

Janeiro

2024

RELATÓRIO 06

Andamento da Montagem da Rede e Diagnóstico

DIAGNÓSTICO DO SISTEMA VIÁRIO DA CIDADE DE PETRÓPOLIS (1ª PARTE)

Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós- Graduação e Pesquisa em Engenharia (COPPE/UFRJ)



PROJETO: PET-24.896

UFRJ/COPPETEC



UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO - UFRJ

**INSTITUTO ALBERTO LUIZ COIMBRA DE PÓS-GRADUAÇÃO E
PESQUISA EM ENGENHARIA – COPPE**

PROGRAMA DE ENGENHARIA DE TRANSPORTES – PET

Coordenação

Marcelino Aurélio Vieira da Silva – Prof. Dr. do Departamento de Engenharia de Transportes PET/COPPE/UFRJ

Equipe Técnica

Bady Nunes de Carvalho

Lucas Ribeiro Sampaio

Marcus Hugo Sant' Anna Cardoso

Tomás Oliveira Cazelli

Sumário

1	APRESENTAÇÃO.....	1
2	PESQUISA REALIZADA JUNTO AOS PROFISSIONAIS QUE ATUAM NO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO POR ÔNIBUS.....	2
3	PESQUISA REALIZADA JUNTO AOS PROFISSIONAIS TAXISTAS	7
3.1	Análise Demográfica.....	8
3.2	Análise empregatícia e de condições de Trabalho.....	9
3.3	Análise Qualitativa do Espaço	13
4	Comentários à LEI MUNICIPAL Nº 6.090, DE 14/01/2004	16
	Referências	30

1 APRESENTAÇÃO

O Espaço Tecnológico Professor Amaranto Lopes Pereira - LESFER da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) foi contratado pela Companhia Petropolitana de Trânsito e Transportes – CPTRANS, da Prefeitura Municipal de Petrópolis, para fins de elaboração de um DIAGNÓSTICO DO SISTEMA VIÁRIO DA CIDADE DE PETRÓPOLIS.

Desta forma, conforme restou pactuado no Contrato de Prestação de Serviços nº 249/2022, celebrado entre a CPTRANS e a Universidade Federal do Rio de Janeiro, com a interveniência da Fundação Coordenação de Projetos, Pesquisas e Estudos Tecnológicos – COPPETEC, o presente Relatório tem por objetivo, em atendimento ao Anexo IV (Plano de Trabalho), apresentar o andamento da montagem da rede e diagnóstico. Desta forma, serão apresentados os resultados dos levantamentos realizados junto a alguns dos principais atores envolvidos na mobilidade urbana de Petrópolis, além de alguns comentários à Lei municipal nº 6.090, de 14 de janeiro de 2004.

2 PESQUISA REALIZADA JUNTO AOS PROFISSIONAIS QUE ATUAM NO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO POR ÔNIBUS

Como afirma Guimarães (2019), mobilidade urbana é um apanágio das cidades, um predicativo que serve de atributo à urbe. Em concepção sumária, segundo o autor, é a facilidade real ou efetiva das condições de deslocamento, realizada por qualquer modo em via pública, que leva em conta as necessidades dos cidadãos. Neste sentido, pesquisas de mobilidade fornecem dados e informações essenciais para orientar a tomada de decisões no planejamento e desenvolvimento de sistemas de transporte urbano. Esses dados ajudam os planejadores a compreenderem padrões de deslocamento, necessidades dos usuários, demanda por serviços e infraestrutura, além de possibilitarem a identificação de problemas e oportunidades de melhoria. Soma-se a isso, o fato de que as pesquisas ajudam a identificar o uso de modos de transporte, como carros, bicicletas, diferentes sistemas de transporte público, caminhadas, e a entender os fatores que influenciam as escolhas de deslocamento das pessoas.

Para além do que já fora posto, pesquisas de mobilidade se revestem de fundamental importância, ainda pelo fato de que, com base nos dados coletados, é possível entender os padrões de deslocamento em diferentes horários, dias da semana e regiões, permitindo o planejamento adequado da oferta de transporte e a adoção de medidas para evitar problemas de capacidade em determinado modo de transporte.

De acordo com Vasconcellos (2012), para chegar a um determinado lugar numa hora específica, as pessoas precisam organizar seus deslocamentos e existem três tipos de fatores que interferem nas decisões dos indivíduos: os fatores pessoais, familiares e externos. Neste sentido, buscou-se, a partir de diferentes pesquisas de campo, levantar o maior número possível de características e atributos relacionados à mobilidade urbana em Petrópolis e de que forma essas especificidades influenciam as escolhas dos usuários da rede de transporte público.

Neste sentido, como já destacado, foram realizadas diversas pesquisas junto a diferentes atores envolvidos no sistema de mobilidade da cidade. Inicialmente, a equipe da UFRJ realizou 180 (cento e oitenta) pesquisas de opinião junto aos profissionais que atuam no transporte público local, nos 5 grandes terminais rodoviários presentes na cidade, além do chamado “Mini Terminal” localizado no bairro Posse. Parte da execução dessa atividade pode ser visualizada na Figura 2.1.



Figura 2.1: Pesquisas realizadas junto aos Profissionais do Transporte Público

As entrevistas nestes pontos estratégicos se deram nas datas e quantidades conforme apresentado na **Tabela 2.1**, de modo que em todos os locais selecionados para tanto, obteve-se uma amostra satisfatória para os objetivos da elaboração de um diagnóstico.

Tabela 2.1: Entrevistas Realizadas junto aos Profissionais do Transporte Público

Data	Local das Entrevistas	Quantidade
28 fev	Terminal Itaipava	14
01 mar	Terminal Corrêas	23
08 mar	Mini Terminal (Posse)	7
14 mar	Terminal Itamarati	19
15 mar	Terminal Bingen	16
23 mar	Terminal Centro	101
Total		180

O referido levantamento teve por objetivo, apresentar os principais pontos críticos no que concerne ao sistema de mobilidade existente, sob a perspectiva dos profissionais responsáveis pela prestação do serviço público de transporte. Os questionamentos que foram apresentados aos motoristas, cobradores, fiscais, supervisores e demais profissionais que atuam no transporte público da cidade, bem como as respostas mais citadas são apresentadas nas tabelas a seguir:

Tabela 2.2: Principais Respostas dadas pelos Profissionais do Transporte Público

Fora dos Terminais, quais os pontos da cidade com maior demanda de embarque de passageiros?		
Locais mais citados	n	(%)
Rua Paulo Barbosa	41	6,9%
Praça D. Pedro II	35	5,9%
Corrêas	34	5,7%
Antigo Fórum	29	4,9%
Alto da Serra	22	3,7%
Bonsucesso	20	3,4%
Arabela	16	2,7%
Centro	16	2,7%
Retiro	15	2,5%
Santa Teresa	15	2,5%
Carangola	13	2,2%
Relógio das Flores	13	2,2%
Rua 13 de Maio	12	2,0%
Av. Barão do Rio Branco	12	2,0%
Rua Montecaseros	12	2,0%
Hospital Santa Teresa	10	1,7%
Nogueira	10	1,7%

Tabela 2.3: Principais Respostas dadas pelos Profissionais do Transporte Público

Fora dos Terminais, quais os pontos da cidade com maior demanda de desembarque de passageiros?		
Locais mais citados	n	(%)
Rua Paulo Barbosa	43	8,0%
Praça D. Pedro II	35	7,1%
Corrêas	32	7,0%
Antigo Fórum	30	7,0%
Centro	22	5,5%
Arabela	20	5,3%
Bonsucesso	18	5,1%
Retiro	18	5,3%
Alto da Serra	15	4,7%
Santa Teresa	15	4,9%
Carangola	13	4,5%
Itaipava	11	4,0%
Av. Barão do Rio Branco	8	3,0%
Hospital Santa Teresa	8	3,1%
Nogueira	8	3,2%
Relógio das Flores	7	2,9%
Duas Pontes	6	2,6%

Tabela 2.4: Principais Respostas dadas pelos Profissionais do Transporte Público

Fora dos Terminais, quais os pontos da cidade mais críticos para embarque e desembarque de passageiros?		
Locais mais citados	n	(%)
Arabela	18	4,0%
Corrêas	15	3,3%
Retiro	13	2,9%
Itaipava	11	2,4%
Rua Montecaseros	11	2,4%
Nogueira	10	2,2%
Antigo Fórum	9	2,0%
Paulo Barbosa	9	2,0%
Bairro da Glória	8	1,8%
Alto da Serra	7	1,5%
Bonsucesso	7	1,5%
Carangola	7	1,5%
Centro	7	1,5%
Independência	7	1,5%
Quissamã	7	1,5%
Rua Teresa	7	1,5%
Castelo São Manoel	6	1,3%
Praça D. Pedro II	6	1,3%
Rua Dr. Thouzet	6	1,3%
Rua 13 de Maio	5	1,1%

Tabela 2.5: Principais Respostas dadas pelos Profissionais do Transporte Público

Em quais regiões da cidade há maior dificuldade de tráfego e em quais horários?		
Locais mais citados	n	(%)
Arabela	18	4,0%
Corrêas	15	3,3%
Retiro	13	2,9%
Itaipava	11	2,4%
Rua Montecaseros	11	2,4%
Nogueira	10	2,2%
Antigo Fórum	9	2,0%
Paulo Barbosa	9	2,0%
Bairro da Glória	8	1,8%
Alto da Serra	7	1,5%
Bonsucesso	7	1,5%
Carangola	7	1,5%
Centro	7	1,5%
Independência	7	1,5%
Quissamã	7	1,5%

**Em quais regiões da cidade há maior
dificuldade de tráfego e em quais horários?**

Locais mais citados	n	(%)
Rua Teresa	7	1,5%
Castelo São Manoel	6	1,3%
Praça D. Pedro II	6	1,3%
Rua Dr. Thouzet	6	1,3%
Rua 13 de Maio	5	1,1%

3 PESQUISA REALIZADA JUNTO AOS PROFISSIONAIS TAXISTAS

Dentro do escopo de atividades previstas para o levantamento de informações e elaboração de um diagnóstico do sistema de transportes e mobilidade urbana da cidade de Petrópolis, faz-se necessário avaliar todas as possíveis formas de deslocamento dos habitantes. Portanto, uma ampla pesquisa foi realizada junto aos profissionais taxistas que atuam no município. Diferentes questionamentos foram colocados aos profissionais mediante entrevistas e preenchimento de formulários e os principais resultados são apresentados no presente Relatório.

Para o desenvolvimento e aprimoramento do sistema de mobilidade urbana de uma cidade, faz-se necessária a análise do contexto em que os usuários, profissionais de transportes modos atuantes se inserem. Diante de uma diversidade desses modos que se apresentam a disposição da população, o serviço de táxi se destaca como um transporte individual de passageiros de utilidade pública. Vuchic (2002) o classifica como um sistema de transporte sob demanda, à disposição para os clientes que contratam seus serviços. Por sua vez, Dias (2007) complementa ao indicar que o serviço se destaca pela sua agilidade e conforto, sendo esse um diferencial em relação ao transporte público coletivo. Assim, entende-se a sua contribuição para o sistema de mobilidade, sendo, então, o foco do trabalho desenvolvido na presente sessão.

No que diz respeito à prefeitura de Petrópolis, algumas considerações podem ser estabelecidas a fim de compreender o contexto no qual o serviço de táxi se insere no espaço urbano. De acordo com a Companhia Petropolitana de Trânsito e Transporte (2023), a cidade dispõe de mais de setenta pontos de táxi em seu território. Ao longo dos anos, algumas ações relacionadas ao serviço são colocadas em prática, como a fiscalização da vistoria anual (Petrópolis, 2018), o selo “Ande de Táxi Legal” (Petrópolis, 2021) e as ações de videomonitoramento (Petrópolis, 2023). Além disso, há de se considerar a participação da Associação de Taxistas de Petrópolis (Astape), que atua como uma associação privada à disposição dos condutores desde 1999 (Consultas Plus, 2023). Desse modo, verifica-se a participação de diferentes atores na composição e no aprimoramento deste serviço.

De modo a compreender de que forma o serviço de táxi se insere no planejamento da cidade, o presente projeto foca na aplicação de formulários com seus profissionais taxistas, buscando-se, então, identificar suas características e o contexto no qual se inserem. Assim, a presente sessão apresenta os resultados destas entrevistas.

Ao todo, 127 (cento e vinte e sete) questionários foram aplicados em 40 diferentes pontos da cidade, em um processo realizado em diferentes horários ao longo dos dias 27 e 31 de março de 2023. Nesse processo, foram identificados dados demográficos, de vínculo empregatício e condições de trabalho e, enfim, de uma análise qualitativa do espaço.

Essa última análise se faz necessária para a compreensão da relação entre o sistema de transporte e a cidade a partir da perspectiva de quem circula por suas diferentes zonas ao longo de uma jornada de trabalho. Estudos apontam a relevância da análise de atributos qualitativos para os estudos de mobilidade (Eboli et al, 2007; Florez et al., 2014). Nesse contexto, pontos de destaque em relação à segurança pública e ao tráfego foram identificados na cidade.

Como um passo seguinte a essa análise, espera-se o aprimoramento das condições de mobilidade na cidade de Petrópolis.

3.1 ANÁLISE DEMOGRÁFICA

Em um primeiro momento, dados demográficos dos profissionais foram analisados, incluindo dados de idade, gênero e nível de escolaridade.

Com a aplicação dos questionários, foram coletados dados de uma amostra que se mostrou quase que inteiramente masculina, uma vez que, 126 dos 127 entrevistados eram homens. Ou seja, dentre todos os profissionais que responderam aos questionários, apenas 1 era mulher. Os resultados são apresentados na **Tabela 3.1**.

Tabela 3.1: Gênero dos Profissionais Entrevistados

Gênero	n	(%)
Masculino	126	99,2%
Feminino	1	0,8%
Total Geral	127	100%

Com relação à média de idade dos motoristas, tem-se uma faixa mais concentrada em pessoas de 50 a 64 anos, com uma média de idade geral de 57 anos. Nota-se ainda que 27% dos entrevistados têm idade superior a 60 anos. Os percentuais são apresentados na **Tabela 3.2**.

Tabela 3.2: Faixa Etária dos Profissionais entrevistados

Faixa Etária	n	(%)
20-35	14	11,0%
36-50	27	21,3%
51-65	54	42,5%
66-80	29	22,8%
Mais de 80	3	2,4%
Total Geral	127	100%

Outro fator de grande relevância no estudo de transportes e mobilidade urbana se refere à escolaridade dos atores envolvidos. Por meio das pesquisas realizadas, buscou-se levantar também essas informações, conforme apresentado na **Tabela 3.3**.

Tabela 3.3: Escolaridade dos Profissionais entrevistados

Nível de escolaridade	n	(%)
Fundamental Incompleto	17	13,5%
Fundamental Completo	31	24,6%
Médio Incompleto	13	10,3%
Médio Completo	53	42,1%
Superior Incompleto	10	7,9%
Superior Completo	2	1,6%
Pós-Graduação Incompleto	0	0,0%
Pós-Graduação Completo	1	0,0%
Total Geral	127	100%

Verifica-se aqui que, grande parte dos profissionais que atuam no transporte público por táxi em Petrópolis possui ensino médio completo ou ensino superior incompleto, totalizando 50% dos entrevistados.

3.2 ANÁLISE EMPREGATÍCIA E DE CONDIÇÕES DE TRABALHO

No que diz respeito ao vínculo empregatício dos motoristas de táxi, apenas 2 entre 127 entrevistados responderam fazer parte de uma associação, sendo tal associação, o Sindicato dos Taxistas. Já com relação a cooperativa, 42,5% responderam que fazem parte da Associação de Taxistas de Petrópolis (Astape). Os resultados relativos a esta questão são apresentados nas Tabelas **Tabela 3.4** e **Tabela 3.5**.

Tabela 3.4: Participação em Associação

Participação em Associação	n	(%)
Não	125	98,4%
Sim	2	1,6%
Total Geral	127	100%

Tabela 3.5: Participação em Cooperativa

Participação em Cooperativa	n	(%)
Não	73	57,5%
Sim	54	42,5%
Total Geral	127	100%

A distribuição entre permissionários e auxiliares se dá de forma equilibrada, tendo, contudo, a maior parte dos entrevistados (56,7%), em detrimento do motorista titular, afirmado se enquadrar na categoria “auxiliar”. Os resultados são apresentados na **Tabela 3.6**.

Tabela 3.6: Enquadramento do Profissional em Auxiliar ou Permissionário

Permissionário ou Auxiliar	n	(%)
Auxiliar	72	56,7%
Permissionário	55	43,3%
Total Geral	127	100%

Com relação à carga diária de trabalho, há uma distribuição relevante, de pelo menos 15% em todas as faixas avaliadas em até 14 horas por dia. O destaque se dá na faixa de 11 a 12 horas de jornada de trabalho diário, concentrando 43,5% das respostas dos entrevistados. Os dados obtidos são demonstrados na **Tabela 3.7**.

Tabela 3.7: Jornada de Trabalho dos Profissionais Entrevistados

Horas de trabalho diário	n	(%)
até 8h	21	16,9%
9h a 10h	26	21,0%
11h a 12h	54	43,5%
13h a 14h	22	17,7%
15h a 16h	1	0,8%
Total Geral	124	100%

Quanto ao período do dia em que exercem sua atividade, mais de 78% dos entrevistados disseram que trabalham nas faixas da manhã e da tarde, ou seja, um percentual bastante superior se comparado aos do que trabalham à noite (21,2%). Além disso, verificou-se que poucos profissionais atuam no horário da madrugada.

Tabela 3.8: Período do dia em que os Profissionais trabalham

Expediente de trabalho	n	(%)
Manhã	122	39,7%
Tarde	118	38,4%
Noite	65	21,2%
Madrugada	2	0,7%
Total Geral	307	100%

Com relação à carga semanal, verificou-se que a maioria dos entrevistados (95,2%) trabalha entre 6 e 7 dias na semana, totalizando, no máximo, 4 folgas ao mês. As respostas apresentadas pelos profissionais são apresentadas nas Tabelas **Tabela 3.9** e **Tabela 3.10**.

Tabela 3.9: Dias trabalhados na semana

Dias de trabalho por semana	n	(%)
3 dias	1	0,8%
4 dias	1	0,8%
5 dias	4	3,1%
6 dias	84	66,1%
7 dias	37	29,1%
Total Geral	127	100%

Tabela 3.10: Dias trabalhados no mês

Dias de folga por mês	n	(%)
Nenhum dia	30	24,0%
1 dia	5	4,0%
2 dias	5	4,0%
3 dias	3	2,4%
4 dias	82	65,6%
Total Geral	127	100%

Os profissionais também foram questionados quanto às corridas efetuadas por dia. Como demonstrado a seguir, a maior parte dos profissionais executa entre 5 e 10 corridas diariamente na cidade de Petrópolis. Os resultados são apresentados na **Tabela 3.11**.

Tabela 3.11: Corridas efetuadas por dia

Corridas efetuadas por dia	n	(%)
5 a 10	84	66,1%
10 a 15	39	30,7%
15 a 20	2	1,6%
Até 5	2	1,6%
Total Geral	127	100%

Com relação às condições do automóvel, foi analisado seu ano de fabricação, com a indicação de um pico nas respostas referentes ao ano de 2015. Isso implica, então, em veículos com 8 anos de uso, quando comparada à data da realização das entrevistas. Os resultados são apresentados na **Tabela 3.12**.

Tabela 3.12: Ano de fabricação dos veículos

Ano de fabricação do veículo	n	(%)
2015	17	13,4%
2018	15	11,8%
2013	14	11,0%
2017	12	9,4%
2014	11	8,7%
2016	11	8,7%
2020	9	7,1%
2019	8	6,3%
2021	8	6,3%
2022	7	5,5%
2023	6	4,7%
2011	5	3,9%
2012	3	2,4%
2010	1	0,8%
Total Geral	127	100%

O tempo de trabalho como taxista apresenta uma média de 12 anos, com uma maior concentração de trabalhadores com menos de 10 anos no cargo.

Com relação à ferramenta de comunicação utilizada para o exercício de sua atividade, quatro respostas foram obtidas: celular, aplicativo WhatsApp, rádio e telefone fixo. Nesse contexto, prevalece o uso do celular. Os resultados são apresentados na **Tabela 3.13**.

Tabela 3.13: Ferramenta de comunicação utilizada

Ferramenta de Comunicação	n	(%)
Celular	54	42,5%
Celular, WhatsApp	21	16,5%
Celular, WhatsApp, Telefone fixo	19	15,0%
Celular, Telefone fixo	13	10,2%
Celular, Rádio	6	4,7%
Celular, Telefone fixo, Rádio	6	4,7%
Celular, WhatsApp, Rádio	2	1,6%
Celular, WhatsApp, Telefone fixo, Rádio	2	1,6%
Rádio	2	1,6%
Nenhum	1	0,8%
Telefone fixo, Rádio	1	0,8%
Total Geral	127	100%

3.3 ANÁLISE QUALITATIVA DO ESPAÇO

A análise da percepção dos entrevistados foi realizada a partir de três frentes: pelos destinos principais das corridas, pelos pontos mais críticos em relação ao trânsito e pelas áreas que representam maiores riscos.

Com relação ao primeiro dos principais destinos das corridas, tem-se os bairros do Centro, Alto da Serra, Bingen, Mosela e Valparaíso. Todos os principais pontos encontram-se no distrito de Petrópolis, contemplando um raio de 5 km de distância a partir do centro da cidade. O conjunto dos dez principais mencionados encontra-se no gráfico a seguir, sendo todos os destinos referentes igualmente ao distrito de Petrópolis.

Principais destinos das corridas de táxi

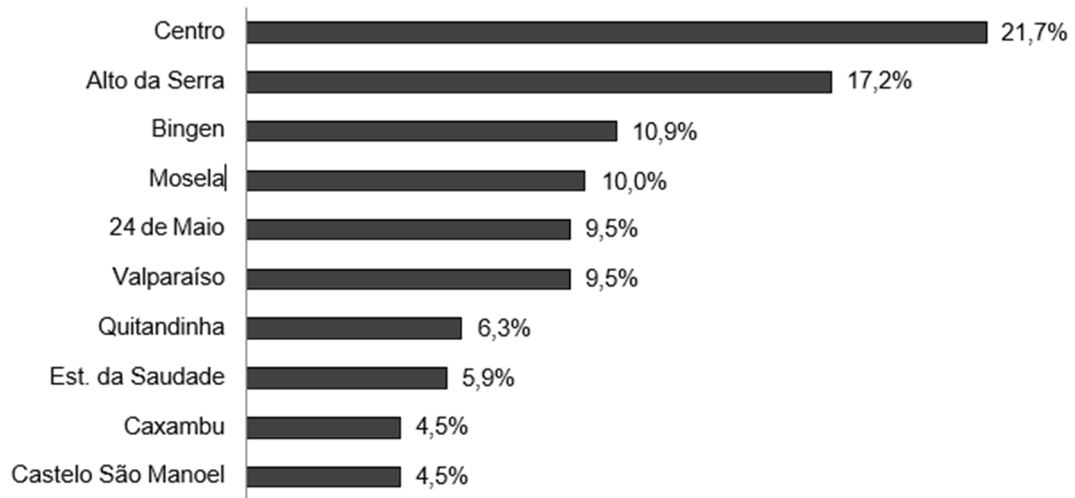


Figura 3.1: Principais destinos dos Usuários

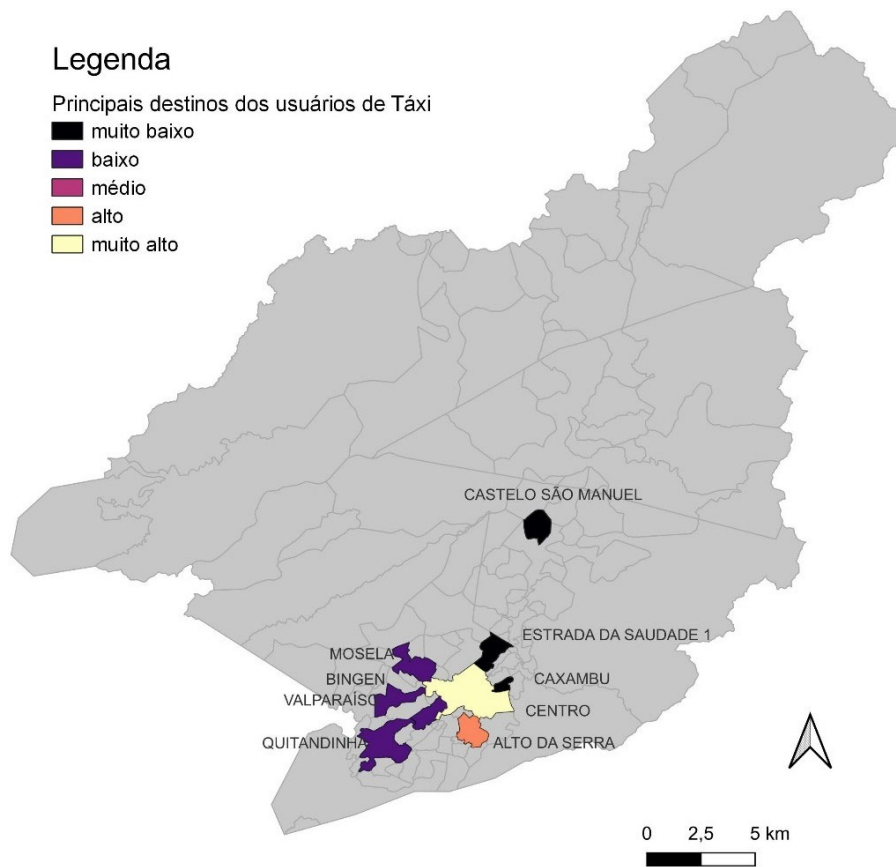


Figura 3.2: Principais destinos dos usuários de Táxi

Com relação aos pontos mais críticos em relação ao trânsito, destacam-se nas respostas, o bairro Centro e as ruas 24 de maio, Ipiranga, Montecaseros e Coronel Veiga.



Figura 3.3: Pontos mais críticos citados pelos entrevistados em relação ao trânsito

Dentre as áreas que representam maiores riscos à segurança pública, de acordo com os profissionais entrevistados, destacam-se Independência, Morro do Neylor, Morro da Glória e Carangola. Independência foi a região mais mencionada, sendo indicada por 33% dos entrevistados.

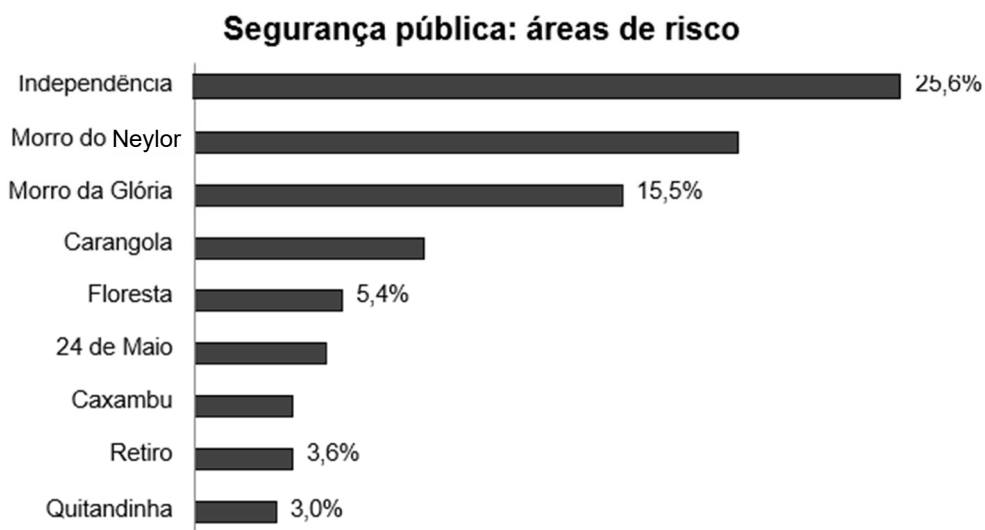


Figura 3.4: Pontos mais críticos citados pelos entrevistados em relação ao trânsito

4 COMENTÁRIOS À LEI MUNICIPAL Nº 6.090, DE 14/01/2004

Nesta seção, apresentamos, logo após cada artigo da Lei, alguns comentários de cunho técnico e elaborados a partir de análises voltadas única e exclusivamente à engenharia de transportes.

LEI MUNICIPAL Nº 6.090, DE 14/01/2004 - Pub. D.O.M. DE 15/01/2004

Dispõe sobre a organização, administração e execução dos serviços de transporte coletivo de passageiros do Município de Petrópolis e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE PETRÓPOLIS DECRETOU E EU SANCIONOU A SEGUINTE:

CAPÍTULO I **DOS TRANSPORTES PÚBLICOS COLETIVOS**

Art. 1º Compete ao Município de Petrópolis a organização do sistema local de transporte coletivo e, diretamente ou sob o regime de concessão ou permissão, a prestação de serviço de transporte coletivo público de passageiros, conforme disposto no artigo 30, inciso V e 175, da Constituição da República e segundo as regras do art. 17, inciso II, item 5, da Lei Orgânica do Município, da Lei nº 5.670, de 27 de outubro de 2000, desta Lei e dos respectivos contratos.

Parágrafo único. O Sistema de Transporte Coletivo é composto pelos serviços públicos de transporte coletivo urbano de passageiros e transporte privado no Município de Petrópolis; pelos órgãos de gerência, controle, planejamento e fiscalização; pelas operadoras, seus equipamentos, com todos os elementos coordenados, que observarão as regras e os princípios previstos nesta Lei.

Comentário: Considerando os atributos técnicos que competem à área de Engenharia de Transportes, não foi verificada necessidade de alteração/adequação.

Art. 2º Compete à Companhia Petropolitana de Trânsito e Transportes - CPTRANS estabelecer diretrizes gerais para o sistema municipal de transporte coletivo, e além de outras atribuições cometidas por Lei, as de planejar, controlar e fiscalizar os serviços de transporte coletivo no âmbito do Município.

Comentário: Considerando os atributos técnicos que competem à área de Engenharia de Transportes, não foi verificada necessidade de alteração/adequação.

Art. 3º O sistema de transporte coletivo público no Município de Petrópolis se sujeitará, dentre outros, aos seguintes princípios:

I - Atendimento a toda a população;

II - Qualidade do serviço prestado segundo critérios estabelecidos pelo Poder Público, em

especial, quanto à comodidade, conforto, rapidez, segurança, regularidade, continuidade, eficiência, frequência, pontualidade, atualidade tecnológica e acessibilidade;

III - Redução da poluição ambiental em todas as suas formas;

IV - Integração entre os diversos meios de transporte;

V - Garantia de acessibilidade às pessoas com deficiência física;

VI - Prioridade do transporte coletivo sobre o individual, através de vias segregadas, incentivos à utilização de veículos coletivos e outras medidas necessárias à concretização desse princípio;

VII - Tratamento integrado e compatível com as demais políticas urbanas, e, no que couber, com o estatuído na Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001;

VIII - Garantia de plena execução dos serviços.

Comentário: A Lei nº 6.090 foi editada no ano de 2004 e a Lei de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587) data de 2012, tendo sido esta, portanto, elaborada em momento posterior. Em seu art 5º, a referida Lei nº 12.587 traz os princípios sobre os quais está fundamentada. Seria interessante trazê-los para a Lei nº 1.819, compatibilizando-os com aqueles já descritos.

Art. 4º O serviço de transporte público de passageiros tem caráter essencial e terá tratamento prioritário no planejamento do sistema viário e na organização da circulação.

Comentário: Considerando os atributos técnicos que competem à área de Engenharia de Transportes, não foi verificada necessidade de alteração/adequação.

Art. 5º Na execução dos serviços de transporte coletivo público deverá ser observado os direitos dos usuários, na forma do estabelecido no art. 178, V, da Lei Orgânica, na Lei 5.670/2000, na Lei Federal 8.987 de 13 de fevereiro de 1995.

Comentário: Considerando os atributos técnicos que competem à área de Engenharia de Transportes, não foi verificada necessidade de alteração/adequação.

CAPÍTULO II **DA ORGANIZAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS**

Art. 6º O sistema de transporte coletivo do Município de Petrópolis é constituído das seguintes modalidades de serviço:

- I - Convencional ou regular;
- II - Seletivo;
- III - Fretado;
- IV - Especiais.

Comentário: Considerando os atributos técnicos que competem à área de Engenharia de Transportes, não foi verificada necessidade de alteração/adequação.

Art. 7º O serviço convencional ou regular é aquele executado através de ônibus ou microônibus ou outro veículo de transporte de passageiros a ser utilizado no futuro, com

operação regular e à disposição permanente do usuário, a quem incumbe como contraprestação o pagamento de tarifa, fixada pelo Poder Público, com linhas estabelecidas entre pontos delimitados e itinerários e horários preestabelecidos.

§ 1º O serviço convencional ou regular será operado através de linhas radiais, diametrais, perimetrais, alimentadoras e troncais.

§ 2º Para organizar a operação do serviço convencional ou regular, a CPTRANS poderá estabelecer Áreas de Operação Preferenciais, a serem definidas em regulamentação específica.

Comentário: Considerando os atributos técnicos que competem à área de Engenharia de Transportes, não foi verificada necessidade de alteração/adequação.

Art. 8º O serviço seletivo é aquele que atenderá aos usuários com nível de conforto e preço diferenciais, operando com as seguintes características:

I - Transporte exclusivo de passageiros sentados;

II - Utilização de veículos com capacidade de até 50 lugares sentados, com assentos acolchoados e reclináveis;

III - Tarifa necessariamente, no mínimo, 30% (trinta por cento) superior à dos serviços convencionais.

Comentário: Considerando os atributos técnicos que competem à área de Engenharia de Transportes, não foi verificada necessidade de alteração/adequação.

Art. 9º O serviço fretado, considerado de interesse público, é aquele destinado ao atendimento de segmento específico e pré-determinado da população, inclusive escolares e de fretamento, e prestado mediante condições previamente estabelecidas ou contratadas entre as partes interessadas, obedecidas as normas gerais fixadas em regulamentação específica.

Parágrafo único. O serviço fretado está sujeito à prévia autorização do Poder Público, cabendo à CPTRANS regulamentá-lo através de normas de organização, controle e fiscalização desses serviços.

Comentário: Considerando os atributos técnicos que competem à área de Engenharia de Transportes, não foi verificada necessidade de alteração/adequação.

Art. 10. Os serviços especiais são aqueles que não se enquadram nas modalidades estabelecidas nos incisos I a III do artigo 6º desta Lei e serão disciplinados em regulamentos próprios a serem editados pelo Poder Executivo Municipal.

Comentário: Considerando os atributos técnicos que competem à área de Engenharia de Transportes, não foi verificada necessidade de alteração/adequação.

Art. 11. Os serviços de transporte coletivo de passageiros intermunicipal e interestadual, de característica rodoviária, deverão ter seus itinerários no Município de Petrópolis, prévia e obrigatoriamente aprovados pela CPTRANS.

§ 1º A CPTRANS deverá estabelecer, em conjunto com os respectivos órgãos

gestores, rotas preferenciais para circulação das linhas intermunicipais e interestaduais.

§ 2º A operação dos serviços a que se refere o "caput" deste artigo, sem prévia e obrigatória aprovação da CPTRANS, ou em itinerários diversos dos autorizados, caracterizará a ilícita prestação de serviço de transporte coletivo, sujeitando o operador às penalidades previstas nesta Lei.

Comentário: Convém que sejam verificadas a existência de eventuais conflitos deste artigo com a legislação estadual, sobretudo naquilo que concerne às obrigações e direitos do Departamento de Transportes Rodoviários do Rio de Janeiro - DETRO/RJ.

Art. 12. Excetuando o disposto no "caput" do artigo anterior, a execução de qualquer modalidade de serviço de transporte coletivo urbano de passageiros, sem delegação ou autorização do Poder Público, independentemente de cobrança de tarifa, caracteriza-se como serviço clandestino, sujeitando o infrator às penalidades previstas nesta Lei.

Comentário: Considerando os atributos técnicos que competem à área de Engenharia de Transportes, não foi verificada necessidade de alteração/adequação.

CAPÍTULO III **DO REGIME JURÍDICO DA EXPLORAÇÃO E EXECUÇÃO DO SERVIÇO DE** **TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS**

Art. 13. A exploração dos serviços de transporte coletivo público no Município de Petrópolis será delegada a particulares, mediante contrato precedido de licitação na forma do disposto no art. 13, da Lei nº 5.670/2000.

§ 1º Os serviços convencional, seletivo e especial serão explorados em regime de concessão ou permissão.

§ 2º A exploração dos serviços discriminados no parágrafo anterior será delegada por prazo determinado, devendo o Poder Executivo, com base em estudos técnicos e econômicos determinar, em especial:

I - O prazo da concessão ou permissão, bem como o de sua prorrogação;

II - A região ou área e a modalidade de prestação dos serviços a que se refere cada contrato de concessão ou de permissão;

III - As características básicas dos equipamentos e dos veículos mais adequados para a execução do objeto de cada contrato;

IV - A possibilidade ou a obrigação de investimentos do operador em obras públicas;

V - O ônus da delegação, quando existente;

VI - As formas de remuneração do serviço;

VII - A onerosidade da concessão ou permissão de exploração dos serviços;

VIII - Ampliação de gratuidades suportadas pela onerosidade da concessão ou permissão.

Comentário: Considerando os atributos técnicos que competem à área de Engenharia de Transportes, não foi verificada necessidade de alteração/adequação.

Art. 14. Os contratos poderão ser prorrogados, por igual período, nos seguintes casos:

- I - A concessionária ou permissionária haja cumprido as obrigações contratuais assumidas;
- II - A concessionária ou permissionária tenha prestado serviço adequado.

Parágrafo único. Na hipótese deste artigo aplicar-se-á o disposto no artigo anterior, notadamente os incisos VII e VIII.

Comentário: Considerando os atributos técnicos que competem à área de Engenharia de Transportes, não foi verificada necessidade de alteração/adequação.

Art. 15. Fica o Poder Executivo autorizado a delegar a terceiros, operadores ou não, individualmente ou em consórcio, sob o regime de concessão ou permissão, a exploração dos bens públicos vinculados ao Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros do Município, mediante prévio procedimento licitatório.

§ 1º O disposto no "caput" deste artigo não impede o Poder Executivo de conceder ou permitir o uso de imóveis municipais para serem utilizados pelo operador diretamente na exploração do serviço ou em empreendimentos associados, de acordo com as condições definidas no edital e no contrato.

§ 2º A concessão ou permissão para a execução do serviço público de transporte coletivo público implicará, automaticamente, na vinculação ao serviço dos meios materiais e humanos utilizados pelo operador na sua execução.

§ 3º Os contratos para a execução dos serviços de que trata esta Lei regulam-se pelas cláusulas e pelas disposições de direito público, aplicando-lhes, supletivamente, os princípios da Teoria Geral dos Contratos e as disposições de direito privado.

§ 4º Os contratos devem estabelecer, com clareza e precisão, as condições para sua execução expressas em cláusulas que definam os direitos, obrigações e responsabilidades das partes, em conformidade com os termos da licitação e das propostas a que se vincula, sendo cláusulas necessárias as previstas no art. 23 da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 e as referidas no art. 20, da Lei nº 5.670/2000.

§ 5º Incumbe ao operador a execução do serviço delegado, cabendo-lhe responder por todos os prejuízos causados ao Poder Público, aos usuários ou a terceiros, sem que a fiscalização exercida pelo órgão competente exclua ou atenua essa responsabilidade.

§ 6º Sem prejuízo da responsabilidade prevista no parágrafo anterior, o operador poderá contratar com terceiros o desenvolvimento de atividades inerentes, acessórias ou complementares ao serviço concedido ou permitido, bem como a implementação de projetos associados, regendo-se esses contratos pelas normas do direito privado, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros e o Poder Público.

Comentário: Considerando os atributos técnicos que competem à área de Engenharia de Transportes, não foi verificada necessidade de alteração/adequação.

Art. 16. Constituem obrigações do Poder Público:

I - Planejar os serviços do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros, formulando e implementando a política global dos serviços de transporte coletivo, incluindo a sua permanente adequação às necessidades do Município e à modernização tecnológica e operacional;

II - Autorizar e regular todas as linhas ou trechos de linha dos Serviços de Transporte Coletivo Urbano, terminais e paradas, que estejam no território do Município, independentemente de sua origem ou do poder delegador, disciplinando a sua inserção no espaço urbano do Município;

III - Planejar, implantar, construir, gerenciar, manter e fiscalizar a operação de terminais, pontos de parada, pátios de estacionamento e outros equipamentos destinados ou associados à prestação dos serviços de transporte coletivo;

IV - Articular a operação dos serviços de transporte coletivo de passageiros com as demais modalidades dos transportes urbanos, municipais ou regionais;

V - Desenvolver e implementar a política tarifária para o sistema de transporte coletivo, incluindo estudos dos modelos e das estruturas tarifárias de remuneração da prestação dos serviços, bem como estudos de custos para orientação ao Poder Executivo Municipal na fixação das tarifas;

VI - Elaborar estudos, planos, programas e projetos para o sistema de transporte coletivo, bem como participar da elaboração de outros que envolvem esse sistema;

VII - Elaborar, desenvolver e promover o aperfeiçoamento técnico e gerencial dos agentes envolvidos direta ou indiretamente na provisão dos serviços de transporte coletivo, incluindo programas de treinamento, campanhas educativas e de esclarecimento, dentre outras atividades pertinentes;

VIII - Regular o serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, observando-se as seguintes diretrizes:

- a) cumprir e fazer cumprir as cláusulas do contrato e de seus termos aditivos, bem como as disposições que regem o serviço;
- b) fiscalizar e controlar permanentemente a prestação do serviço;
- c) aplicar as penalidades legais, regulamentares e contratuais e recolher as multas correspondentes;
- d) intervir na concessão ou na permissão, nos casos e condições previstas na Lei nº 5.670/2000;
- e) extinguir a concessão ou permissão, nos casos previstos em lei e contratos;
- f) fixar reajustes e proceder à revisão das tarifas, na forma da legislação pertinente e dos contratos;
- g) zelar pela boa qualidade do serviço, observadas as condições de eficiência, regularidade, segurança, continuidade, conforto, modicidade tarifária, manutenção

dos equipamentos, atualidade tecnológica e acessibilidade, notadamente para pessoas com deficiência, idosos e gestantes;

- h) receber, apurar e solucionar denúncias e reclamações dos usuários, que serão cientificados das providências tomadas;
- i) cobrar e arrecadar preços públicos e taxas referentes aos serviços associados ou conexos à gestão do sistema de transporte coletivo;
- j) praticar todos os atos necessários ao cumprimento de sua finalidade, observadas as disposições desta Lei, dos regulamentos e das demais normas aplicáveis;
- l) garantir a plena execução da delegação pelos seus titulares, adotando as medidas necessárias para impedir a interferência ou a concorrência desleal;
- m) exercer todas as demais atribuições previstas nesta Lei, na legislação e nos regulamentos específicos relacionados com a provisão dos serviços de transporte coletivo.

§ 1º As atribuições previstas nas alíneas d, e e f do inciso anterior são da exclusiva competência do Poder Executivo, enquanto todas as demais deverão ser exercidas pela CPTRANS, sem prejuízo de outras atribuições legais.

§ 2º A fiscalização do cumprimento das normas e diretrizes estabelecidas nesta Lei ou na regulamentação complementar será exercida por servidores, na forma do que dispuserem os seus atos constitutivos ou o seu Regimento Interno.

§ 3º Ressalvado o disposto no parágrafo 1º deste artigo, para o exercício das atribuições dispostas no mesmo, a CPTRANS poderá celebrar contratos, convênios, consórcios ou outros instrumentos jurídicos válidos, respeitando-se, em quaisquer casos, os direitos contratualmente estabelecidos.

Comentário: Considerando os atributos técnicos que competem à área de Engenharia de Transportes, não foi verificada necessidade de alteração/adequação.

Art. 17. Constitui obrigação dos operadores executar o serviço delegado de forma adequada à plena satisfação dos usuários, na conformidade das disposições estabelecidas na Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, na legislação, nos regulamentos, editais e contratos, e em especial:

I - Prestar todas as informações solicitadas pelo Poder Público;

II - Efetuar e manter atualizada sua escrituração contábil, elaborando demonstrativos anuais, de acordo com os padrões determinados pelo Poder Público;

III - Cumprir as normas de operação e arrecadação, inclusive as atinentes à cobrança de tarifa;

IV - Operar somente com pessoal devidamente habilitado e capacitado, mediante contratações regidas pelo direito privado e legislação trabalhistas, assumindo todas as obrigações dela decorrentes, não se estabelecendo, em decorrência dessas contratações, qualquer relação jurídica entre os terceiros contratados pelo operador e o Poder Público;

V - Utilizar somente veículos que preencham os requisitos da operação, conforme previsto

nas normas regulamentares pertinentes;

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

VII - Adequar a frota às necessidades do serviço, obedecidas as normas regulamentares;

VIII - Garantir a segurança e integridade física dos usuários;

IX - Executar as obras previstas no contrato e no edital, com a prévia autorização e acompanhamento do Poder Público;

X - Apresentar periodicamente, ou quando solicitado pelo poder público, a comprovação de regularidade das obrigações previdenciárias, tributárias e trabalhistas.

Comentário: Considerando os atributos técnicos que competem à área de Engenharia de Transportes, não foi verificada necessidade de alteração/adequação.

Art. 18. Fica a concessionária ou permissionária autorizada a transportar os estudantes do ensino médio, das escolas públicas do Município, como forma de prestação de serviço.

§ 1º O valor apurado pela prestação do serviço mencionado no "caput" terá como fonte de custeio o valor a ser recebido pelo Poder Público em virtude da onerosidade da concessão.

§ 2º O número de passageiros contemplados com o benefício concedido deverá ser calculado anualmente.

§ 3º A atualização anual dos valores que deverão ser recebidos pelo Poder Concedente, em virtude da onerosidade da concessão ou permissão, deverão ser corrigidos, equiparando-os, ao menos, ao valor do custeio da gratuidade mencionada no "caput".

Comentário: Considerando os atributos técnicos que competem à área de Engenharia de Transportes, não foi verificada necessidade de alteração/adequação.

Art. 19. A operadora poderá transferir, total ou parcialmente, a concessão ou a permissão, bem como o controle acionário, realizar fusões, incorporações e cisões, desde que com a prévia e expressa anuência do Poder Executivo, garantidas as obrigações previstas nos artigos 17 e 18 da presente Lei.

Parágrafo único. Para fins da anuência de que trata o "caput" deste artigo, o pretendente deverá:

I - Atender integralmente as exigências estabelecidas no procedimento licitatório que precedeu a concessão ou a permissão;

II - Comprometer-se a cumprir todas as cláusulas do contrato em vigor, sub-rogando-se em todos os direitos e obrigações do cedente e prestando as garantias necessárias.

Comentário: Considerando os atributos técnicos que competem à área de Engenharia de Transportes, não foi verificada necessidade de alteração/adequação.

Art. 20. A transferência da concessão, da permissão ou do controle societário da contratada sem prévia anuência do Poder Público, importará na rescisão do contrato.

Comentário: Considerando os atributos técnicos que competem à área de Engenharia de Transportes, não foi verificada necessidade de alteração/adequação.

Art. 21. A execução dos serviços de transporte coletivo será objeto de regulamentação específica, cujas normas deverão abranger o serviço propriamente dito, o controle dos operadores, os veículos e as formas de fiscalização.

Comentário: Considerando os atributos técnicos que competem à área de Engenharia de Transportes, não foi verificada necessidade de alteração/adequação.

DA REMUNERAÇÃO DA PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS

Art. 22. A operação dos Serviços de Transporte Público Coletivo de Passageiros no Município de Petrópolis será remunerada através de tarifas pagas pelos usuários, que serão aprovadas ou fixadas pelo Poder Executivo.

§ 1º O Poder Executivo poderá autorizar a concessionária ou permissionária, com vistas a favorecer a modicidade das tarifas e a manter o equilíbrio econômico e financeiro do contrato, a exploração de publicidade comercial nas áreas internas e externas dos veículos para tal fim destinadas, bem como nos abrigos construídos pela mesma, correndo os investimentos necessários por conta das operadoras do serviço.

§ 2º O Poder Executivo poderá estabelecer outras fontes de receita às concessionárias e permissionárias, visando, sempre, a favorecer a modicidade das tarifas.

§ 3º As gratuidades e reduções tarifárias de qualquer natureza somente poderão decorrer de lei, subordinada a sua concessão a fonte específica de custeio, de maneira a não onerar os respectivos custos de operação, ficando mantidas aquelas concedidas até a data da entrada em vigor desta Lei, acrescida da prevista no inciso VIII do artigo 13 da presente Lei.

§ 4º As tarifas serão estabelecidas com base em planilhas de custos elaboradas pela CPTRANS, obedecidas as normas estabelecidas pelo Decreto nº 734, de 08 de outubro de 1992 e a metodologia contratualmente estabelecida.

Comentário: Considerando os atributos técnicos que competem à área de Engenharia de Transportes, não foi verificada necessidade de alteração/adequação.

DA QUALIDADE DA PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS

Art. 23. A CPTRANS desenvolverá e implantará mecanismos de avaliação periódica dos operadores de modo a manter uma classificação permanente destes quanto ao seu desempenho, considerando:

I - A eficiência operacional, medida pelo equilíbrio entre a quilometragem produzida/ veículos em operação e a respectiva população atendida;

II - A qualidade do serviço prestado, medida através da quantidade de penalidades aplicadas aos operadores;

III - A regularidade da operação, medida através do índice de cumprimento das viagens

programadas;

IV - O estado geral da frota, medido a partir do resultado de inspeção veicular;

V - A eficiência administrativa, medida a partir do resultado do regular cumprimento das obrigações contratuais;

VI - A qualidade do atendimento, considerando o comportamento dos operadores e seus prepostos no tratamento dispensado aos usuários;

VII - A satisfação dos usuários, medida através de pesquisa de opiniões realizadas pela CPTRANS.

§ 1º Os critérios a serem observados na avaliação de desempenho serão estabelecidos no Regulamento de Operação dos Serviços.

§ 2º A classificação dos operadores a partir do processo de avaliação de desempenho poderá ser utilizada para implantação de mecanismos de estímulo à produtividade, bem como para a prorrogação de contratos.

Comentário:

DA INTERVENÇÃO

Art. 24. Não será admitida a ameaça de interrupção nem solução de continuidade ou a deficiência grave na prestação dos serviços de transporte coletivo, os quais devem estar permanentemente à disposição do usuário, aplicando-se, no que couber, o disposto nos artigos 27 a 29 da Lei 5.670/2000.

Comentário: Considerando os atributos técnicos que competem à área de Engenharia de Transportes, não foi verificada necessidade de alteração/adequação.

Art. 25. Considera-se deficiência grave na prestação do serviço para efeito desta Lei, em especial:

I - Reiterada inobservância dos dispositivos contidos no Regulamento do Serviço, salvo por motivo de força maior;

II - Não atendimento de intimação expedida pela CPTRANS no sentido de retirar de circulação veículo julgado em condições comprovadamente inadequadas para o serviço, na forma do que dispuser o Regulamento do Serviço;

III - O descumprimento por culpa da operadora, da legislação trabalhista, que possa comprometer a continuidade e eficiência dos serviços executados;

IV - A ocorrência de irregularidades dolosas contábeis, fiscais e administrativas, apuradas mediante auditoria, que possam interferir na consecução dos serviços executados;

V - Inadequação da prestação do serviço;

VI - Descumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes.

Parágrafo único. A intervenção deverá ser precedida de verificação das irregularidades

referidas nos incisos anteriores em processo administrativo instaurado especificamente para esse fim, assegurado o direito ao contraditório e à ampla defesa.

Comentário: Considerando os atributos técnicos que competem à área de Engenharia de Transportes, não foi verificada necessidade de alteração/adequação.

DA EXTINÇÃO DO CONTRATO

Art. 26. Extingue-se o contrato por:

I - Advento do termo contratual;

II - Encampação;

III - Rescisão;

IV - Anulação;

V - Falência ou extinção da contratada e incapacidade do titular em caso de empresa individual.

§ 1º É permitido ao Poder Público, a seu critério, manter o termo ou contrato de permissão, no caso de concordata da empresa permissionária;

§ 2º Na hipótese prevista no inciso I deste artigo, a indenização será prévia à data final do contrato ou, se for o caso, de sua prorrogação, e corresponderá à integralidade das perdas impostas à concessionária ou permissionária, decorrentes de seu desequilíbrio econômico e financeiro.

§ 3º Na hipótese prevista no inciso II deste artigo, para efeito de indenização serão computados todos os investimentos realizados correspondentes ao dano emergente e ao montante do lucro estimado pela concessionária ou permissionária para o prazo remanescente do contrato, assegurando-se o lucro cessante, além da plena indenização das perdas resultantes de eventual desequilíbrio econômico e financeiro do contrato.

Comentário: Considerando os atributos técnicos que competem à área de Engenharia de Transportes, não foi verificada necessidade de alteração/adequação.

DA ENCAMPAÇÃO

Art. 27. Ocorrendo a encampação, aplicar-se-á o disposto no art. 31 e seu parágrafo único, da Lei nº 5.670/2000.

Comentário: Considerando os atributos técnicos que competem à área de Engenharia de Transportes, não foi verificada necessidade de alteração/adequação.

DA CADUCIDADE

Art. 28. A inexecução total ou parcial do contrato pela concessionária ou permissionária acarretará, a critério do Poder Público, a declaração de caducidade da concessão ou aplicação de sanções contratuais, observando-se o disposto no art. 33 e seus parágrafos, da Lei nº 5.670/2000.

Comentário: Considerando os atributos técnicos que competem à área de Engenharia de Transportes, não foi verificada necessidade de alteração/adequação.

Art. 29. Extinto o contrato, retornarão ao Poder Público contratante todos os bens reversíveis, direitos e privilégios transferidos ao concessionário ou permissionário, na forma prevista no edital e no contrato.

§ 1º Não são considerados bens reversíveis para efeito desta Lei:

- I - Os veículos e frota de ônibus;
- II - As garagens;
- III - As instalações e equipamentos de garagem.

§ 2º Em qualquer dos casos de extinção do contrato, a operadora manterá a continuidade da prestação dos serviços até a sua assunção pelo Poder Público ou a transferência de sua execução para terceiros, mediante prévia licitação.

§ 3º Em qualquer das hipóteses de extinção do contrato, o Poder Público estipulará os procedimentos e os meios para assegurar a prestação do serviço sem quebra de continuidade.

§ 4º O ato que extinguir o contrato determinará o encerramento da relação jurídica originária, objeto do contrato e de seus termos aditivos.

Comentário: Considerando os atributos técnicos que competem à área de Engenharia de Transportes, não foi verificada necessidade de alteração/adequação.

Art. 30. O contrato poderá ser rescindido por iniciativa da operadora no caso de descumprimento das normas contratuais pelo Poder Público, mediante ação judicial com esse fim, não sendo paralisados os serviços até decisão judicial transitada em julgado.

Comentário: Considerando os atributos técnicos que competem à área de Engenharia de Transportes, não foi verificada necessidade de alteração/adequação.

DAS PENALIDADES

Art. 31. A execução de qualquer tipo de serviço de transporte coletivo urbano de passageiros, sem a correspondente delegação ou autorização do Poder Público, sujeita os infratores às seguintes sanções:

- I - Imediata apreensão e remoção do veículo;
- II - Aplicação de multa conforme fixado pelo Poder Público, nos termos da normatização pertinente;
- III - Pagamento dos preços públicos da remoção e de estadia dos veículos, conforme fixado pelo Poder Público, nos termos da normatização pertinente.

§ 1º Em caso de reincidência, a multa prevista no inciso II deste artigo será devida em dobro.

§ 2º Fica a CPTRANS autorizada a reter o veículo até o pagamento integral de todos os valores devidos pelo infrator.

§ 3º O valor da multa, prevista no inciso II deste artigo, será atualizado periodicamente, nos termos da legislação Municipal em vigor.

§ 4º A prestação do serviço de transporte coletivo a que se refere o art. 11 desta Lei, nos limites do Município de Petrópolis, sem que haja delegação do órgão competente e prévia aprovação de seus itinerários pelo Poder Público, estará sujeita às sanções previstas neste artigo.

Comentário: Considerando os atributos técnicos que competem à área de Engenharia de Transportes, não foi verificada necessidade de alteração/adequação.

Art. 32. O descumprimento das disposições constantes da presente Lei e de seus regulamentos, sujeita os operadores do serviço às seguintes sanções:

- I - Advertência escrita;
- II - Multa;
- III - Apreensão do veículo;

§ 1º Ato do Poder Executivo disciplinará a aplicação das penalidades previstas neste artigo, estabelecendo em especial:

- I - Definição e enquadramento das infrações nas penalidades previstas nesta Lei, de acordo com a sua natureza;
- II - Hipóteses e prazo de reincidência, para cada infração;
- III - Critério e prazo para interposição de recurso para as penalidades aplicadas.

§ 2º As infrações que possam vir a ensejar a aplicação das sanções previstas nos incisos deste artigo serão apuradas em regular processo administrativo, assegurado o contraditório e a ampla defesa.

§ 3º Para a análise dos recursos, a CPTRANS deverá constituir a Comissão de Julgamento de Infrações e Penalidades - CIP, composta por servidores da CPTRANS e representantes dos operadores e usuários.

§ 4º Cabe ao Poder Executivo nomear os membros da CIP, bem como elaborar o seu Regimento Interno.

§ 5º Julgado procedente o recurso, a infração será cancelada e os eventuais valores recolhidos à título de pagamento de multa serão devolvidos aos operadores.

Comentário: Considerando os atributos técnicos que competem à área de Engenharia de Transportes, não foi verificada necessidade de alteração/adequação.

DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

Art. 33. O Poder Público editará os atos normativos necessários à regulamentação desta Lei no prazo de 120 (cento e vinte) dias, contados da data de sua publicação.

§ 1º Ficam recepcionadas, nas condições estabelecidas por esta Lei, os atuais contratos de

permissão para a prestação dos serviços de transporte coletivo municipal, bem como seus termos aditivos e respetivas ordens de serviço.

§ 2º Os contratos de permissão para o Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros poderão ser aditados, no que couber, para adaptação às normas desta Lei e de sua regulamentação.

§ 3º Além das hipóteses expressamente previstas nesta Lei, aplicam-se ao Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do Município de Petrópolis, no que couber, as disposições da Lei nº 5.670/2000.

Comentário: Considerando os atributos técnicos que competem à área de Engenharia de Transportes, não foi verificada necessidade de alteração/adequação.

Art. 34. Para efeito do disposto nesta Lei e do previsto no art. 35 da Lei nº 5.670/2000, o Poder Público manterá os atuais contratos de permissão de transporte coletivo firmados com as permissionárias, que permanecerão válidos pelo prazo de 120 (cento e vinte) dias, contados a partir da publicação desta Lei.

§ 1º É vedado ao Poder Público estabelecer, em qualquer caso, prazos diferenciados para a duração dos contratos de transporte coletivo e de suas prorrogações, os quais deverão preferencialmente iniciar-se e findar-se nas mesmas datas.

§ 2º O disposto no parágrafo anterior aplica-se, se for o caso, aos atuais contratos de permissão de transporte coletivo, para o fim de manter a unicidade dos prazos e garantir a continuidade da prestação do serviço.

Comentário: Considerando os atributos técnicos que competem à área de Engenharia de Transportes, não foi verificada necessidade de alteração/adequação.

Art. 35. As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão à conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Comentário: Considerando os atributos técnicos que competem à área de Engenharia de Transportes, não foi verificada necessidade de alteração/adequação.

Art. 36. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

REFERÊNCIAS

BENDER, Juliane E. Cavalcante e NASSI, C. David. Compreendendo as diferenças de deslocamento entre homens e mulheres: uma revisão da literatura. In: Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes da ANPET, 35, 2021.

CASCETTA, E., MONTANINO, M., CARTENÌ, A. A new measure of accessibility based on perceived opportunities. *Procedia – Social and Behavioral Sciences*. 87: 117-132, 10 de Outubro, 2013. DOI: 10.1016/j.sbpro.2013.10.598.

Dias, F. A. D. O. P. (2007). *Serviços de Táxi: elementos para um novo modelo regulatório*.

DUARTE, Fábio et al. *Introdução à Mobilidade Urbana*. 3ª. ed. Curitiba: Juruá, 2017. 108 p.

Eboli, L. e Mazzulla, G. (2007) Service Quality Attributes Affecting Customer Satisfaction for Bus Transit. *Journal of Public Transportation*, 10 (3), p.21-34.

Florez, J.; Neves, J.; Portugal L.S. (2014) Pedestrian Quality of Service: Lessons from Maracanã Stadium. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 19 December 2014, Vol.160, pp.130-139

GUIMARÃES, Geraldo Spagno. *Comentários à Lei de Mobilidade Urbana: Lei nº 12.587/12 e atualizações: essencialidade, sustentabilidade, princípios e condicionantes do direito à mobilidade*. 2ª. ed. Belo Horizonte: Fórum, 2019. 303 p. ISBN 978-85-450-0658-9.

LITMAN, T. (2022) Evaluating accessibility for transportation planning: measuring people's ability to reach desired services and activities. *Victoria Transport Policy Institute*: 22. 2021.

SENNA, Luiz Afonso dos Santos. *Economia e Planejamento dos Transportes*. 1. ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2014. 258 p. ISBN 978-85-352-7736-4.

UTENG, T. P. (2011) *World development report 2012: Gender equality and development*.

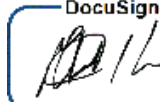
VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. *Mobilidade Urbana e Cidadania*. São Paulo: Senac Nacional, 2012. 216 p. ISBN 978-85-7458-318-1.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. *Mobilidade Urbana e Cidadania*. São Paulo: Senac Nacional, 2012. 216 p. ISBN 978-85-7458-318-1.

VUCHIC, Vukan R. *Urban transit: operations, planning, and economics*. John Wiley & Sons, 2005.

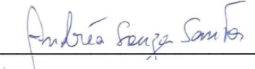
Diagnóstico do sistema viário da cidade de Petrópolis (1 Parte)

Rio de Janeiro, 26 de janeiro de 2024

DocuSigned by:

A84C46DC55944C1...

Prof. Marcelino Aurélio Vieira da Silva

Coordenador do Projeto


Assinatura do Coordenador do Programa
Prof. Andrea Souza Santos

 Prof. Andréa S. Santos
PET/COPPE/UFRJ
Slape 1692706

Coordenadora do Programa de Engenharia de Transporte



Antonio MacDowell de Figueiredo

Diretora Superintendente da Fundação COPPETEC