João Born	Palhoça	1024,3	Ciclofaixa com Tachões
Luiz Boiteux Piazza	Florianópolis	2741,9	Ciclovía
SC-405	Florianópolis	1086,0	Ciclovía
Beiramar São José	Florianópolis	613,8	Ciclovía
Rio Vermelho	Florianópolis	2071,1	Ciclovía
Pagani	Palhoça	1891,8	Ciclofaixa com Tachões

Fonte: Logit

Tabela 15 – Propostas de estruturas cicloviárias para um plano de ações imediatas, por grupos de projeto e trechos

PROJETO	TRECHO	MUNICÍPIO	CATEGORIA	COMPRIMENTO (m)
A	1	Biguaçu	Ciclofaixa	604,4
	2	Biguaçu	Ciclofaixa	461,7
	3	Biguaçu	Sharrows	289,9
B	4	São José	Ciclofaixa	1842,2
	5	São José	Ciclovia	194,8
	5	São José	Ciclofaixa	1911,4
C	6	São José	Ciclofaixa	680,3
	7	São José	Ciclofaixa	642,3
	8	São José	Ciclofaixa	940,5
	9	São José	Ciclofaixa	943,2
D	10	Palhoça	Ciclofaixa com Tachões	1693,8
E	11	Florianópolis	Ciclovia	2042,8
F	12	Florianópolis	Ciclofaixa com Tachões	2020,1
G	13	Florianópolis	Ciclovia	4504,3
H	14	Florianópolis	Ciclovia	14620,8
	14	Florianópolis	Ciclovia	1366,0
I	15	Florianópolis	Ciclovia	585,7
J	16	Florianópolis	Ciclovia	116,2
	16	Florianópolis	Ciclovia	250,5
	17	Florianópolis	Sharrows	155,4
K	18	Florianópolis	Ciclofaixa	554,8
	19	Florianópolis	Ciclofaixa	108,5
L	19	Florianópolis	Ciclofaixa	210,0
	20	Florianópolis	Ciclovia	528,4
	21	Florianópolis	Ciclovia	618,7
	22	Florianópolis	Sharrows	214,3
	23	Florianópolis	Ciclofaixa	340,6
M	23	Florianópolis	Ciclofaixa	477,8
	24	Florianópolis	Ciclofaixa	905,2
O	25	Florianópolis	Ciclovia	2717,1
P	26	Florianópolis	Ciclofaixa	58,2
	26	Florianópolis	Ciclovia	958,2
Q	27	Florianópolis	Ciclovia	2307,9
	28	Florianópolis	Ciclovia	2191,1
R	29	Florianópolis	Passeio Compartilhado	2146,8
	29	Florianópolis	Passeio Compartilhado	2829,1
	29	Florianópolis	Passeio Compartilhado	3347,3

Fonte: Logit

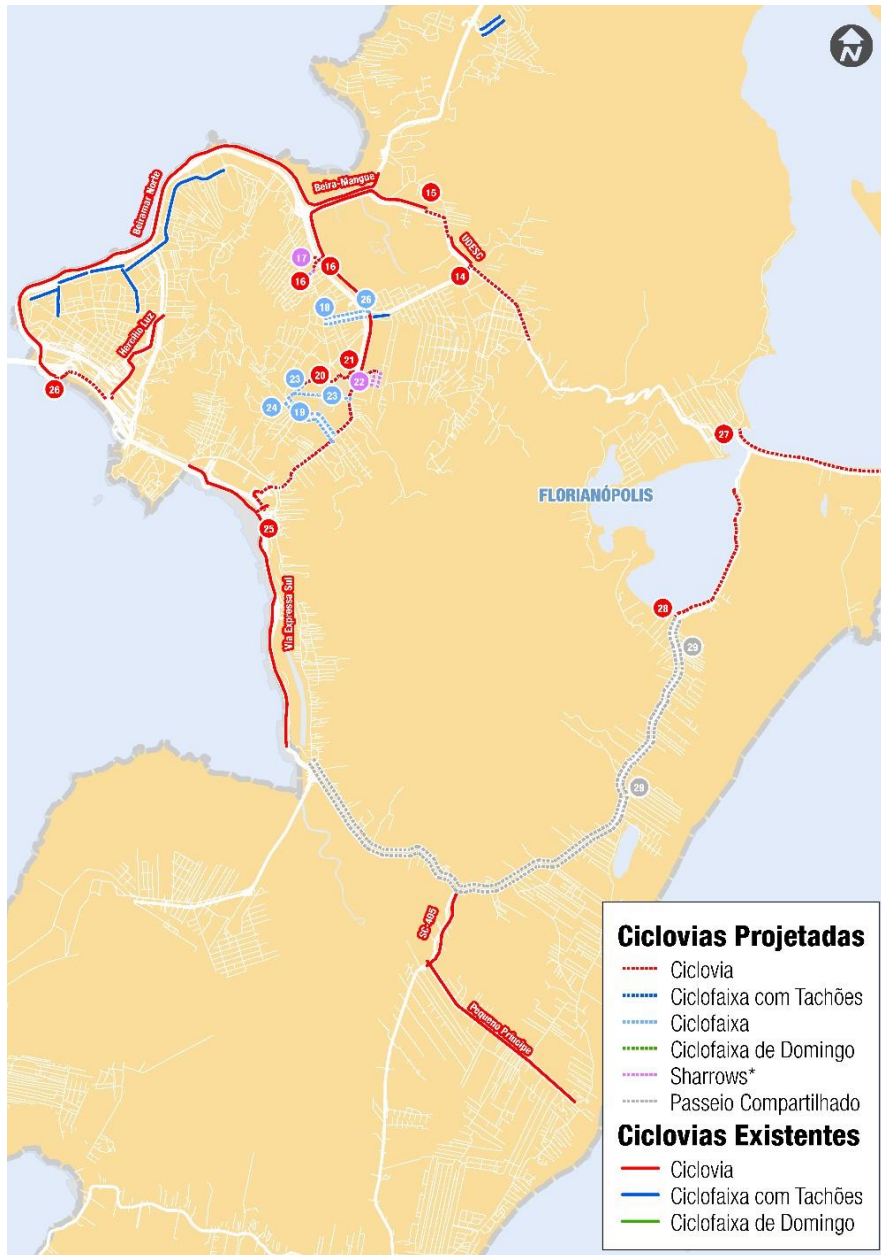


Figura 5 – Ciclovias, ciclofaixas existentes, e propostas de novas estruturas cicloviárias para a Ilha de Santa Catarina - Centro, Campeche e Lagoa

Fonte: Logit



Figura 6 – Propostas de novas estruturas cicloviárias para os municípios de Biguaçu, Palhoça e São José

Fonte: Logit

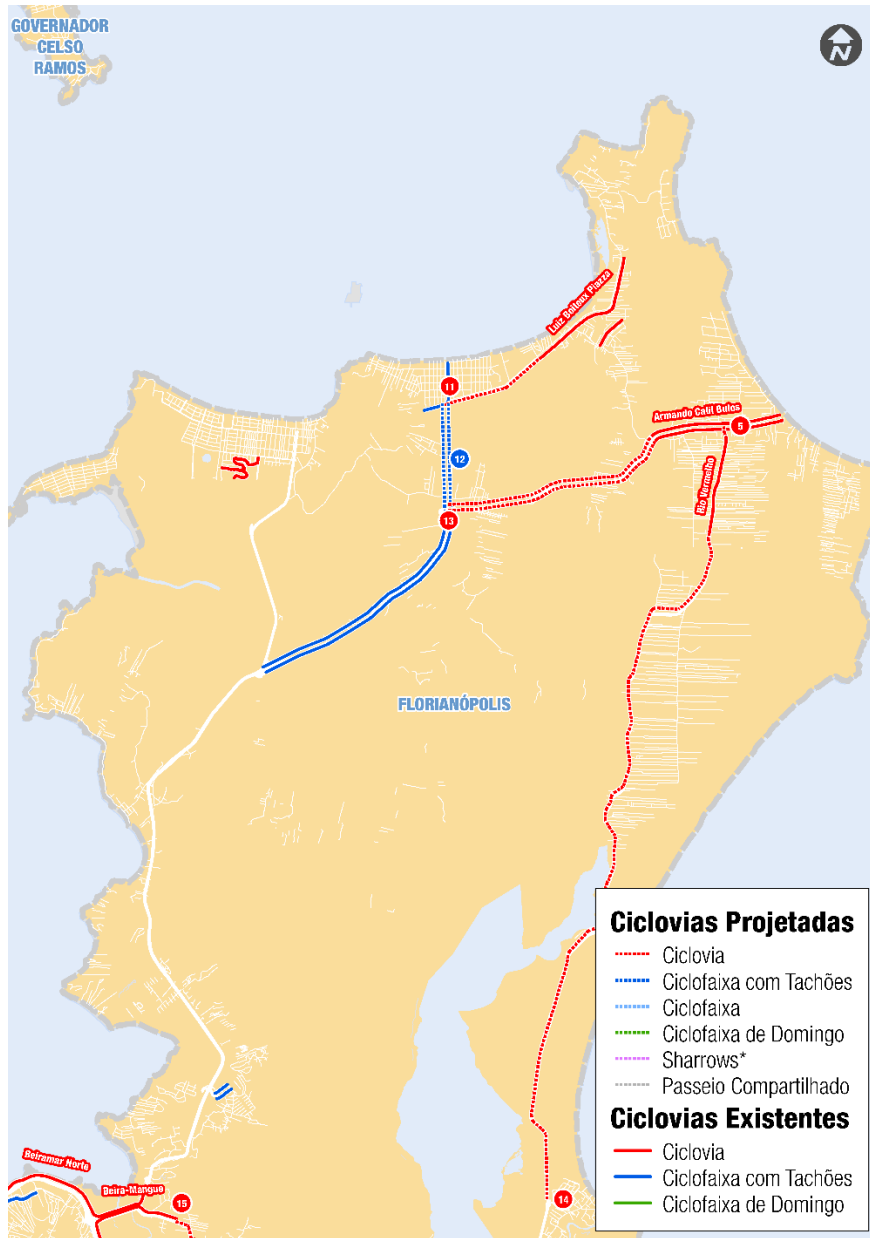


Figura 7 – Propostas de novas estruturas cicloviárias para o Norte da Ilha

Fonte: Logit

5.2.7. Cobrança externa em pontos de alta demanda

Descrição: Introduzir cobrança externa (coleta de tarifa antes dos passageiros embarcarem nos ônibus) em pontos de alta demanda em horário de pico (contempla reformulação da estrutura das estações, permitindo cobrança antecipada e acúmulo de passageiros pré-embarque);

Plano de Ação:



Em alguns pontos de parada, o alto número de passageiros e a posição interna das catracas nos ônibus (muito próximas à entrada do veículo) causam um sensível aumento no tempo de embarque, atrasando a saída do coletivo do ponto e retomada da viagem. Os seguintes pontos são exemplos dessa situação:

- Ponto do Campus da UFSC, na Rua Delfino Conti próximo à agência do Banco do Brasil;
- Ponto do Campus da UFSC, ponto da Biblioteca Universitária;
- Ponto da UDESC à Av. Madre Benvenuta;
- Ponto em frente ao Shopping Iguatemi, à Rua Professor Lauro Caldeira de Andrada;
- Ponto em frente ao Instituto Estadual de Educação, na Av. Mauro Ramos;
- Ponto em frente à Igreja Universal, na Av. Mauro Ramos.

5.3. Ações normativas

5.3.1. Alteração na lei sobre RM

Descrição: Incorporação da possibilidade de implementação das formas de gestão associada dos serviços públicos nos projetos de lei sobre regiões metropolitanas;

Plano de Ação:

Realizar emenda do Projeto de Lei Complementar n. 0001.8.2014 para contemplar a seguinte disposição, a qual poderia ser incluída no projetado parágrafo único ao art. 2o:

“Incumbe ao Estado, na forma desta Lei Complementar, a execução das funções públicas de interesse comum, diretamente ou mediante concessão ou permissão, observada, quanto aos serviços públicos de competência comum com os Municípios, a gestão associada por meio de:

I - convênios simples;

II – convênios de cooperação;

III – consórcios públicos; e

IV – empresa estatal com participação acionária do Estado e dos municípios”.

5.3.2. Alteração em licitações

Descrição: Incorporação de cláusulas especiais em licitações em curso ou a serem abertas nos próximos meses a respeito da possibilidade de revisão extraordinária à luz da superveniência do PLAMUS, sem prejuízo das demais previsões específicas sobre reequilíbrio da equação econômico-financeira do contrato e encampação

Plano de Ação:

Inclusão, pelo menos, das seguintes regras nos editais publicados ou a serem publicados antes da conclusão do PLAMUS:

- a) revisão extraordinária do contrato de concessão à luz do PLAMUS, quando editado;
- b) recomposição econômico-financeira da concessão, quando for o caso, sendo ônus do concessionário a prova do desequilíbrio e, nesse caso, alteração do prazo da concessão (sem possibilidade de aumento tarifário e/ou do subsídio, se e quando houver); e
- c) possibilidade de o Poder Público encampar a concessão, com indenização apenas pela parcela dos investimentos não amortizados/depreciados, no caso de impossibilidade de adequação da concessão com o PLAMUS ou de excessiva onerosidade para o Poder Público.

5.3.3. Convênios para planos de mobilidade

Descrição: Celebração de convênio simples entre Estado e cada um dos Municípios da RM, no sentido de que haja o comprometimento desses últimos em incorporar os resultados do PLAMUS aos seus Planos de Mobilidade Urbana e, subsequentemente, aos seus Planos Diretores

Plano de Ação:



5.3.4. Termo de Ajustamento de Conduta para Licitações

Descrição: Celebração de um Termo de Ajustamento de Conduta – TAC a ser firmado pelo Município de São José, representado pelo respectivo Procurador Geral, e pelo Procurador Geral de Justiça de Santa Catarina, a fim de postergar a realização da licitação para

concessão do transporte coletivo de passageiros em nível municipal, aguardando os resultados do PLAMUS

Plano de Ação:

