

LEI ORDINÁRIA Nº 7.082, DE 17 DE DEZEMBRO DE 2009(ORIGINAL)**(Original)**

Processo: 306/2009

Autor: Poder Executivo

Data de Publicação: 30/12/2009 (jornal - Município)

Data de Promulgação: 17/12/2009

Alterações:

Revogação:

Observações:

O ANEXO I encontra-se no setor de Protocolo e Arquivo.

Referida pela Lei Complementar nº:
- 631, de 16 de dezembro de 2020.

Referida pelos Decretos nºs:

- 15.777, de 10 de maio de 2012;

- 21.327, de 28 de dezembro de 2020;

- 21.328, de 28 de dezembro de 2020.

LEI Nº 7.082, DE 17 DE DEZEMBRO DE 2009.**Institui as diretrizes da Política Municipal de Gestão do Transporte Coletivo e Seletivo.**

O PREFEITO MUNICIPAL DE CAXIAS DO SUL.

Faço saber que a Câmara Municipal aprovou e eu sanciono a seguinte Lei.

CAPITULO I**DA POLÍTICA MUNICIPAL DE GESTÃO DO TRANSPORTE COLETIVO**

Art. 1º A Política Municipal de Gestão do Transporte Coletivo, objetiva estabelecer diretrizes a serem observadas na gestão do transporte coletivo no Município.

Art. 2º As diretrizes estabelecidas nesta Lei fundamentam-se nos conceitos de serviço adequado.

§ 1º Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.

§ 2º A atualidade compreende a modernidade das técnicas, do equipamento e das instalações e a sua conservação, bem como a melhoria e expansão do serviço.

Art. 3º Compete à Secretaria Municipal do Trânsito, Transportes e Mobilidade -SMTTM, a implementação da Política Municipal de Gestão do Transporte Coletivo Municipal, através de ações de sua competência, incluídas aquelas a serem realizadas pelas Concessionárias do Transporte Coletivo Municipal, ordenadas por força dos respectivos contratos de concessão.

Art. 4º Constituem diretrizes gerais da Política Municipal de Gestão do Transporte Coletivo:

I - implantação do Sistema Integrado e Troncalizado de Transporte Coletivo, objetivando a racionalização da rede de transporte coletivo, tornando-a eficiente no atendimento da população quanto ao conforto e mobilidade desejados;

a) o Sistema Integrado de Transporte Coletivo Municipal promoverá a integração físico-tarifária, através de linhas troncais servidas por ônibus com grande capacidade de transporte, preferencialmente com acesso à nível e equipados com catracas eletrônicas, que funcionarão de forma integrada com os subsistemas alimentadores externos ou internos ao anel perimetral urbano, operados por ônibus leves, *padron* ou articulados.

II - reduzir a sobreposição de itinerários, especialmente na zona central, com racionalização dos mesmos;

III - aumentar a mobilidade da população, com integração tarifária, possibilitando o amplo acesso aos serviços e equipamentos públicos, comunitários, educacionais, de saúde, comerciais, industriais e outros, com o dispêndio de tarifas módicas;

IV - propiciar a melhoria nos equipamentos disponíveis, como: veículos e estações de transbordo, permitindo ao usuário usufruir de maior conforto e eficiência do Sistema;

V - promoção da descentralização das atividades urbanas, a melhoria da circulação viária na área central, a integração físico-tarifária entre todas as regiões e a ampla acessibilidade para a área rural;

VI - utilização do Transporte Coletivo Municipal como indutor do processo de densificação urbana, atendendo às diretrizes de zoneamento e disciplinamento de uso do solo identificado no Plano Diretor Municipal;

VII - priorização das obras viárias e de pavimentação para as vias que constituam a infra-estrutura do transporte coletivo;

VIII- manutenção da compatibilidade entre frota operante e o volume de passageiros diagnosticados, observando o crescimento e a dinâmica da cidade;

IX - promoção da integração intermodal, em especial com o transporte seletivo (táxi-lotação), com o modal bicicleta, e com o transporte intramunicipal e do aglomerado urbano;

X - promoção da redução de consumo de combustíveis e poluição ambiental;

XI - promoção da acessibilidade universal no transporte coletivo municipal;

XII - execução de estudos de viabilidade para a implementação de outros modais de transporte, além do ônibus, tais como: Trólebus; Veículo Leve sobre Trilhos - VLT; Trem pesado; Metrô; entre outros;

XIII - as planilhas tarifárias apresentadas pela(s) concessionária(s), utilizadas para a definição dos índices de reajuste, serão publicadas no sítio da Prefeitura Municipal na internet;

a) todas as planilhas tarifárias fornecidas pela concessionária até a data da publicação desta lei serão publicadas no sítio imediatamente, e as planilhas dos processos de reajuste que forem realizados serão disponibilizadas na internet até 15 (quinze) dias após a publicação do decreto que instituir as novas tarifas.

XIV - o Sistema de transporte coletivo urbano e o sistema de transporte seletivo poderá adotar forma consorciada de operação, de modo a facilitar a acessibilidade a todos os usuários; e

XV - as concessionárias e/ou permissionárias poderão se organizar através de consórcio operacional, mediante regras estabelecidas de comum acordo, aprovadas previamente pelo poder concedente.

CAPITULO II DA POLÍTICA MUNICIPAL DE GESTÃO DO TRANSPORTE COLETIVO URBANO

Art. 5º Constituem diretrizes específicas da Política Municipal de Gestão do Transporte Coletivo Urbano:

I - modificação gradual do perfil da frota, conforme metas estabelecidas na Tabela 1, do Anexo I, visando operar as linhas de grande demanda e linhas tronco nos entre-picos, com carros tipo *Low Enter* (piso baixo), operar as linhas tronco com carros articulados preferencialmente com motor central e dotar as linhas alimentadoras com demandas concentradas com articulados com motor dianteiro. As linhas com demanda reduzida operarão com ônibus leves tipo midibus;

a) os ônibus leves tipo midibus poderão ser operados sem utilização de operador de sistema, devendo a concessionária remanejá-los para outras linhas ou reaproveitá-los em outras funções, não sendo admitidas demissões por este motivo.

II - elaboração de estudos para modificação na idade média da frota mantendo o princípio da eficiência e de qualidade do serviço público possibilitando a redução do preço da tarifa;

III - elaboração de estudos sistemáticos visando o barateamento da tarifa, à luz das novas técnicas, da modernização dos veículos e dos combustíveis utilizáveis, da revisão das características da frota, da nova sistemática troncalizada, de mudanças tributárias e demais itens pertinentes;

IV - eficiência do serviço através do estabelecimento de metas de redução de consumo ou aumento das metas de utilização de insumos, desimpactando diretamente a tarifa:

a) auditoria anual do consumo de combustíveis da frota de coletivos urbanos, visando o estabelecimento de índice de redução de consumo;

b) consumo de peças e acessórios: meta de redução de 0,5% (zero vírgula cinco por cento) ao ano, até o limite de 5% (cinco por cento) de redução sobre os coeficientes fixados na planilha tarifária atual);

c) coeficiente de almoxarifado-gestão de almoxarifado: meta de redução de 0,5% (zero vírgula cinco por cento) ao ano, até o limite de 5% (cinco por cento) de redução sobre os coeficientes fixados na planilha tarifária atual;

d) coeficiente de utilização de pessoal administrativo e de manutenção: meta de redução de 0,5% (zero vírgula cinco por cento) ao ano, até o limite de 5% (cinco por cento) de redução sobre os coeficientes fixados na planilha tarifária atual;

e) gestão da rodagem: meta aumento do valor parametrizado de vida útil prevista de pneumáticos à razão de 1% (um por cento) ao ano, até o limite de 10% (dez por cento) sobre os fixados na planilha tarifária atual, tendo em vista a evolução tecnológica dos mesmos;

V - estabelecimento de novas linhas tronco para as regiões Norte, Nordeste, Leste, Sudeste, Sul, Sudoeste, Oeste e Noroeste, possibilitando estender a integração tarifária para todas as regiões da cidade;

VI - construção das Estações Principais de Integração e Transbordo Imigrante, Floresta e São Ciro e implantação das linhas troncais que fazem a interligação das mesmas;

VII - buscar recursos que viabilizem a construção das estações secundárias dos eixos principais de transporte e das demais Estações Principais de Integração e Transbordo previstas na Troncalização Plena (EPI Moreira César; EPI Casa de Pedra; EPI Júlio de Castilhos; EPI Ferrovia; EPI Bom Pastor; EPI São Leopoldo; EPI Perimetral Norte) e respectiva implantação das linhas troncais que fazem a interligação das mesmas;

VIII - modernização e adequação dos pontos de ônibus nas linhas alimentadoras;

IX - aumento imediato da frequência das linhas coletoras circulares leste e oeste para 30 (trinta) min. por sentido, e aumento gradual da frequência das mesmas para 15 (quinze) min. por sentido;

X - mudança da identificação visual externa dos ônibus, adequando-os à nova sistemática troncalizada, com identificação das linhas com padrões de cor distintas entre si, diferenciando a função (Troncais, Coletoras, Alimentadoras) e as regiões ou estações de destino, reduzindo-se o tamanho do letreiro identificativo da concessionária em prol da melhor identificação visual de função e destino;

XI - implantação obrigatória do serviço de transporte coletivo urbano aos sábados, em linhas com movimentação superior a 30.000 (trinta mil) passageiros/mês, e aos sábados, domingos e feriados, para linhas com movimentação superior a 50.000 (cinquenta mil) passageiros/mês;

a) os requerimentos para implantação do serviço de transporte coletivo urbano aos sábados, domingos e feriados, acompanhados de no mínimo 100 (cem) assinaturas de moradores da localidade a ser atendida, serão avaliados e respondidos pelos órgãos competentes, seja qual for a movimentação mensal de passageiros da(s) linha(s) que atenda(m) a comunidade requerente.

XII - monitoramento sistemático da ocupação dos ônibus nos domingos de passe-livre, de modo a manter sempre a frota adequada ao volume de passageiros;

XIII - implantação de sistema de informação ao público nas estações de ônibus e no interior dos ônibus, baseado em tecnologia GPS ou outra adequada, permitindo ao usuário saber o tempo de espera para a linha de interesse, e no caso do usuário embarcado, qual a próxima estação para desembarque;

XIV - implantação de um centro de controle integrado, reproduzindo as informações *on-line*, no órgão gestor, incluindo:

- a) monitoramento de imagens de terminais e canaletas exclusivas;
- b) localização automática de veículos via GPS; e
- c) movimentação de passageiros nas validadoras.

XV - validação imediata do uso do Cartão Estudantil com abatimento tarifário de 50% (cinquenta por cento), aos finais de semana e feriados, e cadastramento ininterrupto dos estudantes, buscando atrair esta parcela de usuários para o transporte coletivo;

XVI - instituição da publicação anual da Cartilha do Usuário explanando o funcionamento da troncalização e integração, o planejamento e funcionamento das linhas e horários, com mapas e planilhas que permitam o melhor entendimento do sistema de transporte coletivo urbano, bem como, expondo como fazer sugestões e reclamações;

XVII - realização de estudos para operação de mais um ou mais lotes de serviço de transporte coletivo, com previsão de outra(s) bacia(s) sendo operada(s) por outra(s) empresa(s);

XVIII - realização de estudos para criação de uma Companhia Pública de Gestão do Transporte Coletivo Urbano, especialmente no caso de implantação do previsto no inciso anterior;

a) o Serviço de Atendimento ao Cliente - SAC 0800, do transporte seletivo, atenderá gratuitamente chamadas telefônicas de celulares e telefones fixos.

XIX - implantação de novas canaletas exclusivas, priorizando o transporte coletivo nas vias onde o fluxo de coletivos ultrapassar os 50 (cinquenta) ônibus/hora pico;

XX - instituição de um regulamento operacional do serviço de transporte coletivo urbano;

XXI - somente poderão ser instituídas novas gratuidades ou abatimentos tarifários com a indicação de receita correspondente que as custeie, sem ônus para os demais usuários do serviço, excetuadas as integrações tarifárias atinentes ao projeto de troncalização e integração do sistema de transporte coletivo urbano;

XXII - vinculação da gratuidade para os idosos entre 60 (sessenta) e 65 (sessenta e cinco) anos no transporte coletivo urbano à comprovação de renda familiar inferior a 5 (cinco) salários mínimos e a comprovação de renda familiar per capita inferior a 2 (dois) salários mínimos, devendo a implantação do dispositivo ser regrada por decreto regulamentador prevendo a graduação anual da faixa etária atingida, até a completa implantação em seu 5º (quinto) ano;

XXIII - limitação dos Cartões de Gratuidade para o Avaliador Popular da Qualidade do Serviço de Transporte Coletivo Urbano, ao número de Associações de Moradores de Bairros (AMOBs) registradas na União das Associações de Bairro (UAB), mediante homologação da SMTTM;

XXIV - estabelecimento do mês de janeiro de cada ano para efetuar as revisões tarifárias;

XXV - funcionamento 24 (vinte e quatro) horas diárias do Serviço de Atendimento ao Cliente - SAC 0800, da concessionária do transporte coletivo urbano, especialmente para bloqueio de cartões furtados, roubados ou extraviados, inclusive nos finais de semana;

a) o Serviço de Atendimento ao Cliente - SAC 0800, da concessionária do transporte coletivo urbano, atenderá gratuitamente chamadas telefônicas de celulares e telefones fixos.

XXVI - a disponibilização em todas as linhas de ônibus adaptados para os portadores de necessidades especiais;

XXVII - simplificação dos procedimentos e redução da burocracia e das exigências para a obtenção do passe-livre para pessoas com deficiência, visando a facilitação, agilidade e ampliação do acesso ao benefício pelos usuários necessitados; e

XXVIII - os critérios para emissão do cartão de passe livre para pessoas com deficiência (PCD's) serão definidos pelo órgão gestor, de acordo com o Decreto Estadual realizado pela FADERS - Fundação de Articulação e Desenvolvimento de Políticas Públicas para PPDs e PPAHs no Rio Grande do Sul ou, por Decreto Municipal a ser atualizado.

§ 1º Na implantação das diretrizes que reduzem custos e coeficientes tarifários, estes serão proporcionalmente e obrigatoriamente destinados na redução dos preços das tarifas do Transporte Coletivo Urbano.

§ 2º As diretrizes específicas poderão ser alteradas mediante análise técnica formal do órgão gestor, tendo em vista o interesse público, a modificação das técnicas, a manutenção da modicidade das tarifas e a manutenção da funcionalidade do sistema de transportes.

CAPÍTULO III

DA POLÍTICA MUNICIPAL DE GESTÃO DO TRANSPORTE COLETIVO INTRAMUNICIPAL

Art. 6º Constituem diretrizes específicas da Política Municipal de Gestão do Transporte Coletivo Intramunicipal:

I - modernização da frota operante, agregando maior conforto ao usuário, dentro de parâmetros que minimizem o impacto tarifário;

II - elaboração de estudos sistemáticos visando o barateamento da tarifa, à luz das novas técnicas, da modernização dos veículos e dos combustíveis utilizáveis, da revisão das características da frota, de mudanças tributárias e demais itens pertinentes;

III - eficiência do serviço através do estabelecimento de metas de redução de consumo ou aumento das metas de utilização de insumos, desimpactando diretamente a tarifa;

IV - modernização e adequação dos pontos de ônibus;

V - mudança da identificação visual externa dos ônibus, reduzindo-se o tamanho do letreiro identificativo da concessionária em prol da melhor identificação visual de função e destino;

VI - instituição da publicação anual da Cartilha do Usuário explanando o funcionamento do sistema de transporte intramunicipal, bem como, expondo como fazer sugestões e reclamações;

VII - instituição de um regulamento operacional atualizado do serviço de transporte coletivo intramunicipal;

VIII - somente poderão ser instituídas novas gratuidades ou abatimentos tarifários com a indicação de receita correspondente que as custeie, sem ônus para os demais usuários do serviço;

IX - estabelecimento do mês de janeiro de cada ano para efetuar as revisões tarifárias;

X - elaboração de estudos para a implantação de novos roteiros em localidades rurais onde não existe transporte coletivo;

XI - elaboração de estudos para a inclusão de transporte coletivo intramunicipal gratuito para idosos acima de 60 (sessenta) anos e PPD's;

XII - elaboração de estudos para implantação do passe livre ao Transporte Coletivo Intramunicipal nos moldes do Transporte Coletivo Municipal; e

XIII - disponibilização de novos horários, aumentando a quantidade de linhas no Transporte Coletivo Intramunicipal.

Parágrafo único. As diretrizes específicas poderão ser alteradas, mediante análise técnica formal do órgão gestor, tendo em vista o interesse público, a modificação das técnicas, a manutenção da modicidade das tarifas e a manutenção da funcionalidade do sistema de transportes.

CAPÍTULO IV DA POLÍTICA MUNICIPAL DE GESTÃO DO TRANSPORTE SELETIVO “TAXI- LOTAÇÃO”

Art. 7º Constituem diretrizes da Política Municipal de Gestão do Transporte Seletivo Táxi-Lotação:

I - reduzir a sobreposição de itinerários, especialmente na zona central, com racionalização dos mesmos;

II - aumentar a mobilidade da população, especialmente para o usuário do automóvel, possibilitando o amplo acesso aos serviços e equipamentos públicos, comunitários, educacionais, de saúde, comerciais, industriais e outros, com o dispêndio de tarifas módicas;

III - propiciar a melhoria nos equipamentos disponíveis, como: veículos, pontos de embarque, permitindo ao usuário usufruir de maior conforto e eficiência do serviço;

IV - promoção da descentralização das atividades urbanas, a melhoria da circulação viária na área central, entre todas as regiões e a ampla acessibilidade;

V - utilização do Transporte Seletivo Táxi-Lotação como indutor do processo de densificação urbana, atendendo às diretrizes de zoneamento e disciplinamento de uso do solo identificado no Plano Diretor Municipal;

VI - priorização das obras viárias e de pavimentação para as vias que constituam a infra-estrutura do transporte seletivo;

VII - manutenção da compatibilidade entre frota operante e o volume de passageiros diagnosticados, observando o crescimento e a dinâmica da cidade;

VIII - promoção da integração intermodal;

IX - promoção da redução de consumo de combustíveis e poluição ambiental;

X - promoção da acessibilidade universal no transporte seletivo municipal, dentro das tecnologias compatíveis com este tipo de veículo;

XI - elaboração de estudos sistemáticos visando o barateamento da tarifa, à luz das novas técnicas, da modernização dos veículos e dos combustíveis utilizáveis, da revisão das características da frota, de mudanças tributárias e demais itens pertinentes;

XII - efficientização do serviço através do estabelecimento de metas de redução de consumo ou aumento das metas de utilização de insumos, desimpactando diretamente a tarifa;

XIII - implantação de sistema de informação ao público nos pontos principais de embarque e desembarque e no interior dos micro-ônibus, baseado em tecnologia GPS ou outra adequada, permitindo ao usuário saber o tempo de espera para a linha de interesse, e no caso do usuário embarcado, qual o próximo ponto de parada;

XIV - implantação de um centro de controle integrado, reproduzindo as informações *on-line*, no órgão gestor, incluindo:

a) monitoramento de imagens de terminais e principais vias de passagem;

b) localização automática de veículos via GPS; e

c) movimentação de passageiros nas validadoras.

XV - instituição da publicação anual da Cartilha do Usuário explanando o funcionamento do serviço, o planejamento e funcionamento das linhas e horários, com mapas e planilhas que permitam o melhor entendimento do sistema de transporte seletivo, bem como, expondo como fazer sugestões e reclamações;

XVI - constituição de um regulamento operacional atualizado do serviço de transporte seletivo;

XVII - estabelecimento do mês de janeiro de cada ano para efetuar as revisões tarifárias;

XVIII - estabelecimento do Serviço de Atendimento ao Cliente - SAC 0800, do transporte seletivo, inclusive nos finais de semana;

XIX - garantia aos permissionários do transporte seletivo (táxi-lotação) sua representação junto ao CMTT – Conselho Municipal de Trânsito e Transporte, com direito a votar e ser votado em todas as matérias levadas a apreciação daquele órgão colegiado;

XX - possibilitar aos profissionais autônomos fazerem-se representar perante o Poder Concedente através de cooperativa ou associação de classe, constituída exclusivamente para este fim;

XXI - os(as) permissinários (as) somente poderão transferir a permissão a terceiros, quando houver anuência prévia do Poder Público Municipal e atendidas as exigências da Lei Federal nº 8.987/95; e

XXII - realização de estudos para a implantação de sistema integrado de bilhetagem eletrônica, de modo a possibilitar a integração física e tarifária de todos os sistemas de transporte público da cidade, facultando ao usuário a escolha do modal de transporte que melhor atenda as suas necessidades, mediante a utilização de cartão único.

Parágrafo único. As diretrizes específicas poderão ser alteradas mediante análise técnica formal do órgão gestor, tendo em vista o interesse público, a modificação das técnicas, a manutenção da modicidade das tarifas e a manutenção da funcionalidade do sistema de transportes.

CAPÍTULO V DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 8º Os recursos financeiros necessários à implantação das ações afetas às áreas de competência do governo municipal serão consignados no respectivo orçamento.

Art. 9º O Poder Executivo regulamentará a presente Lei no prazo de 180 (cento e oitenta) dias de sua publicação.

Art. 10. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Caxias do Sul, 17 de dezembro de 2009; 134º da Colonização e 119º da Emancipação Política.

José Ivo Sartori,
PREFEITO MUNICIPAL.