Organização Metropolitana e Consórcios Públicos

Prof.Dr.Ing.Oswaldo Lima Neto

Programa de Pós-Graduação de Engenharia Civil UFPE

A Importância das Regiões Metropolitanas no Brasil

- Altualmente existe 75 Regiões Metropolitanas no país, nem todas criadas pelos estados são realmente RM's, p.ex. a Paraíba tem 12 RM's e Pernambuco 1.
- As nove primeiras instituídas em 1973 pelo Governo Federal: Belém, Belo Horizonte, Curitiba, Fortaleza, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro, Salvador e São Paulo, acrescentou-se posteriormente Manaus e Brasília. Estas são consideradas RM's de primeiro nível.]
- A população que vivem nas 20 RM's mais populosas , as 11 já citadas e mais as RM's de Campinas, Vale do Paraíba, Sorocaba, Baixada Santista, Ribeirão Preto, todas em São Paulo, e mais Goiânia, Natal, Vitória e São Luis perfazem 87,22 milhões de habitantes (IBGE,2016), representando 41,22 % da população total do País, e concentram 57,93% do PIB do País.

Importância das RM

- Segundo o Censo Demográfico de 2010, divulgado pelo IBGE, do ano 2000 para 2010, o número de pessoas que estudavam ou trabalhavam em um município diferente do qual moravam subiu 93,9%. Em 2000, 7.327.041 pessoas faziam esse deslocamento intermunicipal diariamente. Em 2010, esse fluxo saltou para 14.357.834.
- Levantamento realizado IPEA, realizado entre os anos 2000 e 2010, a população das Regiões Metropolitanas tem crescido acima da média do país. Porém, a população dos seus núcleos crescem a taxas bastante inferiores à média, enquanto os demais municípios da região, ao contrário, crescem a taxas muito mais elevadas. O que ocasiona esse dado, segundo o órgão, é a mudança de cidade da população de menor poder aquisitivo devido aos altos preços dos imóveis nas grandes cidades. Dessa forma, apesar da oferta de emprego ser maior nos núcleos regionais, a população se afasta dos locais em busca de terrenos mais baratos.

A Questão Social nas RMs

- “A crise econômica e o processo de desconcentração industrial registrado a partir da década de 1980 tornaram as regiões metropolitanas os loci mais notáveis da pobreza e da exclusão social ... A questão social no Brasil de hoje é, acima de tudo, uma questão metropolitana” (Gouvêa, 2005)”.
- Em relação ao Brasil as RMs aumentaram sua participação no total de pobres, passando de 22,2% do total, em 1991, para 25,8%, em 2000, chegando em 2004 a 38,8% reduzindo-se em 2008 para 27% concentrando neste ano cerca de 23 milhões de pessoas em situação de pobreza, (Montali e Lessa, 2016). No Brasil 31,7% d a população vivem na pobreza . 53 milhões de pessoas.

A Questão da Acessibilidade ao Transporte nas RMs

- Enquanto o IPCA teve alta de 125% no período de janeiro 2000 a dezembro 2012, o índice de aumento das tarifas dos ônibus teve alta de 192%, subindo, portanto, 67 pontos percentuais acima da inflação (Santos, 2018).
- Em 2015, os gastos com transporte público já chegavam a comprometer 25% da renda de uma trabalhadora doméstica no Recife, de acordo com a plataforma Mobilidados do IPDT. De 2014 a 2017, o comprometimento do salário mínimo com esse tipo de gasto aumentou, passando de 14,85% para 17% na capital pernambucana.
- Tal situação dificulta que as camadas populares possam circular pela metrópole na busca da ocupação transitória, o que explica o fato do crescimento da circulação em bicicleta e a pé. A crise da mobilidade nas metrópoles brasileiras é responsável hoje por parte do desemprego nas áreas metropolitanas (Ribeiro, 2004).
- Dados do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) confirmam que mais de 37 milhões de brasileiros não podem utilizar o transporte público de forma regular, por absoluta impossibilidade de pagar a tarifa, o que vem afrontar um dos direitos básicos da Carta Magna, ou seja, o direito de ir e vir.

Emenda Sen. Eurico Rezende Constituição 1968

- “As Regiões Metropolitanas constituem hoje em dia uma realidade urbanística que não pode ser desconhecida das administrações modernas, nem omitida no planejamento regional. Por Regiões Metropolitanas, entendem-se aqueles Municípios que gravitam em torno da grande cidade, formado com esta uma unidade socioeconômica, com recíprocas implicações nos seus serviços urbanos e interurbanos. Assim sendo, tais serviços deixam de ser de exclusivo interesse local, por vinculados estarem a toda comunidade metropolitana. Passam a constituir a tessitura intermunicipal daquelas localidades, e, por isso mesmo, devem ser planejados e executados em conjunto, por uma administração unificada e autônoma, mantida por todos os Municípios da região, na proporção dos seus recursos e, se estes forem insuficientes, hão de ser complementados pelo Estado e até mesmo pela União, por que os seus benefícios se estendem aos governos estadual e federal” (Apud Silva, 1983). As idéias do Senador Rezende, além de serem tremendamente modernas, inclusive prevendo a importância econômica destas regiões para o País, traz as diretrizes que permitiriam o equacionamento da questão da gestão metropolitana da qual o País hoje padece.

A Constituição de 1968 e as RMs

- Infelizmente o texto constitucional contrariou este espírito quando passou o controle local do processo para o Governo do Estado, cerceando os Municípios metropolitanos.
- A Lei Complementar n°14, de 1973, instituiu as primeiras oito regiões metropolitanas, a nona o Rio de Janeiro veio um ano mais tarde. Definiu como de interesse metropolitano uma série de serviços comuns aos municípios que compunham uma RM, entre eles transportes e sistema viário. Porém determinava que a execução destes deveria ser feita através de concessão à entidade estadual, quer pela constituição de empresa de âmbito metropolitano, quer mediante outros processos como convênios.Também determinou e definiu a criação de um conselho deliberativo e outro consultivo, onde o Estado tinha a palavra final.

A Constituição de 1988 e as RMs

- Com o fim do regime militar o país passa a elaborar uma nova Constituição, que foi promulgada em 28 de setembro de 1988. Apesar de possibilitar ampla participação democrática na sua elaboração e da existência de numerosas e calorosas discussões sobre os mais variados temas da problemática nacional, a questão metropolitana praticamente não foi discutida. Seu tratamento resumiu-se a um parágrafo dentro do Art.25 que estabelece as competências dos Estados:
  - §3 º do Art.25 " Os Estados poderão mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microregiões, constituídas por agrupamento de municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum."

O Financiamento da Gestão Metropolitana

- Outro problema que esta intrinsecamente ligado a questão da gestão metropolitana de serviços públicos metropolitanos são suas fontes de financiamento, sem sua definição clara e a garantia de fluxos constantes não se pode se quer falar de gestão metropolitana. Nas tentativas atuais de gestão metropolitanas tanto o Estado como os municípios tem resistido à regulamentação de instrumentos de repasses de verbas para os fundos metropolitanos.

- O financiamento das ações metropolitanas tem de dispor de regras de divisão dos encargos entre o Estado e Municípios que levem em conta o beneficiamento de cada um com o projeto, como também a capacidade financeira de cada membro.

A Lei de Consórcios Públicos

- O Presidente da República sancionou em 06 de abril de 2005 a Lei n° 11.107 denominada Lei dos Consórcios Públicos.
- Esta Lei representa um importante instrumento para superar uma série de entraves jurídicos e financeiros à formação de arranjos metropolitanos, especialmente aqueles voltados a gestão de sistemas de transporte metropolitanos.

Propósito

- Definir normas gerais para a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios contratarem consórcios públicos para a realização de objetivos de interesse comum. Os objetivos dos consórcios públicos serão determinados pelos próprios entes consorciados, e para cumprirem estes objetivos poderão:
- I – firmar convênios, contratos, acordos de qualquer natureza, receber auxílios, contribuições e subvenções sociais ou econômicas de outras entidades e órgãos do governo;
- II – nos termos do contrato de consórcio de direito público, promover desapropriações e instituir servidões nos termos de declaração de utilidade ou necessidade pública, ou interesse social, realizada pelo Poder Público; e
- III – ser contratado pela administração direta ou indireta dos entes da Federação consorciados, dispensada a licitação.

Poderes

- Eles poderão emitir documentos de cobrança e exercer atividades de arrecadação de tarifas e outros preços públicos pela prestação de serviços ou pelo uso ou outorga de uso de bens públicos por eles administrados ou, mediante autorização específica, pelo ente da Federação consorciado.
- Poderão, ainda, outorgar concessão, permissão ou autorização de obras ou serviços públicos mediante autorização prevista no contrato de consórcio público, que deverá indicar de forma específica o objeto da concessão, permissão ou autorização e as condições a que deverá atender, observada a legislação de normas gerais em vigor.

Constituição e Cláusulas do Protocolo de Intenções

- O consórcio público será constituído por contrato cuja celebração dependerá da prévia subscrição de protocolo de intenções, que deve obedecer as seguintes cláusulas:

  I – a denominação, a finalidade, o prazo de duração e a sede do consórcio;

  II – a identificação dos entes da Federação consorciados;

  III – a indicação da área de atuação do consórcio;

  IV – a previsão de que o consórcio público é associação pública ou pessoa jurídica de direito privado sem fins econômicos;

  V – os critérios para, em assuntos de interesse comum, autorizar o consórcio público a representar os entes da Federação consorciados perante outras esferas de governo;

VI – **as normas de convocação e funcionamento da assembléia geral, inclusive para a elaboração, aprovação e modificação dos estatutos do consórcio público;**

VII – a previsão de que a assembléia geral é a instância máxima do consórcio público e o número de votos para as suas deliberações;

VIII – a forma de eleição e a duração do mandato do representante legal do consórcio público que, obrigatoriamente, deverá ser Chefe do Poder Executivo de ente da Federação consorciado;

Constituição e Cláusulas do Protocolo de Intenções

IX – o número, as formas de provimento e a remuneração dos empregados públicos, bem como os casos de contratação por tempo determinado para atender a necessidade temporária de excepcional interesse público;

X – as condições para que o consórcio público celebre contrato de gestão ou termo de parceria;

XI – a autorização para a gestão associada de serviços públicos, explicitando:

- as competências cujo exercício se transferiu ao consórcio público;
- os serviços públicos objeto da gestão associada e a área em que serão prestados;
- a autorização para licitar ou outorgar concessão, permissão ou autorização da prestação dos serviços;
- as condições a que deve obedecer ao contrato de programa, no caso da gestão associada envolver também a prestação de serviços por órgão ou entidade de um dos entes da Federação consorciados;
- os critérios técnicos para cálculo do valor das tarifas e de outros preços públicos, bem como para seu reajuste ou revisão; e

- XII – o direito de qualquer dos contratantes, quando adimplente com suas obrigações, de exigir o pleno cumprimento das cláusulas do contrato de consórcio público.
- Definir o número de votos de cada ente consorciado na assembléia geral.

Financiamento do Consórcio

- Não poderá existir cláusulas no PI que preveja contribuições financeiras ou econômicas de ente da Federação ao consórcio público, salvo a doação, destinação ou cessão do uso de bens móveis ou imóveis e as transferências ou cessões de direitos operadas por força de gestão associada de serviços públicos.
- Os entes consorciados somente entregarão recursos ao consórcio público mediante contrato de rateio.
- O contrato de rateio será formalizado em cada exercício financeiro e seu prazo de vigência não será superior ao das dotações que o suportam, com exceção dos contratos que tenham por objeto exclusivamente projetos consistentes em programas e ações contemplados em plano plurianual ou a gestão associada de serviços públicos custeados por tarifas ou outros preços públicos.

Direito de Cobrança/Prestação de Contas

- Os entes consorciados, isolados ou em conjunto, bem como o consórcio público, são partes legítimas para exigir o cumprimento das obrigações previstas no contrato de rateio.
- Poderá ser excluído do consórcio público, após prévia suspensão, o ente consorciado que não consignar, em sua lei orçamentária ou em créditos adicionais, as dotações suficientes para suportar as despesas assumidas por meio de contrato de rateio.
- A execução das receitas e despesas do consórcio público deverá obedecer às normas de direito financeiro aplicáveis às entidades públicas. O consórcio público está sujeito à fiscalização contábil, operacional e patrimonial pelo Tribunal de Contas competente para apreciar as contas do Chefe do Poder Executivo representante legal do consórcio, inclusive quanto à legalidade, legitimidade e economicidade das despesas, atos, contratos e renúncia de receitas, sem prejuízo do controle externo a ser exercido em razão de cada um dos contratos de rateio.

Personalidades Jurídicas do Consórcio Público/Obrigações - Contrato de Programa

I – de direito público, no caso de constituir associação pública, mediante a vigência das leis de ratificação do protocolo de intenções;

II – de direito privado, mediante o atendimento dos requisitos da legislação civil.

- Deverão ser constituídas e reguladas por Contrato de Programa, como condição de sua validade, as obrigações que um ente da Federação constituir para com outro ente da Federação ou para com consórcio público no âmbito de gestão associada em que haja a prestação de serviços públicos ou a transferência total ou parcial de encargos, serviços, pessoal ou de bens necessários à continuidade dos serviços transferidos. O contrato de programa deverá:
- I – atender à legislação de concessões e permissões de serviços públicos e, especialmente no que se refere ao cálculo de tarifas e de outros preços públicos, à de regulação dos serviços a serem prestados; e
- II – prever procedimentos que garantam a transparência da gestão econômica e financeira de cada serviço em relação a cada um de seus titulares.

Estatuto da Metrópole e Plano Diretor Urbano Integrado-PDUI

- Como resposta à necessidade de se pensar o desenvolvimento das cidades para além das divisas geopolíticas de cada administração municipal e poder enfrentar os desafios metropolitanos, aprovou-se em 2015 o Estatuto da Metrópole – Lei Federal nº 13.089/15. Criado com o objetivo de nortear a gestão e a ação das distintas entidades federativas que compõem as regiões metropolitanas e aglomerados urbanos, o Estatuto propõem uma governança interfederativa associada à participação da sociedade, a um conjunto de instrumentos urbanísticos e jurídicos de gestão e o sistema integrado de alocação de recursos a serem destinados em ações e políticas públicas de escala metropolitana.
- O Estatuto da Metrópole determina que as regiões metropolitanas e aglomerados urbanos devam aprovar, em até três anos – 2018, o Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI). Segundo lei federal, o PDUI deverá instituir diretrizes para a formulação de políticas e gestão públicas integradas, para o desenvolvimento sustentável e integrado dos distintos municípios, princípios para a preservação ambiental e critérios para a aprovação ou revisão dos distintos Planos Diretores Estratégicos (PDE) municipais. Para isso, poderá apoiar-se na aplicação do Macrozoneamento e de Planos Setoriais Interfederativos, Zonas para aplicação compartilhada de Instrumentos Urbanísticos, Consórcios e Convênios Públicos, Compensações aos Municípios por prestação serviços ambientais e outros.

Estatuto da Metrópole e Plano Diretor Urbano Integrado-PDUI

- O PDUI trata-se de um plano que contém não apenas diretrizes, mas a estruturação dos meios interfederativos para se implementar o desenvolvimento urbano integrado da Metrópole. Nesse sentido, a estrutura de governança interfederativa e o compartilhamento de dados e informações são considerados parte integrante do sistema de planejamento urbano integrado a ser proposto no Projeto de Lei. Faz parte desse sistema de gestão a constituição da Instância Colegiada Deliberativa, com participação da Sociedade Civil, que deverá aprovar o PDUI e, portanto, ser instaurada ao longo do processo participativo de debate e elaboração do Plano. (https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/marco-regulatorio/pdui/)
- Os PDUIs terão de ser transformados em lei e o não cumprimento do prazo prevê sanções, incorrendo o Governador em improbidade administrativa.O prazo de aprovação do PDUI foi alterado parar 31 de dezembro de 2021.

O Consórcio de Transportes da Região Metropolitana do Recife

REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE

Municípios: 14

População: 3.337.565 hab

Área: 2.208 km²

Densidade: 1.232 hab/Km²

:

Grande Recife Consórcio de Transporte Metropolitano

- Empresa responsável pelo gerenciamento do transporte por ônibus na RMR, criada a partir da EMTU. Gerencia atualmente a operação de treze empresas de ônibus, que ofertam serviço em toda a região metropolitana do Recife. São 3 mil ônibus em 394 linhas, realizando aproximadamente 26 mil viagens diárias, acarretando em 2 milhões de passageiros transportados por dia.
- Histórico
- Ao longo de 2007, o projeto de lei que criava o Consórcio foi analisado, votado e aprovado pela Assembleia Legislativa. As câmaras municipais do Recife e Olinda votaram e aprovaram a adesão do executivo municipal ao projeto.
- Ainda no final de 2007, foi instituído o Comitê de Transição responsável pela coordenação do processo de criação formal do Consórcio de Transporte Metropolitano – CTM. O Comitê trabalhou na elaboração e obtenção da documentação que garantiu a formalização do CTM, com ênfase para o contrato de constituição e a elaboração e aprovação (na Assembleia Legislativa) da Lei 13.461, de 09/06/2008, que altera a Lei 12.524, de 30/12/03, para inserir o Grande Recife na estrutura organizacional da Agência de Regulação de Pernambuco (Arpe).
- Além disso, os técnicos do Comitê desenvolveram a proposta de estrutura organizacional, que dimensionou o tamanho da nova empresa.
- Hoje, o Grande Recife Consórcio de Transporte é uma empresa consolidada, com mais de 300 funcionários, e gerencia um sistema operacionalizado por 11 empresas de ônibus, que realizam mais de 25 mil viagens por dia, transportando cerca de 1,8 milhão de passageiros, diariamente. São mais de 2,7 mil ônibus e cerca de 400 linhas, atendendo a toda a RMR.
- Tarifas A, R$3,45 (80%), B, R$4,70 (20%), Domingos redução de 50%, Tarifa do Metrô R$2,60.

SISTEMA ESTRUTURAL INTEGRADO

TERMINAIS INTEGRADOS

1.Abreu e Lima
2.Aeroporto
3.Afogados
4.barro
5.Cabo
6.Cajueiro Seco
7.Camaragibe(Timbi)
8.Cavaleiro
9.Caxangá
10.CDU
11.Cosme Damião
12.getúlio Vargas
13.Igarassu
14.Jaboatão
15.Joana Bezerra
16.Largo da Paz
17.Macaxeira
18.PE-015
19.Pelópidas Silveira
20.Prazeres
21.Recife
22.Santa Luzia
23.Tancredo Neves

Principais funções do Consórcio

- Planejar o STPP/RMR;
- Gerenciar o STPP/RMR, assegurando a qualidade dos serviços;
- Contratar os serviços de transportes públicos coletivos de passageiros, através de licitação pública;
- Fiscalizar os contratos de concessão.

Arquitetura Institucional -Consórcio Público

Condições para a criação do Consórcio

1. Protocolo de Intenções
2. Publicação do Protocolo de Intenções no D.O.
3. Lei ratificadora do Protocolo de Intenções de cada um dos entes federados
4. Contrato de Constituição do Consórcio Público
5. Contrato Social do Consórcio - Estatuto
6. Constituição da Assembléia Geral
7. Contrato de Rateio (apenas no caso de aporte de recursos para despesas ou investimentos dos entes federado)

PI:Denominação, Natureza e Área de Atuação

- O CTRM será uma pessoa jurídica de direito privado que integrará a administração indireta de todos os ENTES FEDERATIVOS que celebrarem o PROTOCOLO DE INTENÇÕES e o ratificarem por meio de lei específica, incluindo os demais Municípios que poderão vir a integrar o CTRM
- A área de atuação do CTRM será a dos ENTES FEDERATIVOS consorciados.

Estrutura Institucional

AGÊNCIA DE REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DELEGADOS DO ESTADO DE PERNAMBUCO - **ARPE**

Conselho Superior de Transportes- CST

CONSÓRCIO DE TRANSPORTES DA RMR

Assembléia

Conselho fiscal

Diretoria
Corpo Técnico

PI: Conselho Superior de Transportes

- Competências do CST:
- Apreciar e fixar políticas e diretrizes aplicáveis ao STPP/RMR, no que concerne à estrutura tarifária;
- Implementar as diretrizes, condições e normas gerais do Conselho Deliberativo da RMR, relativas ao Sistema de Transporte Público de Passageiros – STPP;
- Propor políticas e diretrizes gerais de atuação do Grande Recife Consórcio de Transporte, antiga EMTU/Recife, no que concerne ao transporte urbano da RMR;
- Opinar sobre os programas de trabalho e acompanhar o desempenho do Grande Recife Consórcio de Transporte;
- Aprovar as normas e padrões de serviços relativos ao STPP/RMR;
- Promover a integração das atividades e serviços desenvolvidos pelo Órgão e Entidades que integram, bem como a articulação com outros componentes do poder jurídico direta ou indiretamente relacionados como o Sistema de Transporte.

PI:24 Membros do Conselho Superior de Transportes

- Secretário de Desenvolvimento Urbano e Habitação
- Secretário de Planejamento do Estado
- Secretário de Mobilidade Urbana da Prefeitura do Recife
- Secretário de Transportes e Trânsito de Olinda
- Diretor-Presidente do Grande Recife
- Diretor de Planejamento do Consórcio Metropolitano de Transporte
- Diretora Presidente da Companhia de Trânsito e Transporte Urbano do Recife – CTTU
- Diretor Presidente da Agência de Regulação dos Serviços Públicos Delegados do Estado de Pernambuco – ARPE
- Representante da Assembleia Legislativa
- Representante da Câmara Municipal do Recife
- Representante da Câmara Municipal de Olinda
- Presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de Pernambuco – URBANA – PE
- Representante do Sindicato do Transporte Público Complementar de Pernambuco – SINPETRACOPE
- Presidente do Departamento Estadual de Trânsito e Pernambuco – DETRAN
- Superintendente da Superintendência de Trens Urbanos do Recife – CBTU/METROREC
- 4 Representante dos Usuários
- Representante dos Idosos
- Representante das Pessoa com Deficiência
- 2 Representante dos Estudantes
- Representante dos Rodoviários da RMR

PI: Consórcio de Transporte da RMR - Composição

- Estado de Pernambuco;
- Município do Recife;
- Município de Olinda;e
- Demais municípios pertencentes à RMR que ingressarem no CTRM após o cumprimento das formalidades legais.
- O ingresso dos outros municípios integrantes da RMR no CTRM ocorrerá por meio de termo aditivo ao PROTOCOLO DE INTENÇÕES que deverá ser ratificado por lei específica do município ingressante, desde que cumpridas as condições técnicas e operacionais estabelecidas no Contrato Social do CTRM.
- O critério utilizado para definir a participação de cada ente na Assembléia do CMT foi o número de viagens geradas por cada ente, baseado na Pesquisa de O-D realizada em 1997.O Estado de Pernambuco,tinha uma participação de 45% nesta pesquisa e o Recife de 40%, cada um abriu mão de 5% em prol dos demais municípios, ficando a distribuição: Estado- 40%, Recife- 35%, Olinda 7,43%, respectivamente, das quotas do capital social do CTRM.
- Enquanto os demais municípios da RMR não se integrarem ao Consórcio, suas cotas ficarão agregadas ao Estado.

PI: Consórcio de Transporte da RMR :Estrutura

- Assembléia Geral;
- Conselho Fiscal; e
- Diretoria.
- O Contrato Social do CTRM (estatuto) disporá sobre a organização e o funcionamento de cada um dos órgãos do CTRM, podendo prever a criação de outros órgãos administrativos que venham a ser necessários para o seu funcionamento.

Condição para Entrada dos Municípios no Consórcio

1.Formalizar uma Carta de Intenções, externando o desejo de fazer parte do Consórcio;
2.Encaminhar para a sua Câmara de Vereadores o Projeto de Lei que autoriza ao executivo municipal ratificar o Protocolo de Intenções, e participação financeira;
3.Indicar técnico municipal responsável pelo transporte para tratar com o CT e participar dos estudos e ações necessárias;
4.Disponibilizar informações sobre o STPP local, entre outras: linhas, itinerários, extensões, nº de viagens, frota e tarifas praticadas;
5. Ter rede de transporte público , incluindo os modais existentes , devidamente racionalizada e compatibilizada com a rede de transporte público metropolitana;
6.Praticar valores tarifários compatíveis com os adotados no STPP da RMR, evitando ou reduzindo a concorrência danosa entre linhas;
7.Preparar com o CT o repasse da gestão do STPP local para o CTM;
8.Não autorizar ou licitar novos serviços de transporte público coletivo após externar a intenção de participar do Consórcio;
A entrada de novos municípios no CTMserá submetida à avaliação e à aprovação da Assembléia de Acionistas.

Benefícios aos Municípios de sua Participação no Consórcio

1. Acesso ao sistema de bilhetagem eletrônica, com os respectivos Passe Estudantil, Vale Transporte e as Gratuidades asseguradas por Lei;
2. Assessoria em assuntos técnicos de transporte;
3. Maior integração com os demais municípios, através do serviço de transporte metropolitano e, em especial, do SEI – Sistema Estrutural Integrado;
4. Integração da rede municipal local, com a rede metropolitana;
5. Maior acessibilidade e mobilidade para os munícipes;
6. Otimização na aplicação dos recursos materiais e financeiros; e
7. Garantia do recolhimento do ISS referente aos serviços municipais.

Participação Municipal no Funcionamento do Consórcio

1. Conselho Superior de Transportes;

2. Assembléia de Acionistas

- Quorum especial, com 85% dos votos, para que a Assembléia de Acionistas delibere sobre determinados assuntos
- Mecanismos que assegurem aos municípios um poder maior de participação e/ou decisão (linhas exclusivamente municipais).

Aporte de Recursos Municipais ao Consórcio

i.manutenção do Consórcio;

ii.complementação da receita do sistema em períodos ou circunstâncias em que a tarifa praticada não cubra os custos dos serviços contratados com as empresas operadoras;

iii.implantação de infra-estrutura física;

iv.no caso do município não concordar com o reajuste tarifário para fazer face aos reajustes dos contratos de concessão.

Benefícios aos Usuários com o Consórcio

- **Solução Institucional Metropolitana -** efetiva participação dos poderes concedentes na gestão do sistema de transportes:Quando os Gestores, Municipais e Estadual, pensam seu sistema de transportes, separadamente, o usuário fica prejudicado no seu desejo de deslocamento no território metropolitano, sendo obrigado a utilizar dois serviços desconectados e concorrentes que gera uma oferta de transportes irracional, demandando mais tempo e saindo mais caro para ele.
- **Integração do desenvolvimento do Sistema de Transporte Metropolitano ao desenvolvimento urbano da cidade metropolitana** :Os assuntos relacionados a uso do solo, trânsito e sistema viário, que são de competência administrativa do poder local, interferem diretamente nos custos do Sistema de Transportes. Com a criação do Consórcio esse inter-relacionamento ficará mais evidente e as questões de interface serão levadas diretamente aos Sócios do Consórcio.

Benefícios aos Usuários com o Consórcio

-
- **Aceleração na implantação do SEI – maior mobilidade para os usuários e facilidade de acesso aos serviços essenciais: o** território passa a ser a Cidade Metropolitana, não importando mais os limites municipais; haverá uma economia de escala pela racionalização do sistema; facilidade na obtenção de financiamentos para investimentos no setor de transportes, respaldada na credibilidade do funcionamento do sistema.
- **Garantia da eficácia da licitação do Sistema de Transporte (exigência constitucional).**
A realização da licitação dos sistemas separadamente, poderá acarretar uma concorrência danosa entre os vencedores municipais e intermunicipais, aumentando os custos para os usuários, além.de produzir possíveis problemas legais.
- **Continuidade no planejamento e funcionamento do Sistema**
Cada vez que os governantes do Estado e/ou Municípios são renovados existe o risco de uma descontinuidade no planejamento e funcionamento do sistema de transportes.

Organização Metropolitana da Gestão

- De uma maneira geral, a organização metropolitana da gestão é uma tendência mundial. Fatores que favorecem esse escopo organizativo são:
  - a) a multimodalidade da rede metropolitana de transportes, que requer uma administração integrada, tanto nos aspectos dos investimentos, quanto no da operação e da tarifação;
  - b) necessidade de integração igualmente no campo de financiamento e marketing (especialmente informação ao usuário);
  - c) a dispersão dos operadores e dos organismos públicos;
- Evidentemente, cada país adequa o quadro legal da cooperação metropolitana ao seu sistema jurídico e à própria história dos atores em cada área.

Princípios da Gestão Metropolitana

(European Metropolitan Transport Authorities 2001):

1. não existe um modelo único, aplicável a todas as RM's; contudo, deve haver troca de experiências entre as diversas entidades metropolitanas;
2. a qualidade dos sistemas de transporte público em áreas metropolitanas está criticamente ligada à sua organização, igualmente em âmbito metropolitano;
3. a organização metropolitana deve estender sua competência a todos os modos de transporte, incluindo aí os sistemas ferroviários;
4. o financiamento dessas entidades e da rede é uma questão crucial da gestão metropolitana;
5. a administração metropolitana tem um papel importante na informação e no marketing dos serviços;
6. qualquer política de competição nos sistemas metropolitanas deve ter por pressuposto institucional o reforço da autoridade metropolitana.

Sugestões para uma Implantação Exitosa

- Resolução da questão institucional metropolitana com participação efetiva dos entes municipais, estadual
- Órgão de Participação da Sociedade Civil e dos Usuários
- Criação de Órgão Gestor Metropolitano
- Novos instrumentos normativos do Sistema
- Novo modelo de remuneração voltado para aumento de produtividade do Sistema
- Novo modelo de avaliação de Perfomace com participação dos usuários
- Nova Rede Racionalizada
- Licitação por menor preço por passageiro
- Contrato de concessão com Regra de Revisão Anual de Tarifas com parâmetro de produtividade.
- Regra clara de reequilíbrio econômico financeiro

Obrigado!