



PLANO DE MOBILIDADE DA REGIÃO METROPOLITANA DO VALE DO RIO CUIABÁ

DIAGNÓSTICO
DIAGNÓSTICO DA GOVERNANÇA
OS 002/2022

Abril/2023



Diagnóstico da Governança - PLANMOB

ÍNDICE

1	INTRODUÇÃO	3
2	MARCO LEGAL	4
2.1	Marco legal federal	5
2.2	Legislação metropolitana	5
2.3	Legislações municipais	10
3	GESTÃO	25
3.1	Gestão no âmbito estadual	26
3.2	Gestão no âmbito dos municípios	29
4	CONTRATOS DE TRANSPORTE	31
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS	33
5.1	Gestão do BRT	34
5.2	Considerações gerais.....	35
6	EQUIPE TÉCNICA	38

Matriz

Escritórios

Diagnóstico da Governança - PLANMOB

1 INTRODUÇÃO

Em janeiro de 2015, a Lei Federal nº 13.089 estabeleceu o chamado “Estatuto da Metrôpole”, tendo em vista disposições fundamentais presentes na Constituição Federal que careciam de aprofundamento e avanço – indo além do Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001). O objetivo do Estatuto da Metrôpole é criar regras para a governança compartilhada de grandes aglomerados urbanos que envolvam mais de um município, fixando diretrizes gerais para regiões metropolitanas e aglomerações urbanas instituídas pelos estados.

No Artigo 6º, o Estatuto da Metrôpole reitera os princípios da Constituição de 1988 (Art. 182º e 183º) e do Estatuto da Cidade, quais sejam: a gestão democrática da cidade; a prevalência do interesse comum sobre o local; a autonomia dos entes da federação; e o processo participativo em nível das entidades representativas da cidadania.

Na conjugação destes princípios é que se origina a conformação dos temas, situações e espaços a serem tratados no Plano Metropolitano como **Funções Públicas de Interesse Comum – FPICs, dentre elas a Mobilidade Metropolitana.**

Depreende-se como núcleo desta expressão a compreensão da governança metropolitana e das possibilidades de vantagens aos municípios da RMVRC – os menores e os maiores, os mais ricos e os mais pobres, os que almejam desenvolver-se por meio do crescimento e os que visualizam se fortalecer incrementando os parâmetros reconhecidos como suas vocações e identidade no contexto regional.

A seguir, com base nos levantamentos efetuados junto ao Estado, da Capital e aos demais municípios, são apresentadas notas a respeito da governança da mobilidade urbana no âmbito da RMVRC, abrangendo os aspectos da legislação intercorrente e da gestão propriamente dita, almejando consubstanciar o Diagnóstico da Governança Metropolitanas para o Plano de Mobilidade em desenvolvimento.

Diagnóstico da Governança - PLANMOB

2 MARCO LEGAL

A forma de crescimento de uma região metropolitana, da mesma forma que em uma cidade, produz desdobramentos inegáveis sobre as condições da mobilidade. São impactados os deslocamentos de pessoas e de bens e serviços nas dimensões intra e intermunicipal. O planejamento e a gestão do viário de interesse metropolitano se inserem, portanto, como componente importante do plano de mobilidade em desenvolvimento.

Todavia, boa parte das questões urbanísticas é definida pelas legislações produzidas no âmbito dos municípios que compõem a região metropolitana, o que torna imprescindível a análise destes institutos, para consistir a percepção de suas eventuais potencialidades, fragilidades ou contradições intrínsecas, à luz dos instrumentos legais produzidos no âmbito federal, que orientam o desenvolvimento urbano, a saber: o Estatuto da Cidade, a Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana e o Estatuto da Metrópole. É, sobretudo, importante identificar potenciais contradições nos instrumentos que incidem sobre a FPIC Mobilidade Urbana no âmbito da RMVRC e propor, no âmbito da governança metropolitana, as medidas saneadoras convenientes.

Neste sentido, este estudo se concentrou na análise nas leis que abrangem questões fundamentais para a mobilidade metropolitana, tanto as estaduais como as locais, incluindo os planos diretores locais que, por sua natureza, devem orientar o desenvolvimento das cidades.

No levantamento da legislação, produziu-se uma busca exaustiva em todas as fontes possíveis, especialmente nas páginas públicas dos municípios da RMVRC, bem como em documentos fornecidos pela contratante, adequadamente consolidados, com os resultados seguintes, estratificados no âmbito federal, do Estado e dos municípios componentes da RMVRC.

Diagnóstico da Governança - PLANMOB

2.1 Marco legal federal

Tabela 1 - Marco legal federal

Item	Leis	Objeto	Perspectiva Institucional	Principais Aspectos Incidentes na Mobilidade Urbana
1	Lei nº 10.257 / 2001 Estatuto da Cidade	A política urbana e o desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana (arts. 182 e 183, da CF)	Municipalização do planejamento e desenvolvimento urbano.	Atribui ao município a elaboração do plano diretor, ao qual deverá ser anexado o plano de mobilidade urbana.
2	Lei nº 11.107/05 Consórcios Públicos	A contratação de consórcios públicos (art. 241 da CF).	Gestão associada de serviços públicos, o que pressupõe a comunhão de esforços entre entes federativos (ainda que dois entes municipais).	Regulamenta a gestão associada de serviços públicos, incluído o de transporte coletivo.
3	Lei nº 12.587/12 PNMU	A Política Nacional de Mobilidade Urbana no território nacional (art. 182 da CF).	Municipalização do planejamento e desenvolvimento urbano.	Estabelece a política nacional de trânsito e transportes, introduzindo os conceitos-chaves e as diretrizes gerais do setor (atribuindo ao município a elaboração do plano de mobilidade urbana).
4	Lei nº 13.089/15 Estatuto da Metrópole	O planejamento, gestão e execução de funções públicas de interesse comum em regiões metropolitanas e aglomerações urbanas (arts. 25, §3º e 182, da CF).	Regionalização das atividades de interesse comum dos entes na região metropolitana ou aglomeração urbana, instituídas por ente estadual.	Regulamenta a relação jurídica existente entre entes federativos que integram a mesma região metropolitana ou aglomeração urbana, estabelecendo diversos instrumentos para a efetividade à execução e gestão de serviços públicos nelas prestados.

Fonte: Estudo de bases técnicas: Modelos de gestão para integração metropolitana do sistema de TPC - *Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH* / Ministério das Cidades - 2018

2.2 Legislação metropolitana

A Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá (RMVRC) está regida, fundamentalmente, por cinco Leis Complementares, como demonstra a Tabela 2 seguinte. Registre-se que o marco legal é complementado por duas outras leis de caráter mais específico – LC 429 e LC 432 – que, respectivamente, dispõem sobre a

Diagnóstico da Governança - PLANMOB

organização, estrutura e competências da AGER-MT e sobre o Sistema de Transporte Coletivo Rodoviário Intermunicipal de Passageiros, que serão objeto de análises posteriores no desenvolvimento deste trabalho.

Tabela 2 - Legislação metropolitana

Item	Tipo	Nº	Data	Conteúdo
1	Lei Complementar	340	17/12/2008	Dispõe sobre a instituição e a gestão de regiões metropolitanas no Estado de Mato Grosso e dá outras providências.
2	Lei Complementar	359	27/05/2009	Dispõe sobre a criação da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá e dá outras providências.
3	Lei Complementar	499	22/07/2013	Dispõe sobre o Sistema de Gestão da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá, a criação do Conselho Deliberativo Metropolitano da Região do Vale do Rio Cuiabá - CODEM/VRC, a criação da Agência de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá - AGEM/VRC e a criação do Fundo de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá - FDM/VRC, e dá outras providências.
4	Lei Complementar	577	19/05/2016	Altera dispositivos da Lei Complementar nº 359, de 27 de maio de 2009, incluindo os municípios de Acorizal e Chapada dos Guimarães e dá outras providências.
5	Lei Complementar	609	27/12/2018	Institui o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá, PDDI/RMVRC, também denominado Plano Metropolitano, que corresponde ao instrumento de planejamento previsto no § 1º do art. 6º da Lei Complementar nº 340, de 17 de dezembro de 2008.

Fonte: Elaboração própria

2.2.1 Lei nº 340 – Gestão das RMs

A lei trata da normatização para a criação de regiões metropolitanas no Estado de Mato Grosso, e define os componentes que devem estar presentes para a sua eficiente gestão.

Diagnóstico da Governança - PLANMOB

A lei antecipa alguns atributos do Estatuto da Metr pole. Por exemplo, ao definir as Fun es Públicas de Interesse Comum, remetendo a defini o de suas especifica es, no entanto, para as leis complementares que vierem a instituir regiões metropolitanas no Estado de Mato Grosso.

Ao discorrer a respeito dos aspectos e fatores, objetivamente apurados, que condicionariam a inclusão de determinado município em uma região metropolitana a lei incluiu o critério “evidência ou tendência de conurba o entre os municípios, aferida pela existência de rela o de integra o funcional de natureza socioecon mica ou de serviços”.

Há que se registrar que a lei, adequadamente, não trata objetivamente de conurba o que, no sentido estrito, significa a continuidade da mancha urbana de dois ou mais municípios. Reconhece, então, que nas regiões metropolitanas as fronteiras dos municípios são extrapoladas pelas rela es entre seus habitantes, havendo ou não continuidade da mancha urbana.

Esta condi o legitima a inclusão na RMVRC de alguns municípios relativamente distantes da mancha urbana contínua composta por Cuiabá e Várzea Grande.

2.2.2 Lei n  359 – Cria o da RMVRC

A lei e suas atualiza es futuras, cria a Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá composta pelos seguintes municípios: Cuiabá, Várzea Grande, Nossa Senhora do Livramento, Santo Ant nio de Leverger, Acorizal e Chapada dos Guimarães; e o Entorno Metropolitano da RMVRC, constituído pelos municípios de: Barão de Melgaço, Jangada, Nobres, Nova Brasilândia, Planalto da Serra, Poconé e Rosário Oeste.

De relevante para o trabalho em desenvolvimento, cabe registrar que a lei, no Art. 5 , ao definir as Fun es Públicas de Interesse Comum, naturalmente, incluiu no Inciso III a acessibilidade e mobilidade.

Diagnóstico da Governança - PLANMOB

2.2.3 Lei nº 499 – Gestão da RMVRC

A lei trata da organização política, técnica e administrativa do Sistema de Gestão da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá.

Define a estrutura orgânica básica do Sistema de Gestão da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá com os seguintes componentes:

- Conselho Deliberativo Metropolitano da Região do Vale do Rio Cuiabá - CODEM/VRC, com caráter normativo e deliberativo;
- Conselho Executivo Metropolitano do Vale do Rio Cuiabá - CONSEM/VRC;
- Agência de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá - AGEM/VRC, com caráter técnico;
- Fundo de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá - FDM/VRC, como instrumento financeiro.

2.2.4 Lei nº 609 – PDDI

No que diz respeito ao tema objeto deste trabalho, a lei é profícua ao propor o Programa Mobilidade Metropolitana Integradora, que tem por objetivo assegurar ampla mobilidade de pessoas e mercadorias, promovendo a melhoria da qualidade de vida da população e contribuindo para a dinamização da economia e da produtividade geral da região metropolitana, mediante a execução das seguintes componentes:

- Integração da Mobilidade na Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá;
- Calçadas Plenas.

A seguir, elenca as diretrizes que deverão ser na execução do Programa:

- mobilidade universal;
- plena acessibilidade, considerando seus aspectos macro e micro;
- segurança viária;
- valorização do transporte público em relação ao transporte particular;
- integração dos transportes municipais e intermunicipais, nos aspectos físico, tarifário, operacional e institucional...;
- redução dos impactos socioambientais decorrentes dos transportes;

Diagnóstico da Governança - PLANMOB

- eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana;
- modicidade tarifária no transporte público;
- gestão democrática, transparente e integrada das cidades e da metrópole.

Em seguida, a lei define como instrumento básico de sua implementação o Plano de Mobilidade Metropolitana, que deverá indicar as funções públicas elencadas no art. 24 da Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, que sejam de interesse comum aos entes da RMVRC, em especial as funções de **transporte público coletivo, transporte de cargas, compatibilização da infraestrutura viária, grandes polos geradores de viagens e acessibilidade**, bem como estudo de **viabilidade de criação de consórcio** para prestação do serviço de transporte público intermunicipal.

De acordo com a lei, o Plano de Mobilidade Metropolitana deverá abranger, no mínimo:

- levantamento dos planos e projetos existentes na área de transportes e mobilidade para a região;
- Matriz Origem-Destino de viagens atualizada, englobando todo o território metropolitano e, no que for possível, compatível para fins de comparação com a Matriz Origem-Destino desenvolvida pelo Projeto para Operação Integrada do Sistema de Transporte Coletivo Rodoviário de Passageiros do Aglomerado Urbano Cuiabá - Várzea Grande de 2005;
- diagnóstico dos sistemas de transportes, incluindo sistema viário, serviços de transporte e regimes tarifários;
- prognóstico de um ou mais cenários com horizonte de 10 (dez) anos, incluindo nova configuração dos serviços de transportes por ônibus, plano cicloviário, ferroviário, regimes tarifários e obras viárias;
- estimativas orçamentárias, cronograma físico-financeiro e indicação de possíveis fontes de recursos dos cenários apresentados.

Para o prognóstico do Plano, a lei define a seguinte abrangência:

- definição de sistema de transporte público troncal de média capacidade a ser implementado nos corredores de maior demanda em 10 (dez) anos e indicação de possíveis expansões;

Diagnóstico da Governança - PLANMOB

- definição de linhas de ônibus intermunicipais servindo pelo menos todos os Municípios da região metropolitana, necessariamente integradas com as linhas troncais de média capacidade, podendo incorporar também Municípios do entorno metropolitano;
- sugestão de configuração para as linhas de ônibus municipais, integradas com as linhas intermunicipais e com as linhas troncais de média capacidade, que contemplem inclusive demandas tipicamente rurais;
- definição de faixas exclusivas para transporte público;
- definição de novos terminais rodoviários que permitam a integração física entre as linhas propostas, garantindo pelo menos um terminal em cada município da região metropolitana;
- definição de modelo tarifário módico e que abranja todas as linhas propostas;
- **definição de modelo de governança metropolitana compartilhada** que permita o gerenciamento e fiscalização de todos os sistemas de transporte da metrópole de forma integrada;
- definição de um plano cicloviário integrado ao sistema de transporte público, incluindo vias e cicloconveniências, observados os planos municipais existentes;
- definição de diretrizes para os Municípios definirem suas hierarquias viárias, garantindo baixas velocidades para vias locais;
- indicação de possíveis medidas de restrição ou inibição do uso de veículos particulares;
- indicação de obras viárias de maior relevância;
- identificação de possíveis receitas alternativas para o financiamento da operação do transporte público, para além do pagamento de tarifas por parte dos passageiros;
- **regulamentação de um Fundo Metropolitano de Mobilidade.**

2.3 Legislações municipais

2.3.1 Cuiabá

Neste item, a análise ater-se-á aos cinco (5) institutos legais vigentes que apresentam sinergia com o tema da mobilidade metropolitana, podendo incidir nas etapas de diagnóstico e prognóstico da formulação do PlanMob–RMVRC, apresentadas na Tabela 3 seguinte, complementada por visão geral do Plano de Mobilidade de Cuiabá.

Diagnóstico da Governança - PLANMOB

O Plano Diretor de Cuiabá foi, oportunamente, concluído e aprovado. O relatório final e respectivos módulos desenvolvidos foram encaminhados oficialmente a SINFRA. Nesta fase dos trabalhos do PlanMob-RMVRC, cabe analisar os aspectos pertinentes à gestão metropolitana e, eventualmente, levantar pontos relacionados à FPIC Mobilidade Urbana que indiquem a necessidade de tratamento à luz da almejada gestão metropolitana consorciada.

Tabela 3 - Legislação - Cuiabá

Item	Tipo	Nº	Data	Conteúdo
1	Lei Orgânica		15/12/2004	
2	Lei Complementar	150	29/01/2007	Dispõe sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento Estratégico de Cuiabá e dá outras providências. O PDDE, revisado à luz do Estatuto da Cidade, tem a estrutura e o conteúdo estabelecidos na Lei Orgânica do Município, contendo os objetivos e as diretrizes estratégicas – gerais e específicas – que deverão orientar a elaboração dos instrumentos programáticos, orçamentários e técnicos a serem aprovados ou aplicados pelos agentes do Sistema Municipal de Planejamento e Gestão Estratégica de Cuiabá.
3	Lei Complementar	232	26/05/2011	Dispõe sobre a hierarquização viária do Município de Cuiabá. A discriminação das vias urbanas é regulamentada por esta Lei que integra o Sistema Municipal de Desenvolvimento Urbano, como parte do Plano Diretor, em consonância com o Inciso I do Art. 195 da Lei Orgânica e da Lei nº 150.
4	Lei Complementar	389	03/11/2015	Disciplina o Uso e Ocupação do Solo no Município de Cuiabá. Esta Lei e todos os seus desdobramentos integram o Sistema Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Estratégico – SMPDE como parte do Plano Diretor de Desenvolvimento Estratégico – PDDE, conforme estabelecido no inciso I do artigo 195 da Lei Orgânica do Município de Cuiabá e no artigo 3º da Lei Complementar nº 150, de 29 de janeiro de 2007, bem como diretrizes estabelecidas na Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001.
5	Lei Complementar	468	17/07/2019	Altera a Lei Complementar nº 389 e dá outras providências. Trata da implantação de atividades e empreendimentos na macrozona

Diagnóstico da Governança - PLANMOB

				urbana de Cuiabá e zona urbana dos distritos, contemplando a delimitação das Zonas Urbanas Especiais, a saber: Zona de Interesse Ambiental; Zona de Segurança Hídrica; e Zona Especial de Regularização
--	--	--	--	---

Fonte: Elaboração própria

2.3.1.1 Lei Orgânica

No que concerne à mobilidade, a lei atém-se a reafirmar o caráter de essencialidade e a classificar como direito dos cidadãos os transportes coletivos.

2.3.1.2 Leis do Plano Diretor

A Lei nº 150 dispõe sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento Estratégico de Cuiabá. O PDDE, revisado à luz do Estatuto da Cidade; tem a estrutura e o conteúdo estabelecidos na Lei Orgânica do Município, contendo os objetivos e as diretrizes estratégicas – gerais e específicas – que deverão orientar a elaboração dos instrumentos programáticos, orçamentários e técnicos a serem aprovados ou aplicados pelos agentes do Sistema Municipal de Planejamento e Gestão Estratégica de Cuiabá.

A Lei nº 389 regulamenta o Art. 3º da Lei nº 150 e disciplina o uso e ocupação do solo no Município de Cuiabá; e a Lei nº 468 Altera a Lei Complementar nº 389 e dá outras providências. Trata da implantação de atividades e empreendimentos na macrozona urbana de Cuiabá e zona urbana dos distritos, contemplando a delimitação das Zonas Urbanas Especiais, a saber: Zona de Interesse Ambiental; Zona de Segurança Hídrica; e Zona Especial de Regularização.

A análise deste conjunto de leis interessa para a prospecção de eventual diretriz que, tratando do tema metropolitano, tenha que ser levada em consideração na elaboração do prognóstico do PlanMob-RMVRC. Todavia, em função da própria natureza destas leis, as questões metropolitanas são, naturalmente, tratadas de forma superficial.

Diagnóstico da Governança - PLANMOB

A Lei nº 150, quando em seu Art. 9º trata das diretrizes gerais do desenvolvimento estratégico, propõe a articulação junto ao Governo do Estado e demais municípios a criação da Região Metropolitana de Cuiabá, inexistente à época de sua aprovação.

Com relação aos problemas comuns – posteriormente, tipificadas no Estatuto da Metrôpole como FPICs – a Lei aborda apenas como diretrizes estratégicas a limpeza urbana e as ligações viárias identificando, entretanto, apenas a relação com o município de Várzea Grande. A expressão ‘mobilidade urbana’ não aparece nenhuma vez em nenhum dos textos legais.

2.3.1.3 Evolução do Perímetro Urbano

O documento “Evolução do Perímetro Urbano de Cuiabá” produziu uma coletânea das leis que demarcaram a linha de contorno urbano da Capital entre os anos de 1938 e 2004. A Figura 1 seguinte apresenta o resultado. Ali, observa-se que o perímetro urbano da Capital, limitada a Oeste pelo Rio Cuiabá, expandiu-se para Leste e Sul com muita intensidade, sobretudo até meados da década de 1990, promovendo uma grande reserva de lotes sem, contudo, se aproximar da mancha urbana de Santo Antônio de Leverger, localizado ao Sul da Capital.

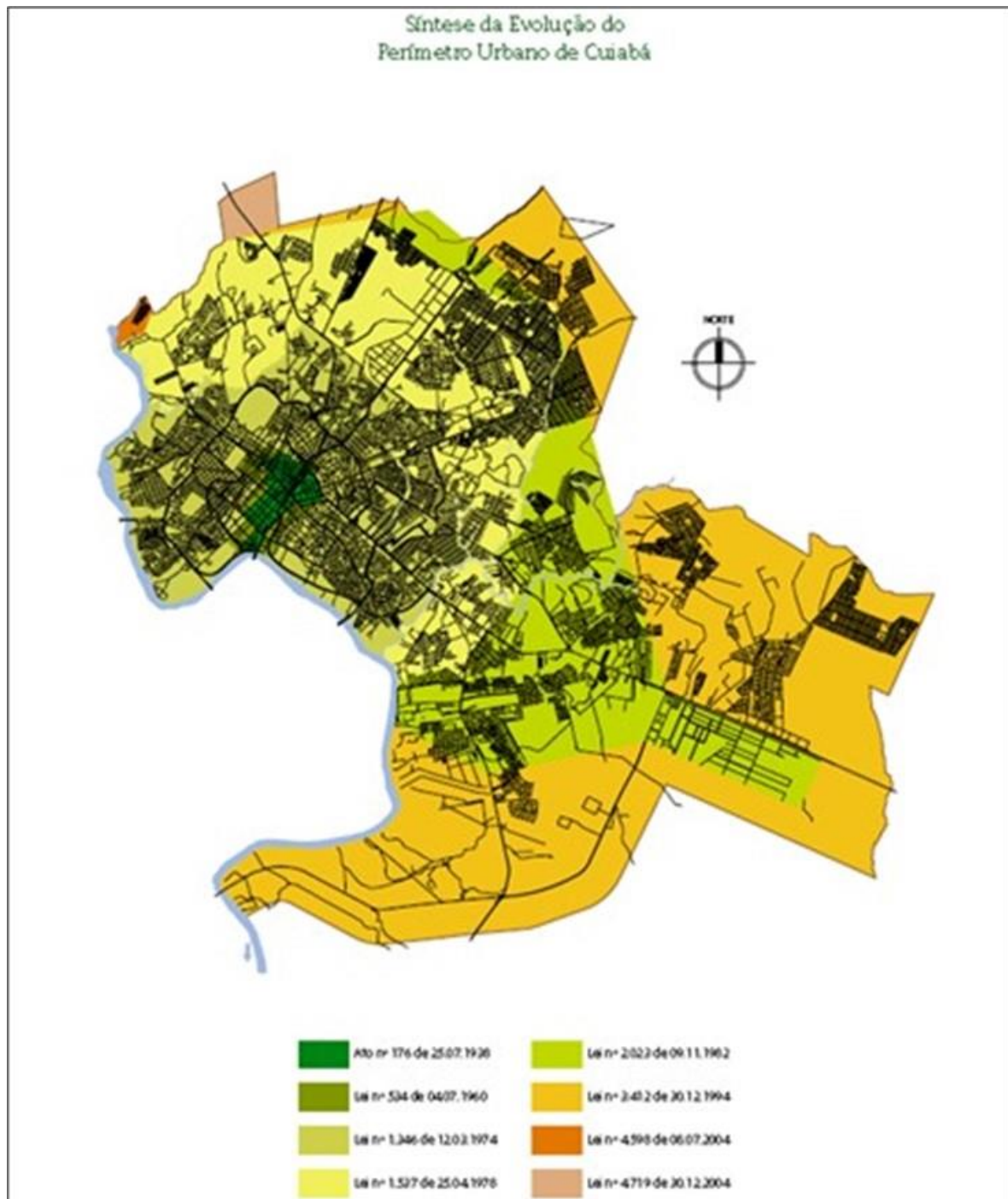
O documento traz que em 2004 a macrozona urbana passou a contar 254,57 km² e que “... Cuiabá já dispunha de grande número de lotes vagos em loteamentos já dotados de infra-estrutura, em grande parte aguardando valorização imobiliária. E ainda, com os sucessivos acréscimos à área urbana, foram incorporadas grandes áreas vazias e ociosas a ela, acarretando uma densidade demográfica urbana baixíssima, de 20,88 hab/ha no ano de 2004, ao passo que o ideal para a otimização da infra-estrutura urbana é de 250 hab/ha”.

Todavia, para a definição do prognóstico do PlanMob-RMVRC, cabe observar que a conurbação efetiva da Capital é observada justamente com o município de Várzea Grande, cujas ligações exigem a transposição do Rio Cuiabá. Esta condição que, por

Diagnóstico da Governança - PLANMOB

um lado, impõe dificuldades para o trânsito entre as duas urbes, por outro, proporciona uma definição mais precisa do viário de interesse metropolitano.

Figura 1 - Evolução do Perímetro Urbano de Cuiabá



Fonte: Publicação “Evolução do Perímetro Urbano de Cuiabá”

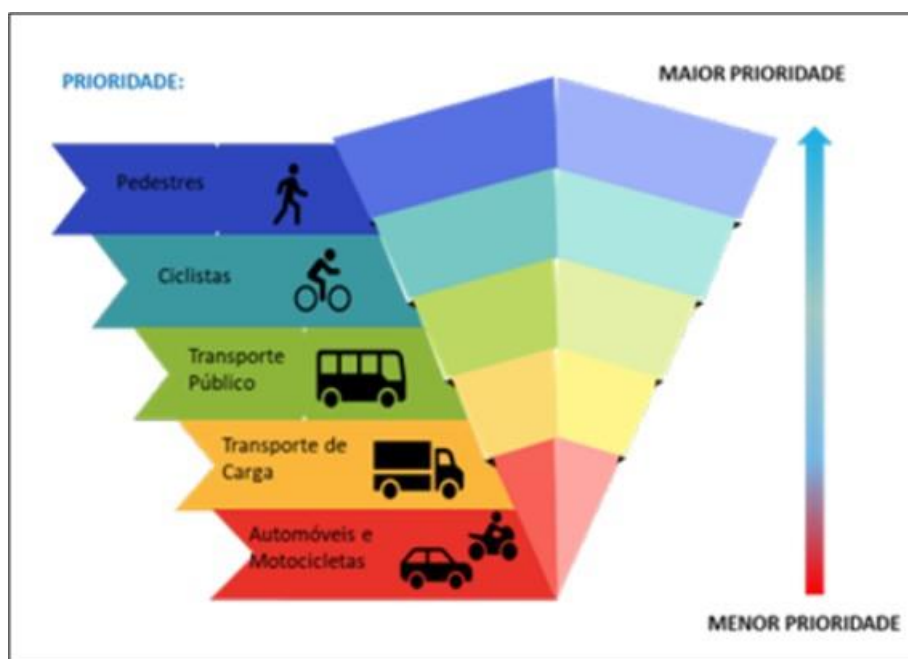
Diagnóstico da Governança - PLANMOB

2.3.1.4 PlanMob-Cuiabá

O Plano de Mobilidade Urbana de Cuiabá, uma vez aprovado, foi encaminhado para o Gabinete do Prefeito da Capital para sanção e encaminhamentos legais pertinentes à sua institucionalização. A Figura 2 apresenta a escala de prioridade dos temas diagnosticados e com ações definidas no PlanMob.

De início, observa-se que o PlanMob-Cuiabá estabelece sintonia com a Lei nº 12.587, da Política Nacional de Mobilidade Urbana, ao contemplar todos os aspectos da mobilidade urbana, a saber: o transporte coletivo; o transporte público individual; a mobilidade ativa em suas duas dimensões: pedestres e bicicletas; o sistema viário e a circulação; o transporte de cargas; e a segurança viária.

Figura 2 – Escala de Prioridades – PlanMob-Cuiabá



Fonte: Prefeitura Municipal de Cuiabá / SEMOB

A seguir, apresenta-se uma breve análise dos temas tratados pelo PlanMob-Cuiabá, considerados relevantes para este PlanMob-RMVRC

Diagnóstico da Governança - PLANMOB

2.3.1.4.1 Articulação Metropolitana

O PlanMob-Cuiabá apenas aponta a necessidade de articulação com os demais municípios e o Estado; na realidade, em um item trata do tema, cuja transcrição literal expressa: *“É fundamental a articulação entre SEMOB e demais secretarias municipais no planejamento que impacta a mobilidade urbana na cidade, bem como com o governo estadual e seu planejamento da mobilidade na Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá (RMVRC)”*.

Todavia, a diretriz repassada pela SINFRA-MT para os estudos em desenvolvimento expressa que, para o bom desenvolvimento do PlanMob-RMVRC, além do mero conhecimento dos planos locais, é de suma importância a integração plena nos debates de forma a evitar ou minimizar eventuais contradições entre as proposições.

Especialmente, as questões associadas ao viário de interesse metropolitano (a ser devidamente delineado e instituído) e a definição de corredores de transporte e dos terminais e estações de integração devem ser pensadas e ter sua definição em ambiente que proporcione a integração de todos os entes federados envolvidos.

Esta necessidade é mais expressiva, sem dúvida, com relação aos planos estaduais e dos municípios de Cuiabá e Várzea Grande. Afinal, estes dois são os municípios que conformam efetiva conurbação na Região Metropolitana.

2.3.1.4.2 Ramal Ferroviário de Cuiabá

Com relação à anunciada implantação do ramal ferroviário Rondonópolis-Cuiabá, o PlanMob aponta a necessidade de “...acompanhamento dos impactos no sistema viário e de logística do município, mantendo sempre aberta uma via de diálogo com as esferas estadual e federal e concessionária operadora do sistema”. Esta diretiva se coaduna com a diretriz geral da SINFRA-MT anteriormente citada.

Diagnóstico da Governança - PLANMOB

2.3.1.4.3 Transporte Coletivo Intermunicipal

O PlanMob-Cuiabá passa ao largo das questões relacionadas à implantação do BRT e à gestão compartilhada dos transportes coletivos na RMVRC.

2.3.1.4.4 Sistema Viário

O PlanMob-Cuiabá apresenta uma nova proposta para a classificação funcional do sistema viário de Cuiabá e para uma atualização de sua hierarquização; preconiza, também, o estabelecimento de uma nova legislação para a restrição ao tráfego de veículos pesados.

2.3.2 Várzea Grande

A Tabela 4 seguinte apresenta a legislação encontrada para o Município de Várzea Grande que pode possuir alguma relevância para a formulação do PlanMob-RMVRC. Observe-se, de imediato, que inexistente legislação que institua um plano de mobilidade para a cidade, o qual ainda não foi desenvolvido.

Tabela 4 - Legislação - Várzea Grande

Item	Tipo	Nº	Data	Conteúdo
1	Lei Orgânica		27/06/1905	
2	Lei Complementar	4.695	13/07/1905	Institui o Plano Diretor do Município de Várzea Grande, Estado de Mato Grosso, dá outras providências. Contém os princípios, os objetivos e as diretrizes das políticas municipais para o desenvolvimento sustentável e a consolidação urbana, segundo os fundamentos da Lei Orgânica do Município de Várzea Grande e conforme o disposto na Lei Nacional nº 10257, de 10 de julho de 2001, e na Constituição Federal de 1988. O Plano Diretor é o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana e engloba todo o território municipal.
3	Lei Complementar	4.696	13/07/1905	Dispões sobre a delimitação do Perímetro Urbano da cidade de Várzea Grande – sede municipal – e dá outras providências.
4	Lei Complementar	4.697	13/07/1905	Dispõe sobre parcelamento do solo urbano do Município de Várzea Grande e dá outras providências.

Diagnóstico da Governança - PLANMOB

Item	Tipo	Nº	Data	Conteúdo
5	Lei Complementar	4.701	13/07/1905	Define o Sistema Viário do Município e dá outras providências.

Fonte: Elaboração própria

2.3.2.1 Lei Orgânica

Lei extensa – 217 artigos – às vezes extrapola a natureza de ‘Constituição Municipal’ que preside as leis orgânicas tradicionais. Todavia, o conteúdo não tangencia nas relações metropolitanas.

Curiosamente, o Parágrafo 3º do Art. 11 da referida lei traz a seguinte redação “Nas concessões, permissões ou autorizações para a exploração dos serviços de transporte coletivo de passageiros no Município, a Empresa Concessionária obriga-se a possuir em sua frota de veículos 1 (um) ônibus para cada 10.000 habitantes”.

2.3.2.2 Plano Diretor

No que tange à mobilidade urbana, a lei – de 2021 – contempla as principais diretrizes da Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana, trazendo no artigo que trata dos objetivos do Plano um parágrafo que diz: “A função social da cidade dá-se pelo direito à terra, à moradia, ao saneamento ambiental, ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, ao transporte público, à mobilidade e acessibilidade, à infraestrutura, aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer”.

Um dos objetivos elencados para o Plano já indica a intenção política do legislador ao afirmar que deve se buscar a melhoria da mobilidade e da acessibilidade por meio de ordenamento do sistema viário e da otimização do sistema de transporte público; e a promoção da melhoria da acessibilidade urbana em especial com diretrizes para a supressão de barreiras e obstáculos nas vias e espaços públicos, e adequação do mobiliário urbano e das edificações.

Contudo, é na seção que trata do Sistema Viário e Transportes que o Plano demonstra a consciência da inserção metropolitana do Município. Por sua relevância, atípica em

Diagnóstico da Governança - PLANMOB

relação aos demais planos municipais, segue a transcrição da íntegra da referida seção, negritadas as partes relevantes.

Seção VIII

Sistema Viário e Transportes

Art. 23. São diretrizes para o sistema viário e transportes:

I. Valorização do transporte público em relação ao transporte particular com integração nos aspectos: viário, físico, tarifário, funcional e institucional, e possibilitando que o serviço do contrato de concessão do transporte público coletivo de passageiros em andamento que tem origem e destino dentro de município de Várzea Grande - MT, **intrínseco ao do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá, PDDI/RMVRC** - Categoria Básica, poderá ser absorvido pelo contrato vigente a quem explora todos os municípios do PDDI/RMVRC - Categoria Básica, autorizado pela Prefeitura, após pedido da concessionária;

II. estruturação do Sistema Viário Municipal a partir da hierarquização estabelecida na Lei do Sistema Viário de Várzea Grande;

III. promoção junto aos entes competentes para:

a) adoção de medidas prioritárias para implantação de anel viário no Município de Várzea Grande, **integrado ao do Município de Cuiabá**, que oriente a circulação de veículos de forma a segregar o tráfego local daquele de longa distância; e

b) acompanhamento do processo de duplicação do trecho urbano da Rodovia dos Imigrantes.

IV. elaboração e implantação do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, nos termos da Política Nacional de Mobilidade Urbana instituída pela Lei Nacional nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, visando entre outros:

a) melhoria da conectividade da malha urbana;

b) garantia da acessibilidade às pessoas com deficiência;

c) definição das diretrizes para os serviços de transporte público coletivo, inclusive nos procedimentos de sua concessão, quando for o caso;

d) definição das melhorias e obras necessárias à otimização da circulação viária municipal;

e) estudo para implantação de ciclovias e de ciclofaixas, criando um sistema integrado de transportes;

f) integração dos modos de transportes público, envolvendo área urbana e rural;

g) implantação de transporte escolar eficiente e adequado às necessidades dos municípios;

h) organização das áreas de estacionamento público e privado, gratuito ou oneroso;

i) disciplinamento do transporte de cargas na infraestrutura viária dentro da área urbana, com regulamentação da circulação e dos locais com restrição ao tráfego de veículos pesados; e

j) regulamentação de exigências específicas para os casos de Polos

Geradores de Viagem.

Diagnóstico da Governança - PLANMOB

V. implantação do Terminal Rodoviário Intermunicipal de Passageiros, priorizando a sua integração física e operacional com o transporte público urbano, e composição com outras atividades que propiciem a viabilidade econômica;

VI. implantação do sistema de logística referente ao transporte e distribuição de cargas;

VII. promoção da qualificação institucional dos órgãos responsáveis pela mobilidade municipal, em especial no que se refere ao sistema viário e aos transportes públicos; e

VIII. promoção da integração das ações de planejamento e de fiscalização referentes ao sistema de mobilidade municipal.

2.3.2.3 Lei nº 4.696 – Perímetro Urbano

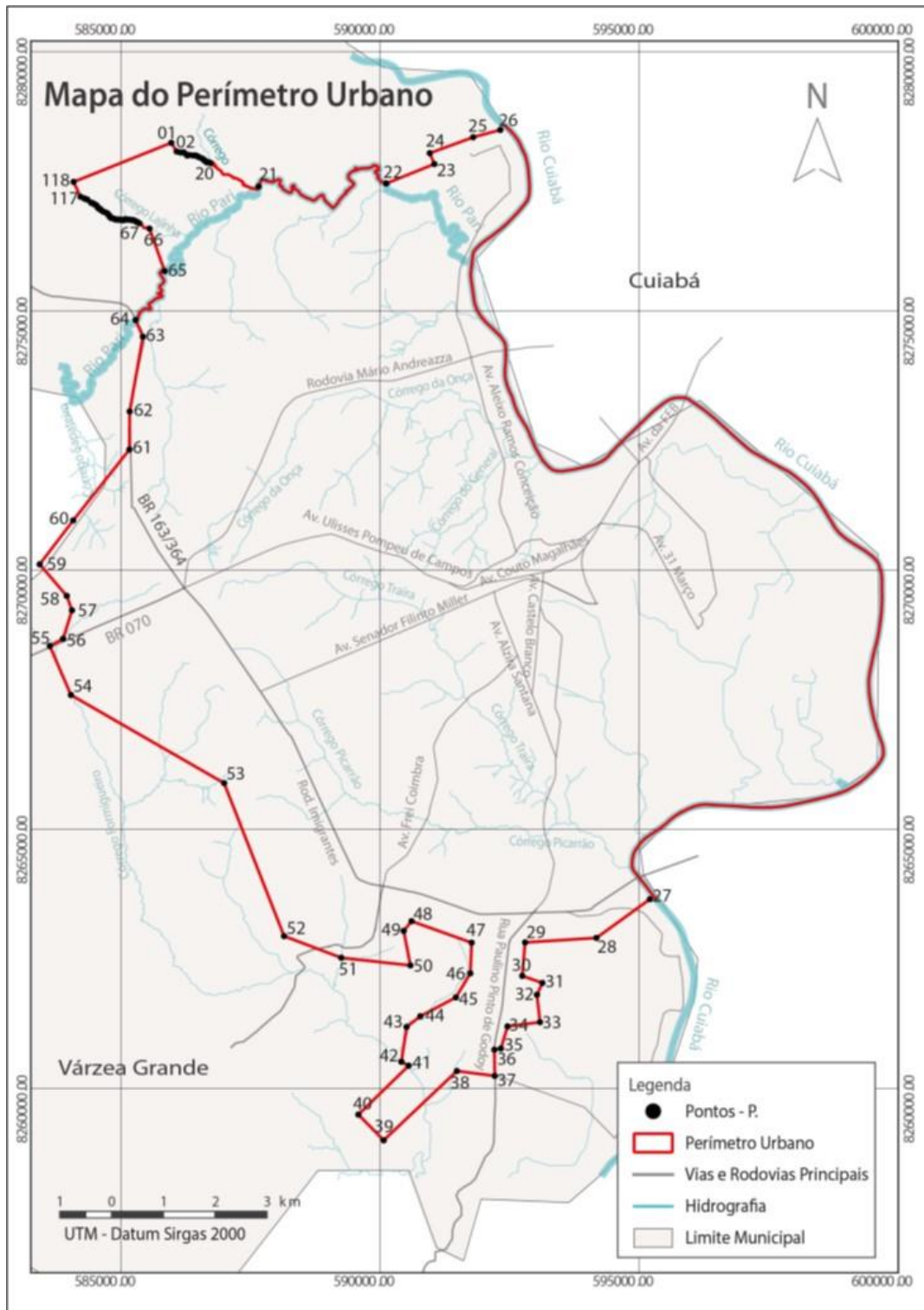
A figura seguinte apresenta a demarcação legal do perímetro urbano de Várzea Grande.

Matriz

Escritórios

Diagnóstico da Governança - PLANMOB

Figura 3 - Perímetro urbano de Várzea Grande



Fonte: Anexo da Lei nº4.696

Diagnóstico da Governança - PLANMOB

2.3.2.4 Lei nº 4.697 – Uso do solo

De relevante para o PlanMob-RMVRC, a lei classifica como área *non aedificandi* “... faixa paralela de 15,00 (quinze) metros de cada lado, destinada à implantação de via marginal, obrigatória quando permitida a ocupação de terrenos lindeiros às rodovias estaduais e federais e à Via Perimetral”.

Este instituto possibilita um disciplinamento das travessias e dos pontos de acesso e egresso daquelas vias, visando à fluidez e consequente redução dos tempos das viagens metropolitanas.

2.3.2.5 Lei nº 4.701 – Sistema viário

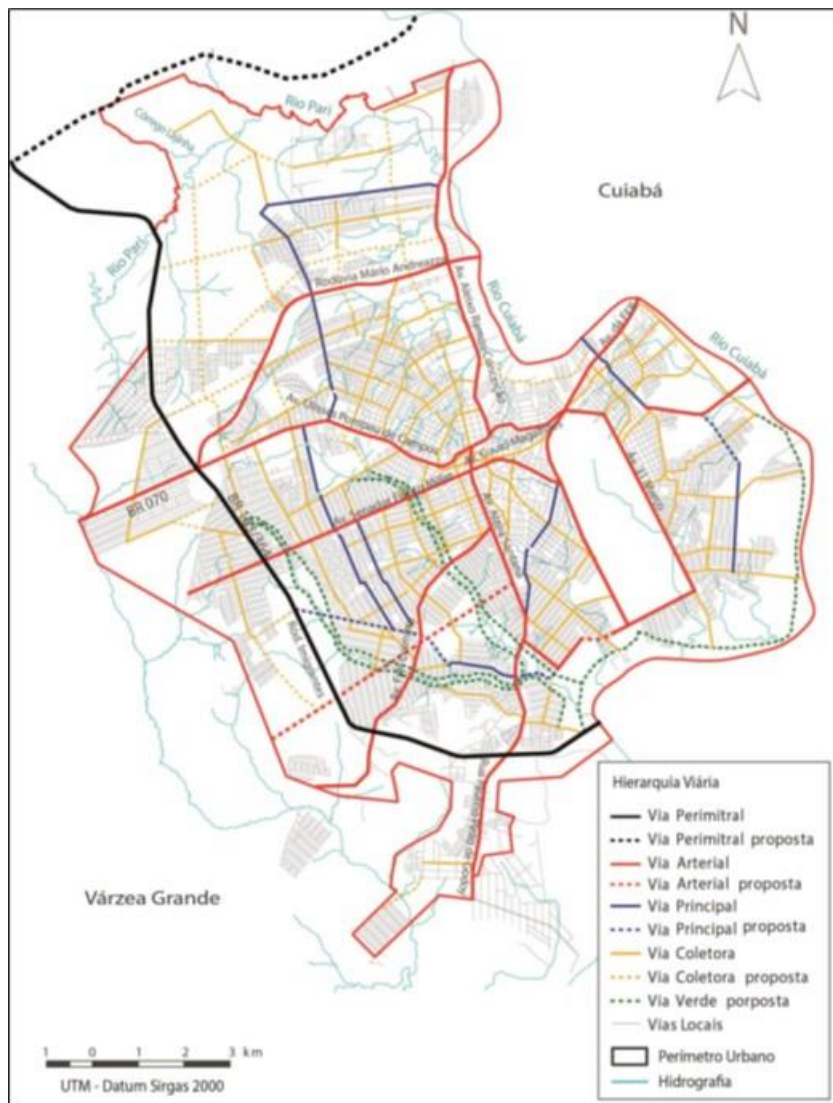
De início, a Lei já reafirma a consciência de inserção metropolitana do Município ao afirmar – no Art. 1º, Parágrafo II – que um dos objetivos a integração viária e funcional com o Município de Cuiabá, com a Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá e outras localidades no âmbito regional.

Matriz

Escritórios

Diagnóstico da Governança - PLANMOB

Figura 4 - Hierarquia do sistema viário - Várzea Grande



Fonte: Anexo da Lei nº 4.701

2.3.3 Chapada dos Guimarães

Tabela 5 - Legislação - Chapada dos Guimarães

Item	Tipo	Nº	Data	Conteúdo
1	Lei Complementar	43	30/12/2010	Dispõe sobre o Plano Diretor Participativo do Município de Chapada dos Guimarães e dá outras providências, e que Plano Diretor Participativo de Chapada dos Guimarães

Diagnóstico da Governança - PLANMOB

Item	Tipo	Nº	Data	Conteúdo
				integra o processo de planejamento municipal e deverá ter suas diretrizes e prioridades incorporadas ao Plano Plurianual, às Diretrizes Orçamentárias e ao Orçamento Anual, de forma a garantir a execução dos programas, projetos e ações da administração municipal nele contidos.
2	Anexo	4		Dispõe sobre a articulação dos processos de planejamento em andamento no município e na região, como a Agenda 21, planos de bacia hidrográfica, zoneamento ecológico econômico, planos de preservação do patrimônio cultural, planos de desenvolvimento turístico sustentável, dentre outros.

Fonte: Elaboração própria

A Lei 43 confere relevância à questão da mobilidade urbana quando define em seu Art. 10º que a função social da cidade é assegurada pelo acesso à terra urbanizada, à moradia digna, ao saneamento ambiental, aos serviços e equipamentos públicos, **à mobilidade e ao transporte público com acessibilidade**, sejam eles moradores de áreas urbanas ou rurais.

O Anexo 4 apresenta o tópico “Caracterização da atividade turística do município de Chapada dos Guimarães”, que possui um item que traz um diagnóstico das condições de transporte para a cidade, denominado “Mobilidade e circulação – Vias de acesso e Transportes até a cidade da Chapada dos Guimarães”, que pode compor o diagnóstico do PlanMob-RMVRC.

A leitura dos documentos cotejados não indica qualquer sinergia entre as expectativas de desenvolvimento e a questão metropolitana. O crescimento almejado pela cidade é lastreado no desenvolvimento do turismo. Para que isso ocorra, é claro, há que se melhorar as condições de acessibilidade e do transporte.

Diagnóstico da Governança - PLANMOB

2.3.4 Demais municípios

Para os municípios de Santo Antônio de Leverger, Acorizal e Nossa Senhor do Livramento, foram encontradas apenas leis orgânicas e alguns códigos específicos. Estes institutos não trazem referências à questão metropolitana.

Não foi possível encontrar a partir dos levantamentos efetuados junto aos sites oficiais das prefeituras nem mesmo os textos dos planos diretores destas municipalidades.

3 GESTÃO

O Caderno para Elaboração de Plano Diretor de Transporte e da Mobilidade – PlanMob – publicado pelo Ministério das Cidades em 2007, antes portanto do advento do Estatuto de MetrÓpole, já antevia que:

“Uma gestão metropolitana é necessária para prover a mobilidade intramunicipal e intrametropolitana com redes de serviços estruturadas, coordenadas e complementares, integrando os municípios envolvidos e o governo estadual nos processos de planejamento e de gestão por meio da construção de redes intermodais, com integração operacional e tarifária.

Na gestão da mobilidade metropolitana, os municípios e os órgãos estaduais precisam administrar três níveis distintos de fluxos de pessoas e bens: os fluxos internos a cada cidade, que possuem origem e destino no âmbito exclusivo do município, os fluxos intraregionais, entre os municípios da região, e os fluxos externos, que passam pela região mas têm origem e/ou destino fora dos seus limites.

À esta complexidade devem ser somadas ainda as dificuldades intrínsecas do planejamento envolvendo diversas instâncias de poder, com problemas específicos e dispondo de recursos muito diferenciados para resolvê-los.”

De fato, a gestão que contempla todos os componentes do sistema de mobilidade, à luz do marco legal, pode concretizar no ambiente metropolitano as diretrizes almejadas de priorização do transporte coletivo; de desestímulo ao uso dos modos motorizados individuais, para reduzir os congestionamentos; de favorecimento aos

Diagnóstico da Governança - PLANMOB

modos ativos – andar a pé e bicicleta; de controle da emissão de gases em locais críticos; e de melhorar a segurança viária de modo a garantir qualidade de vida aos cidadãos da metrópole.

Neste item, pretende-se apresentar as condições atuais da gestão na RMVRC contemplando a composição dos organismos municipais e estaduais envolvidos, bem como a distribuição das atribuições sobre os componentes dos sistemas de mobilidade urbana locais e metropolitanos.

3.1 Gestão no âmbito estadual

Apresenta-se, neste item, um breve histórico a respeito da governança metropolitana da RMVRC e a descrição dos principais organismos estaduais que possuem atribuições e competências relacionadas à questão da mobilidade e acessibilidade urbana metropolitana.

3.1.1 Reordenamento da governança metropolitana

Tendo como objetivo o planejamento e a execução das funções públicas de interesse comum dos municípios que compõem a Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá foi criada a Agência de Desenvolvimento Metropolitano do Vale do Rio Cuiabá – AGEM-VRC, por meio da Lei Complementar nº 499, de 22 de julho de 2013.

A Secretaria Adjunta de Gestão e Planejamento Metropolitano (SAGPM) surgiu após a extinção da AGEM-VRC, através da Lei Complementar nº 612, de 28 de janeiro de 2019. Porém, até chegar ao formato atual, teve sua estrutura, ao longo do ano de 2019, vinculada a diversos órgãos e entidade do estado de Mato Grosso.

De início, as suas atribuições e competências couberam à MT Participações e Projetos S. A. – MT Par; posteriormente, por meio do Decreto no 145, de 19 de junho de 2019 passou à então denominada Secretaria de Estado de Planejamento e Gestão – SEPLAG.

Diagnóstico da Governança - PLANMOB

Finalmente, com a edição do Decreto no 201, de 16 de agosto de 2019 a SAGPM foi situada na Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística – SINFRA-MT, ratificada pela Lei Complementar nº 633, de 14 de outubro de 2019. Com a extinção e a recente retomada das competências, antes AGEM-VRC e atualmente SINFRA-MT, há a reordenação da governança metropolitana da RM do Vale do Rio Cuiabá, com a reativação do Conselho Metropolitano.

3.1.2 Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística – SINFRA-MT

A Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística – SINFRA-MT – incorpora, segundo o Decreto nº 1.472 de 31 de agosto de 2022 que aprova o seu Regimento Interno, a missão de “...prover e gerir soluções de infraestrutura e logística integradas, seguras e efetivas que contribuam para a melhoria da qualidade de vida e o desenvolvimento sustentável do Estado de Mato Grosso”.

Suas competências são definidas no Art. 2º do mesmo Decreto:

- I - Administrar a política de infraestrutura, logística e transportes terrestre, hidroviário e ferroviário;
- II - Administrar a política de desenvolvimento urbano, considerando as áreas de habitação de interesse social, saneamento ambiental, mobilidade urbana e ordenamento territorial;
- III - Administrar o uso e ocupação do solo no complexo do centro político administrativo.
- § 1º A Secretaria deverá viabilizar recursos para a construção e manutenção da infraestrutura de transportes, por meio de captação de recursos externos, financiamentos, parcerias e convênios.
- § 2º A Secretaria será titular do poder concedente e/ou permitente dos serviços públicos concedidos à iniciativa privada no setor de transportes, incluindo rodovias estaduais, serviços públicos de transporte coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros e ainda os sistemas aquaviário, ferroviário e aeroportuário.

A SINFRA-MT, em seu Nível de Direção Superior, é estruturada seis Secretarias Adjuntas, a saber: Secretaria Adjunta de Obras Rodoviárias, Secretaria Adjunta de Logística e Concessões, Secretaria Adjunta de Obras Especiais, Secretaria Adjunta

Diagnóstico da Governança - PLANMOB

de Cidades, Secretaria Adjunta de Gestão e Planejamento Metropolitano e Secretaria Adjunta de Administração Sistêmica.

À exceção da Secretaria Adjunta de Administração Sistêmica que tem a missão de cuidar das atividades-meio que asseguram o adequado funcionamento das unidades administrativas, as demais possuem atribuições que se relacionam com o tema do desenvolvimento e da mobilidade e acessibilidade urbanas.

Todavia, é a Secretaria Adjunta de Gestão e Planejamento Metropolitano que tem como missão “atuar no planejamento, na **gestão e execução das funções públicas de interesse comum** das regiões metropolitanas definidas em lei”, incluindo a coordenação do CODEM.

3.1.3 Agência de Regulação dos Serviços Públicos Delegados – AGER-MT

Segundo a Lei nº 429, de 21 de julho de 2011, que definiu suas competências, à AGER/MT compete regular, normatizar, controlar e fiscalizar, nos limites da lei, os serviços públicos e suas respectivas tarifas, prestados diretamente pelo Estado de Mato Grosso ou prestados indiretamente por meio de delegação à iniciativa privada por meio de concessão, permissão ou autorização.

Incluem-se dentre os serviços elencados aqueles afeitos à mobilidade e acessibilidade no ambiente metropolitano – rodovias, portos e hidrovias, transporte coletivo intermunicipal de passageiros e seus terminais rodoviários e transporte ferroviário de bens e passageiros.

3.1.4 CODEM – VRC

O Conselho Deliberativo de Desenvolvimento Metropolitano do Vale do Rio Cuiabá-CODEM/VRC é órgão colegiado de caráter normativo, deliberativo e consultivo. Nos termos da Lei Complementar nº 499 de 22 de julho de 2013 e Lei Complementar nº 340 de 17 de dezembro de 2008, abriga a finalidade de assessorar, avaliar e propor ao Governo do Estado de Mato Grosso diretrizes do planejamento e gestão integrada das funções públicas de interesse comum no âmbito da Região Metropolitana do Vale

Diagnóstico da Governança - PLANMOB

do Rio Cuiabá- RMVRC, bem como deliberar, no âmbito de sua competência, sobre planos, programas, ações, recursos setoriais, normas e padrões compatíveis com a RMVRC.

3.1.5 MT Parcerias SA – MT PAR

A MT Parcerias SA – MT PAR é uma sociedade de economia mista, criada pela Lei Estadual nº 9.854, de 26 de dezembro de 2012, com a finalidade de promover a execução de políticas de desenvolvimento e viabilização de parcerias entre o poder público e a iniciativa privada, especialmente as que contribuam para a atração de investimentos, a redução das desigualdades regionais, a competitividade da economia, a geração de empregos e a inovação tecnológica, com sede em Cuiabá, Mato Grosso. Essa empresa estadual recebe recursos de um fundo estadual, o Fethab, que é provido com uma taxa sobre a movimentação de produtos agrícolas.

O Governo pretende agregar à MT PAR um novo papel relativo à administração da rodovia BR-163. O fato é que se encontra em tramitação um processo de iniciativa do Governo Estadual de adquirir o controle da concessionária que administra a rodovia BT-163. Um termo de ajustamento de conduta seria assinado para que se pudesse reiniciar as obras paralisadas, com o novo controlador – o Estado de Mato Grosso – recebendo um prazo maior para a conclusão.

3.2 Gestão no âmbito dos municípios

3.2.1 Cuiabá

A Prefeitura de Cuiabá possui em sua estrutura básica da administração direta quatro secretarias e uma agência reguladora que possuem atribuições e competências relacionadas com a mobilidade e o desenvolvimento urbanos, quais sejam:

- Secretaria de Planejamento
- Secretaria de Mobilidade Urbana
- Secretaria de Habitação e Regularização Fundiária
- Secretaria do Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano

Diagnóstico da Governança - PLANMOB

- Agência Municipal de Regulação dos Serviços Públicos Delegados de Cuiabá É a SEMOB a responsável, no âmbito da Capital, pelo planejamento e gerenciamento do sistema de transporte coletivo por ônibus, táxi, transporte escolar, além do trânsito e sistema viário, incluindo a implantação e manutenção da sinalização estratigráfica e semafórica.

Aplica os regulamentos de transporte coletivo por ônibus, táxis, transporte escolar e fretamento. Como componente do Sistema Nacional de Trânsito, planeja e executa a fiscalização e operação de trânsito no Município, autua as infrações, aplica e processa as multas decorrentes, mediante convênio com o Detran-MT.

A ARSEC exerce o poder regulador, controlador e fiscalizador e atende as demandas buscando a consonância e o equilíbrio econômico-financeiro das concessionárias e permissionárias e os serviços prestados à população. No cumprimento de suas atribuições, a Agência exerce a fiscalização supletiva dos serviços de transporte coletivo quanto aos seus resultados.

3.2.2 Várzea Grande

A Prefeitura de Várzea Grande possui três secretarias em sua estrutura básica da administração direta que possuem atribuições e competências relacionadas com a mobilidade e o desenvolvimento urbanos, quais sejam:

- Secretaria de Desenvolvimento Urbano, Regularização Fundiária e Habitação;
- Secretaria de Planejamento;
- Secretaria Municipal de Serviços Públicos e Mobilidade Urbana.

Cabe à Secretaria Municipal de Serviços Públicos e Mobilidade Urbana a gestão dos serviços de transporte municipais e, enquanto órgão do Sistema Nacional de Trânsito e em convênio com a Guarda Municipal, exercer as atribuições relacionadas ao sistema viário e ao trânsito no Município.

Diagnóstico da Governança - PLANMOB

3.2.3 Demais municípios

Os municípios de Santo Antônio de Leverger, Chapada dos Guimarães, Acorizal e Nossa Senhora do Livramento não possuem sistemas de transporte coletivo municipais e, também, ainda não municipalizaram o seu trânsito.

No caso do transporte coletivo metropolitano, configuram-se, principalmente, como polos geradores de viagem, sendo beneficiados com linhas intermunicipais sem, contudo, se responsabilizar diretamente pelo seu planejamento nem pela infraestrutura específica que suporta as mesmas.

Dos quatro municípios, apenas a cidade de Chapada dos Guimarães é dotada de um terminal rodoviário intermunicipal, construído e gerido pelo Estado, que recebe as linhas intermunicipais oriundas da Capital, além de outras linhas rodoviárias de passagem pelo Município.

No município de Chapada dos Guimarães, a Secretaria de Planejamento e Orçamento é a responsável pela gestão do Plano Diretor.

4 CONTRATOS DE TRANSPORTE

A operação dos transportes coletivos urbanos – municipais, metropolitanos e intermunicipais – foi delegada a operadores privados, convertidos em concessionários por meio de processos licitatórios levados a efeito nas respectivas instâncias de competência.

Os novos arranjos federativos possíveis – convênios, consórcios públicos etc – que podem vir à luz mediante previsão legal inserida no texto do PlanMob-RMVRC, especialmente para a gestão de serviços compartilhados entre os entes federados envolvidos – como, por exemplo, a gestão e operação do BRT projetado e sua alimentação – podem ensejar novas licitações ou repactuações pontuais mediante aditivo aos contratos existentes.

Diagnóstico da Governança - PLANMOB

A Tabela 6 seguinte apresenta os contratos vigentes e seus principais atributos, ressaltando que o contrato relativo à operação em Várzea Grande encontra-se *sub-judice*.

Tabela 6 - Contratos de serviços de transporte

Contrato	Responsável	Objeto	Operador
619/2019 Concorrência Pública nº 005/2019	Prefeitura Municipal de Cuiabá	Concessão da exploração e prestação de serviço público municipal de transporte coletivo de passageiros da cidade de Cuiabá, por conta e risco da concessionária no lote 01 conforme estabelece este instrumento, o Edital da Concorrência Pública nº 05/2019 e as normas e procedimentos editados pela prefeitura Municipal de Cuiabá.	VPAR Transportes e Serviços SPE LTDA.
620/2019 Concorrência Pública nº 005/2019	Prefeitura Municipal de Cuiabá	Concessão da exploração e prestação de serviço público municipal de transporte coletivo de passageiros da cidade de Cuiabá, por conta e risco da concessionária no lote 02 conforme estabelece este instrumento, o Edital da Concorrência Pública nº 05/2019 e as normas e procedimentos editados pela prefeitura Municipal de Cuiabá.	Rápido Cuiabá Transporte Urbano Ltda
621/2019 Concorrência Pública nº 005/2019	Prefeitura Municipal de Cuiabá	Concessão da exploração e prestação de serviço público municipal de transporte coletivo de passageiros da cidade de Cuiabá, por conta e risco da concessionária no lote 03 conforme estabelece este instrumento, o Edital da Concorrência Pública nº 05/2019 e as normas e procedimentos editados pela prefeitura Municipal de Cuiabá.	Caribus Transportes e Serviços LTDA.
622/2019 Concorrência Pública nº 005/2019	Prefeitura Municipal de Cuiabá	Concessão da exploração e prestação de serviço público municipal de transporte coletivo de passageiros da cidade de Cuiabá, por conta e risco da concessionária no lote 04 conforme estabelece este instrumento, o Edital da Concorrência Pública nº 05/2019 e as normas e procedimentos editados pela prefeitura Municipal de Cuiabá.	Integração Transportes LTDA.
Termo de Concessão – Edital de Licitação 03/2021	Prefeitura de Várzea Grande (<i>Sub-judice</i> , processo nº 1002771 18 2018 8 11 0002	Concessão da exploração e prestação de serviço de transporte coletivo por modo coletivo no município de Várzea Grande por conta e risco da Concessionária, conforme estabelece este instrumento, o Edital e Licitação nº 003/2001 e as normas e procedimentos editados pela Prefeitura Municipal de Várzea Grande / STU	União Transporte e Turismo LTDA

Diagnóstico da Governança - PLANMOB

Contrato	Responsável	Objeto	Operador
Contrato de Concessão nº 001/2006-ASJU – Edital nº 001/2006	Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística – SINFRA / MT	Concessão de serviços de transporte coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros de característica urbana do aglomerado urbano constituído pelos municípios de Cuiabá e Várzea Grande, conforme estabelece este instrumento, o Edital de Licitação nº 001/2006 e as normas e procedimentos editadas pela AGER/MT, a quem compete a gestão e fiscalização da execução do presente contrato, nos termos do artigo 67 da Lei 8.666/93, compreendendo a execução do serviço, definido a seguir:	União Transportes e Turismo LTDA
Contrato de Concessão nº 003/2017/00 – SINFRA / MT Concorrência Pública nº 01/2012	Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística – SINFRA / MT	Contrato de Concessão para exploração do Lote I, MIT nº 1 do serviço principal integrante do sistema de transporte coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros do Estado de Mato Grosso	União Transportes e Turismo LTDA e Caribus Transportes e Serviços LTDA

Fonte: Elaboração própria

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste item, pretende-se apresentar os desafios que se impõem no processo de formulação do prognóstico do PlanMob-RMVRC, identificando fragilidades e lacunas no modelo de governança atual.

Particularmente, procura-se aprofundar um pouco mais o tema do BRT, uma vez que o processo de sua futura gestão exigirá a articulação de uma série complexa de esforços federativos conjugados cujo detalhamento, contudo, foge ao escopo do PlanMob-RMVRC.

Oportunamente, cabe antecipar alguns aspectos que deverão ser considerados na elaboração do prognóstico deste PlanMob, tanto por conta da abrangência metropolitana como pelo fato de a iniciativa e implantação do BRT partir do próprio Estado de Mato Grosso.

Diagnóstico da Governança - PLANMOB

5.1 Gestão do BRT

A implantação e operação do BRT Cuiabá / Várzea Grande ensejará o desenvolvimento de um modelo especial de gestão que contemple todo o espectro de atividades ocasionais ou contínuas, que vai da delegação dos serviços, passa pelo seu planejamento, controle e fiscalização, e termina com a avaliação de sua eficiência e efetividade.

É imprescindível a formulação e implementação de um modelo de gestão econômica específico que estabeleça as regras quanto à alocação e manutenção da frota e à tarifação e remuneração dos serviços, considerando a desejável integração tarifária e a repartição da receita entre os diversos operadores do sistema integrado, de forma a garantir o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos.

Figura 5 – BRT Cuiabá – Várzea Grande



Fonte: SINFRA-MT

De fato, a operação do BRT e a manutenção de sua infraestrutura impõem a necessidade de atenção especial a uma série de ações complexas e custosas –

Diagnóstico da Governança - PLANMOB

algumas inéditas no ambiente das gestões locais que atuam de forma fragmentada – que envolvem, dentre outras:

- Coordenação da operação dos sistemas de ônibus Integrados;
- Planejamento e operação de eventual sistema semafórico próprio;
- Operação das estações de parada;
- Operação dos terminais de integração;
- Operação do Centro de Controle Operacional e sistemas inteligentes ITS;
- Serviços rotineiros de conservação;
- Serviços de manutenção do corredor;
- Serviços de administração, segurança, informações e atendimento ao usuário.

A conjugação destas ações exigirá a pactuação de acordos e convênios específicos entre os entes federados envolvidos. É conveniente que a gestão dos serviços de transporte coletivo de toda a rede metropolitana seja debatida no contexto da formulação do modelo de gestão do BRT, dada a amplitude do impacto que o empreendimento provocará nos serviços preexistentes. Dois modelos brasileiros de gestão unificada compartilhada – a Câmara Deliberativa dos Transportes Coletivos da RM de Goiânia, e o Consórcio Grande Recife – podem servir de referência para o processo.

De fato, a gestão unificada compartilhada poderá garantir a almejada racionalização dos serviços e melhoria na qualidade do transporte coletivo, tanto para os usuários dependentes do modo como, principalmente, para atrair usuários dos modos motorizados individuais, proporcionar alteração na atual matriz modal das viagens e, dessa forma, atender às diretrizes consagradas no Estatuto da Cidade, Lei da Mobilidade Urbana e Estatuto da Metrôpole.

5.2 Considerações gerais

- I. Na leitura das leis municipais, não foram identificados obstáculos ou contradições relacionados ao objeto ou às diretrizes definidas para a elaboração do PlanMob-RMVRC. Nos municípios menores, inexistente base legal para a gestão do transporte coletivo e do trânsito locais, o que agrega importância da promoção, no ambiente da governança metropolitana, de apoio

Diagnóstico da Governança - PLANMOB

ao fortalecimento dos municípios em sua capacidade de gestão. Em Várzea Grande onde o transporte coletivo e o trânsito são municipalizados cabendo, inclusive, destacar a riqueza da legislação local na identificação dos elementos que consubstanciam a inserção metropolitana do Município.

- II. O fato de os municípios da RMVRC ainda não terem produzido e instituído seus planos de mobilidade – recorde-se que apenas Cuiabá concluiu a elaboração do seu plano específico – há que ser tratado e deliberado no ambiente da governança metropolitana. Além do impositivo legal federal – Lei nº 12.587, da Política Nacional de Mobilidade Urbana – a obrigação dos municípios metropolitanos de instituição de planos de mobilidade é também reforçada na Lei nº 609, do PDDI.
- III. É lícito afirmar que o PlanMob-RMVRC não pode ser concebido como a soma de planos locais, nem sua instituição pode suprimir os municípios da obrigação original, haja vista o seu objeto específico que é tratar a FPIC Mobilidade e Acessibilidade. A elaboração do PlanMob-RMVRC pela instância colegiada deliberativa da governança interfederativa, portanto, não desobriga o município elaborar o seu próprio plano, restando à governança metropolitana definir e aplicar os mecanismos de cooperação técnica adequados. Afinal, a liderança constitucional do processo de gestão metropolitana pelo estado não se faz pela substituição dos municípios liderados, mas pela representação legitimada por eles. Todavia, os planos municipais deverão ser ajustados de forma a compatibilizá-los com o plano de mobilidade metropolitano.
- IV. Na legislação estadual, especificamente na definição da abrangência do plano de mobilidade metropolitano, devem ser considerados como relevantes na elaboração do PlanMob-RMVRC: a necessidade de ‘Definição de um modelo de governança metropolitana compartilhada que permita o gerenciamento e fiscalização de todos os sistemas de transporte da metrópole de forma integrada’; e a ‘Regulamentação de um Fundo Metropolitano de Mobilidade’. Quanto à gestão associada de serviços públicos, ressalte-se que é um mecanismo constitucionalmente previsto de cooperação interfederativa, que, para tanto, exige necessariamente a existência do consorcio público ou convênio de cooperação, bem como a celebração de contrato de programa, para que seja efetivada. Cabe ao PlanMob-RMVRC a indicação do modelo mais adequado à RMVRC.

Diagnóstico da Governança - PLANMOB

- V. A preocupação da lei em colocar no Programa de Mobilidade Metropolitana o componente 'Calçadas Plenas' sugere uma diretriz para normatização metropolitana, em acordo com as normas técnicas brasileiras vigentes, a serem seguidas pelos municípios que integram a RMVRC; todavia, a lei não indica qual instituto legal deve ser utilizado para tipificar adequadamente esta obrigação. Haja vista esta atribuição ser definida como tipicamente municipal, o PlanMob-RMVRC, no intuito de compreender e atender à intenção do legislador metropolitano, pode propor a regulamentação da questão, minimamente, quanto às calçadas lindeiras ao viário de interesse metropolitano.
- VI. As dificuldades encontradas no processo de coleta de informações a respeito do viário de interesse metropolitano – condições da infraestrutura, projetos existentes, carregamentos, fluxos, gargalos e índice de acidentalidade – apontam para a importância da instituição de um organismo específico para a sua gestão.

Matriz

Escritórios



Diagnóstico da Governança - PLANMOB

6 EQUIPE TÉCNICA

Para a elaboração do presente material, o Consórcio TAGTREE destacou uma equipe técnica com profissionais capacitados e qualificados descritos a seguir:

Consultor	Formação
Arlindo Fernandes	Engenheiro Civil CREA/SP 0601348680
João Henrique dos Santos	Engenheiro Civil CREA MT039987
José Carlos Xavier	Engenheiro Civil CREA/GO 3.743/D

Matriz

Escritórios

