



ESTADO DE SÃO PAULO

Plano de Mobilidade Urbana Volume 2



2015 - 2030



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

Aprovado por: Henrique Lourivaldo Rinco de Oliveira – Excelentíssimo Senhor Prefeito Municipal de Caçapava.

Revisado por: Wilson Greppi – Ilustríssimo Senhor Secretário Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana.

Elaborado por: David Ruiz Bargaño – Chefe da Divisão Municipal de Transporte Público / Especialista em Sistemas Inteligentes de Transporte – ITS.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

Sumário

1.	ANEXO I. ANTEPROJETO DE LEI	7
1.1	CAPITULO I. Disposições preliminares.	8
1.2	CAPITULO II. Definições.	10
1.3	CAPITULO III. Hierarquização do sistema viário.....	14
1.4	CAPITULO IV. Faixas de domínio e seção transversal mínima.	16
1.5	CAPITULO V. Calçadas.	19
1.6	CAPITULO VI. Estacionamentos.....	27
1.6.1	<i>Dos estabelecimentos.....</i>	27
1.6.2	<i>Dos acessos.....</i>	27
1.6.3	<i>Das faixas de circulação.....</i>	28
1.6.4	<i>Das rampas.</i>	29
1.6.5	<i>Dos espaços de manobra, vagas de estacionamento e penalidades.....</i>	32
1.6.6	<i>Da segurança.....</i>	38
1.6.7	<i>Das instalações sanitárias.....</i>	39
1.7	CAPITULO VII. Linha do trem.	42
1.7.1	<i>Das paradas e manobras.</i>	42
1.7.2	<i>Da fiscalização.</i>	43
1.7.3	<i>Das obrigações da concessionária.....</i>	43
1.7.4	<i>Da segurança.....</i>	48
1.7.5	<i>Das infrações e penalidades.....</i>	48
1.7.6	<i>Das disposições transitórias.....</i>	51
1.8	CAPITULO VIII. Serviço de táxi.	52
1.8.1	<i>Disposições preliminares.....</i>	52
1.8.2	<i>Da outorga da permissão.....</i>	53



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

<i>1.8.3 Dos requisitos para a outorga do alvará de permissão.....</i>	<i>54</i>
<i>1.8.4 Das condições e renovação da permissão.....</i>	<i>58</i>
<i>1.8.5 Da transferência de permissão.</i>	<i>60</i>
<i>1.8.6 Dos motoristas.....</i>	<i>61</i>
<i>1.8.7 Dos pontos de estacionamento.....</i>	<i>66</i>
<i>1.8.8 Das características dos veículos.....</i>	<i>70</i>
<i>1.8.9 Das substituições de veículos.....</i>	<i>73</i>
<i>1.8.10 Das tarifas.</i>	<i>75</i>
<i>1.8.11 Da fiscalização.</i>	<i>77</i>
<i>1.8.12 Dos coordenadores e vice – coordenadores.....</i>	<i>78</i>
<i>1.8.13 Das atribuições do coordenador.</i>	<i>79</i>
<i>1.8.14 Das infrações e penalidades.....</i>	<i>80</i>
<i>1.8.15 Do serviço auxiliar de rádio – táxi.</i>	<i>87</i>
<i>1.8.16 Dos recursos.</i>	<i>89</i>
<i>1.8.17 Das disposições transitórias.....</i>	<i>89</i>
<i>1.9 CAPITULO IX. Transporte coletivo.</i>	<i>91</i>
<i>1.9.1 Disposições gerais e princípios fundamentais.....</i>	<i>91</i>
<i>1.9.2 Do regime jurídico da operação.....</i>	<i>99</i>
<i>1.9.3 Do serviço.....</i>	<i>102</i>
<i>1.9.4 Da operadora dos serviços.</i>	<i>103</i>
<i>1.9.5 Da fiscalização.</i>	<i>105</i>
<i>1.9.6 Da operação do serviço.....</i>	<i>108</i>
<i>1.9.7 Dos motoristas e o pessoal da operação.....</i>	<i>112</i>
<i>1.9.8 Dos equipamentos de operação.</i>	<i>114</i>
<i>1.9.9 Da manutenção.</i>	<i>116</i>
<i>1.9.10 Das infrações, multas, penalidades e recursos.....</i>	<i>117</i>
<i>1.9.11 Das características dos veículos e acessibilidade.....</i>	<i>132</i>
<i>1.9.12 Da política e o cálculo tarifário.....</i>	<i>138</i>



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

<i>1.9.13 Descontos e gratuidades.....</i>	140
<i>1.9.14 Dos direitos e obrigações dos usuários.</i>	142
<i>1.9.15 Disposições finais e transitórias.....</i>	143
<i>1.10</i> CAPITULO X. Transporte escolar.....	145
<i>1.11</i> CAPITULO XI. Rotas de carga.....	152
<i>1.12</i> CAPITULO XII. Horários de carga e descarga.....	159
<i>1.13</i> CAPITULO XIII. Rede ciclo viária.....	163
<i>1.13.1 Do planejamento.....</i>	163
<i>1.13.2 Das definições.....</i>	163
<i>1.13.3 Dos estacionamentos.....</i>	166
<i>1.13.4 Da infraestrutura.....</i>	168
<i>1.13.5 Das permissões de circulação.....</i>	170
<i>1.13.6 Das responsabilidades.....</i>	170
<i>1.13.7 Das penalidades.....</i>	172
<i>1.14</i> CAPITULO XIV. Disposições finais.....	173
2. ANEXO II. FASES DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA.....	174
3. ANEXO III. CUADRO RESUMO DE PROPOSTAS / DIRETRIZES.....	177
4. ANEXO IV. PLANTAS DOS EIXOS DE EXPANSÃO URBANA, MACROZONEAMENTO E SISTEMA VIÁRIO URBANO.....	180
5. ANEXO V. PROPOSTA DO NOVO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO MUNICIPAL.....	181
6. ANEXO VI. PROPOSTAS DE READEQUAÇÃO VIÁRIA.....	182
7. ANEXO VII. PROPOSTA DE REABILITAÇÃO DO RIO PARAÍBA DO SUL.....	183
8. ANEXO VIII. TOPOGRAFIA DAS CALÇADAS.....	196
9. ANEXO IX. GUIA PARA A REDUÇÃO DE ACIDENTES DE TRÂNSITO COM RELAÇÃO LABORAL.....	198



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO



1. ANEXO I. ANTEPROJETO DE LEI



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

Para poder viabilizar as propostas apresentadas no Plano de Mobilidade Urbana do Município de Caçapava, serão necessárias varias mudanças legislativas. Segue um anteprojeto de lei de essas mudanças para ser totalmente definido e apresentado na Câmara Municipal para aprovação durante os próximos meses.

Este anteprojeto de Lei estabelece as diretrizes e regulamentação do sistema viário, faixas de domínio, seção transversal, calçadas, estacionamentos, linha do trem, serviço de táxi, transporte coletivo, transporte escolar, transporte de bicicleta, horários e serviço de carga e descarga e rotas de carga do Município de Caçapava, revogariam os dispositivos legais que mencionam e dariam outras providências.

Devido à abrangência do projeto e a quantidade de mudanças legislativas, o anteprojeto de Lei foi dividido em Leis individuais para seu rápido entendimento e aprovação na Câmara Municipal.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

1.1 CAPÍTULO I. Disposições preliminares.

Este anteprojeto de lei estabelece as diretrizes do Sistema Viário do Município de Caçapava.

O Sistema Viário do Município foi estabelecido de forma integrada e compatibilizado com as legislações de Parcelamento e Zoneamento do Uso e Ocupação do Solo e com a Mobilidade Urbana do Município, conforme disposto no Plano Diretor.

Este anteprojeto de lei tem por objetivo:

- I.** Estabelecer a hierarquização do sistema viário a partir da estruturação urbana definida no Plano Diretor do Município em consonância com o Código de Trânsito Brasileiro – CTB;
- II.** Estabelecer e delimitar a faixa de domínio das principais vias estaduais e federais que atravessam a cidade;
- III.** Estabelecer funções diferenciadas para o sistema viário, priorizando os transportes não motorizados e coletivos;
- IV.** Estabelecer critérios para intervenções necessárias às adequações das vias existentes;
- V.** Disciplinar os deslocamentos na malha urbana e rural;
- VI.** Estabelecer critérios técnicos e de segurança nos estacionamentos da cidade;
- VII.** Reestruturação e racionalização do transporte público coletivo dos trajetos, pontos de parada e frequência;



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

- VIII.** Estabelecer critérios para a racionalização do transporte público em táxi;
- IX.** Disciplinar as margens da linha férrea e definição da faixa de domínio;
- X.** Estabelecer as rotas de carga no perímetro urbano;
- XI.** Estabelecer os horários de carga e descarga dentro da cidade.

A abertura ou intervenção de qualquer via ou logradouro será regida pelas disposições destas propostas de leis e Anexos integrantes, e dependerá de projeto aprovado ou elaborado pelo órgão responsável do planejamento urbano.

- A necessidade de prolongamento e alargamento das vias será analisada pelos órgãos responsáveis do planejamento urbano, trânsito e transporte, considerando a relevância de cada via para o sistema de transportes e a sua articulação com os anéis pericentrais propostos para o Sistema de Circulação de Caçapava.
- O órgão responsável pelo planejamento urbano desenvolverá os projetos de prolongamento e de alargamento das vias que necessitem de tais intervenções.
- O sistema viário de novos parcelamentos do solo deverá garantir a continuidade do traçado do Sistema Viário, obedecendo às dimensões definidas nas diretrizes para vias desse parcelamento e as previstas nestas propostas de leis.



1.2 CAPÍTULO II. Definições.

Para os efeitos de interpretação e aplicação destas propostas de leis adotam-se os conceitos e definições:

- I. ACESSIBILIDADE:** Consiste na facilidade de acesso e uso de ambientes, produtos e serviços por qualquer pessoa e em diferentes contextos. Condição do indivíduo se movimentar, locomover e atingir um destino desejado, dentro de suas capacidades individuais, isto é, realizar qualquer movimentação ou deslocamento por seus próprios meios, com total autonomia e em condições seguras, mesmo que para isso precise se utilizar de objetos e aparelhos específicos.
- II. ACESSO:** Permite a interligação para veículos e pedestres entre logradouros públicos e propriedades públicas e privadas.
- III. ANEL VIÁRIO:** Via que se caracteriza por circundar a malha urbana, possibilitando o tráfego de veículos de passagem sem adentrar a área central da cidade.
- IV. CIRCULAÇÃO URBANA.** Exercício da mobilidade mediante o próprio esforço pessoal (a pé ou de bicicleta) ou através de meios motorizados de posse ou uso pessoal, ou providos por terceiros, através de serviços oferecidos. Em todas as situações, a sua manifestação efetiva se dá na infraestrutura urbana.
- V. CONFRONTANTE:** Área que fica na divisa ou frente a frente de outras áreas e do sistema viário.
- VI. CUL DE SAC:** Espaço para retorno de veículos ao final de uma rua sem saída.
- VII. DESENHO UNIVERSAL:** Concepção de espaços, artefatos e produtos que visam atender simultaneamente todas as pessoas, com diferentes características



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

antropométricas e sensoriais, de forma autônoma, segura e confortável, constituindo-se nos elementos ou soluções que compõem a acessibilidade.

VIII. ESTRADAS ALIMENTADORAS OU VICINAIS: Estradas principais de acesso às regiões de produção agrícola e demais atividades econômicas localizadas fora da zona urbana.

IX. ESTRADAS DE PENETRAÇÃO OU CORREDORES: Vias secundárias de acesso a uma ou mais propriedades ou estabelecimentos.

X. FAIXA DE SERVIÇO: Parte da calçada, preferencialmente permeável, adjacente ao meio-fio destinada à locação de mobiliários e equipamentos urbanos e de infraestrutura, vegetação, postes de sinalização, grelhas, rebaixo de meio-fio para acesso de veículos aos imóveis, lixeiras, postes de iluminação e eletricidade, tampas de inspeção e outros correlatos.

XI. FAIXA PARA TRAVESSIA DE PEDESTRE: Sinalização transversal às pistas de rolamento de veículos, destinada a ordenar e indicar os deslocamentos dos pedestres para a travessia da via.

XII. IMPEDÂNCIA: Elementos ou condições que possam interferir no fluxo de pedestres, tais como: mobiliário urbano, entradas de edificações e vitrines junto ao alinhamento, vegetação e postes de sinalização.

XIII. MOBILIDADE URBANA: É o atributo das cidades que se refere à facilidade de deslocamento de pessoas e cargas no espaço urbano, tanto por meios motorizados quanto não motorizados, em toda a infraestrutura da cidade (vias, calçadas, etc.). É o resultado entre os deslocamentos de pessoas e bens com a cidade.

XIV. PISO TÁTIL: Piso caracterizado pela diferenciação de textura em relação ao piso adjacente destinado a constituir alerta ou linha guia, perceptível por pessoas com deficiência visual.

XV. PROJEÇÃO DE ALARGAMENTO: Projetos de alargamento de via para melhoria de circulação.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

- XVI. RAMPA:** Inclinação da superfície de piso, longitudinal ao sentido de caminhamento.
- XVII. REMANESCENTE VIÁRIO:** Sobra de área do sistema viário.
- XVIII. ROTATÓRIA:** Tratamento viário que organiza a trajetória dos veículos e que induz à diminuição da velocidade em cruzamentos.
- XIX. ROTAS URBANAS DE CARGA:** Vias, rodovias e anel viário inseridos na malha urbana para fins de circulação de veículos de carga.
- XX. SEPARADOR FÍSICO:** Elemento que delimita o uso de determinada área.
- XXI. SEÇÃO TRANSVERSAL FINAL:** Largura total da via incluindo pista de rolamento, calçadas, ciclovias e canteiros centrais.
- XXII. SISTEMA VIÁRIO:** Conjunto de vias de forma hierarquizada e articulada.
- XXIII. TRAÇADO EXISTENTE:** Aquele já consolidado pela ocupação urbana ou cuja implantação tenha sido iniciada de acordo com projeto aprovado pelo Município de Caçapava.
- XXIV. TRINCHERA:** Obra de construção civil destinada a servir de passagem sob um determinado local.
- XXV. VIA DE SERVIÇO:** Via destinada ao trânsito de veículos de cargas na distribuição de mercadorias e produtos.
- XXVI. VIA DE TRANSPOSIÇÃO:** Via que permite o tráfego de passagem na área central e que opera, geralmente, em binários.
- XXVII. VIA ESTRUTURAL:** Via que constitui a ossatura principal do Sistema Viário, dando suporte ao transporte coletivo urbano.
- XXVIII. VIA MARGINAL:** Via implantada às margens das rodovias, anel viário, ferrovias, curso d'água, permitindo a circulação e acesso às edificações lindeiras, sem prejudicar a fluidez e segurança das rodovias.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

Parágrafo único. Para efeito de complementação, serão consideradas as definições e conceitos da Lei de Parcelamento e Zoneamento do Uso e Ocupação do Solo do Município de Caçapava, Código de Trânsito Brasileiro – CTB e as Normas Técnicas Brasileiras – ABNT.



1.3 CAPITULO III. Hierarquização do sistema viário.

Art. 1º. A hierarquia viária é estabelecida em função da capacidade de tráfego, da integração com a mobilidade e malha urbana e da compatibilidade com os usos estabelecidos pela Lei de Parcelamento e Zoneamento do Uso e Ocupação do Solo do Município de Caçapava.

Art. 2º. O Sistema Viário do Município divide-se em urbano e rural, estruturados de acordo com a seguinte hierarquia viária:

I. SISTEMA VIÁRIO URBANO.

- a) Rodovias, Anel Viário e Ferrovias;
- b) Via estrutural;
- c) Via arterial;
- d) Via de transposição;
- e) Via coletora;
- f) Via local;
- g) Via marginal;
- h) Ciclovia ou ciclo-faixa;
- i) Via de pedestre;
- j) Via de serviço;
- k) Rotas urbanas de carga.

II. SISTEMA VIÁRIO RURAL.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

- a) Rodovia Federal, Estadual e Municipal;
- b) Anel viário;
- c) Ferrovias;
- d) Estrada alimentadora ou vicinal;
- e) Estrada de penetração ou corredor.

Parágrafo único. A estrutura hierárquica acima definida está representada no mapa do sistema viário urbano, Anexo IV deste Plano de Mobilidade Urbana.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

1.4 CAPÍTULO IV. Faixas de domínio e seção transversal mínima.

Art. 1º. As vias, conforme suas classificações deverão obedecer às seguintes faixas de domínio e seção transversal final mínima:

- I. RODOVIAS FEDERAIS:** Manter a faixa de domínio do órgão de jurisdição;
- II. RODOVIAS ESTADUAIS E / OU DE JURISDIÇÃO DO ESTADO:** Manter a faixa de domínio do órgão de jurisdição;
- III. RODOVIAS MUNICIPAIS:** Manter a faixa de domínio do órgão de jurisdição;
- IV. ESTRADAS ALIMENTADORAS OU VICINAIS:** Manter a faixa de domínio do órgão de jurisdição;
- V. ESTRADAS DE PENETRAÇÃO OU CORREDORES:** Manter a faixa de domínio do órgão de jurisdição;
- VI. FERROVIAS:** Manter a faixa de domínio do órgão de jurisdição;
- VII. VIAS ESTRUTURAIS:** Manter a faixa de domínio mínima conforme Lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do solo do Plano Diretor;
- VIII. VIAS ARTERIAIS:** Manter a faixa de domínio mínima conforme Lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do solo do Plano Diretor;
- IX. VIAS COLETORAS:** Manter a faixa de domínio mínima conforme Lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do solo do Plano Diretor;
- X. VIAS LOCAIS:** Manter a faixa de domínio mínima conforme Lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do solo do Plano Diretor;
- XI. VIAS LOCAIS EM SÍTIOS DE RECREIO:** Manter a faixa de domínio mínima conforme Lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do solo do Plano Diretor;
- XII. VIAS MARGINAIS:** Manter a faixa de domínio mínima conforme Lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do solo do Plano Diretor;



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

XIII. CICLOVIAS: Manter a faixa de domínio mínima conforme Lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do solo do Plano Diretor.

§ 1º. As vias , quando inseridas em regiões da cidade, já consolidadas poderão permanecer ou ter a seção transversal final alterada a critério do órgão municipal responsável pelo planejamento urbano;

§ 2º. As ciclovias poderão ser realocadas nos perfis, conforme parecer dos órgãos municipais responsáveis pelo planejamento urbano, trânsito e transportes.

Art. 2º. Deverão ser implantadas vias marginais com largura a ser definida na Lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do solo do Plano Diretor, ao longo das rodovias, anel viário e ferrovias, externas às suas faixas de domínio.

Parágrafo único. As vias marginais, com função de via coletora, arterial ou estrutural, deverão permanecer com a seção transversal final de maior hierarquia.

Art. 3º. Nos loteamentos destinados exclusivamente a fins empresariais, as vias locais de acesso aos lotes deverão ter seção transversal mínima a ser definida na Lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do solo do Plano Diretor.

Art. 4º. Nos loteamentos fechados para fins residenciais, as vias internas deverão ter seção transversal mínima a ser definida na Lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do solo do Plano Diretor.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

Art. 5º. Nos condomínios para fins empresariais, as vias internas deverão ter seção transversal mínima a ser definida na Lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do solo do Plano Diretor.

Art. 6º. Nos condomínios para fins residenciais, as vias internas deverão ter seção transversal mínima a ser definida na Lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do solo do Plano Diretor.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

1.5 **CAPITULO V. Calçadas.**

Art. 1º. As calçadas Públicas serão compostas de faixa de circulação ou livre, faixa de acesso e faixa de serviço, conforme Anexo IX deste Plano de Mobilidade Urbana.

Art. 2º. A faixa de circulação destina-se exclusivamente ao trânsito de pedestres, não podendo ser atribuído outro uso, mesmo que temporário, e deverá ter inclinação transversal máxima de 2% (dois por cento), ter permanente manutenção, superfície regular, firme, estável e antiderrapante, sob qualquer condição, e deverá evitar trepidação que prejudique a livre circulação.

§ 1º. Consideram-se materiais adequados para acabamento de faixas de circulação:

- a) Cimentado áspero;
- b) Cimentado estampado;
- c) Ladrilho hidráulico;
- d) Bloco intertravado;
- e) Placa pré-moldada de concreto.

§ 2º. Quando o acabamento for executado por assentamento de peças com existência de juntas, como blocos intertravados, placas de concreto, ou quando o processo executivo necessitar ou se caracterizar por ranhura ou sulcos na superfície como concreto estampado, as juntas, ranhuras ou sulcos não poderão ter espessuras e profundidades superiores a 05 (cinco) milímetros.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

§ 3º. A faixa de circulação deve ser completamente desobstruída e isenta de interferências, tais como vegetação, mobiliário urbano, equipamentos de infraestrutura urbana aflorada (portes, armários de equipamentos, e outros), orlas de árvores e jardineiras, rebaixamentos para acesso de veículos, bem como qualquer outro tipo de interferência ou obstáculo que reduza a largura da faixa livre. Eventuais obstáculos aéreos, tais como marquises, faixas e placas de identificação, toldos, luminosos, vegetação e outros, devem se localizar a uma altura superior a 2,50 (dois metros e cinquenta centímetros) metros.

§ 4º. É vedada a pintura resinada da faixa de circulação.

Art. 3º. A faixa de serviço, conforme sua definição deverá ser contígua ao meio-fio para uso específico de infraestrutura, instalação de mobiliário urbano e arborização.

Art. 4º. A execução ou reforma de calçadas públicas em edificações tombadas deverão passar por aprovação do órgão competente do Município de Caçapava.

Art. 5º. As calçadas existentes, com largura inferior a 2,00 (dois) metros, quando reformadas, deverão prever faixa de serviço de, no mínimo 0,55 (cinquenta e cinco centímetros) metros e o restante como faixa de circulação de, no mínimo, 1,20 (um metro e vinte centímetros) metros. Para calçadas com largura inferior a 1,75 (um metro e setenta e



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

cinco centímetros) metros, manter a faixa de circulação de 1,20 (um metro e vinte centímetros) metros e o resto (se houver) destinado para faixa de serviço.

Parágrafo único. Quando da reforma das calçadas, deverão ser utilizados os materiais sugeridos no Art. 2º, § 1º, a partir da vigência desta lei.

Art. 6º. No planejamento e execução das calçadas de equipamentos públicos, de vias estruturais e arteriais, deverão ser cumpridas as exigências dispostas nesta lei e na Norma Brasileira de Acessibilidade NBR 9.050 / 2.004 ou norma posterior que lhe altere.

§ 1º. Incluem-se na condição estabelecida no caput:

- I.** A construção de calçadas para circulação de pedestres tendo faixas recobertas com pisos táteis como diferenciados com indicação de piso alerta e piso guia para deficientes visuais.
- II.** As faixas de travessia em segurança devem atender obrigatoriamente a norma técnica de acessibilidade NBR 9.050 / 2.004 ou norma posterior que lhe altere, e vir seguidas de rampas contínuas.

Art. 7º. É vedada a abertura de portas, portões, e grades, com ocupação parcial ou total da calçada, independentemente da forma de acionamento.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

§ 1º. Os portões com abertura basculante instalados no alinhamento das divisas com as vias públicas somente poderão ter abertura com a sua aresta inferior basculante para dentro.

§ 2º. Somente será permitido portão com abertura para fora quando a projeção do portão aberto estiver totalmente dentro do limite do lote.

§ 3º. A altura máxima da parte projetada sobre a calçada é de 2,40 (dois metros e quarenta centímetros) metros.

Art. 8º. Nos empreendimentos caracterizados como condomínios ou loteamentos fechados de qualquer natureza, as calçadas das vias de acesso ao empreendimento deverão ser contínuas, inclusive naquelas, onde forem implantados os acessos de veículos.

Parágrafo único. Nestes casos, o rebaixamento da calçada pública para acesso de veículos deverá ser implantado, tanto na faixa de serviço, quanto no alinhamento do imóvel, na parte interna do lote.

Art. 9º. Para elaboração de projetos de novos loteamentos, deverão ser adotados critérios geométricos na definição do traçado viário, de tal forma que a inclinação longitudinal máxima das calçadas não ultrapasse 8,33% (oito vírgula trinta e três por cento) conforme Anexo IX.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

Parágrafo 1º. Na impossibilidade de adoção da inclinação especificada no *caput deste* artigo, a inclinação longitudinal admissível é de 14% (catorze por cento), com construção de patamares nivelados de descanso a cada 10,00 (dez) metros, na largura da faixa de circulação e de comprimento mínimo de 1,20 (um metro e vinte centímetros) metros conforme relação de declividade estabelecida na Norma Brasileira de Acessibilidade NBR 9.050 / 2.004.

Parágrafo 2º. A declividade transversal contada do eixo das pistas até o meio-fio deverá ser de 1% (um por cento) a 3% (três por cento).

Parágrafo 3º. Nos novos loteamentos, os perfis longitudinais das vias devem acompanhar o máximo possível à topografia local, respeitando os seguintes parâmetros de declividade:

Tipo de Via	Declividades %	
	Mínima	Máxima
Via Estrutural	0,50	5,00
Via Arterial	0,50	5,00
Via de Transposição	0,50	14,00
Via Coletora	0,50	6,00
Via Local	0,50	14,00
Via Marginal	0,50	5,00
Ciclovias ou ciclo faixa	0,50	14,00
Via de Pedestres	0,50	8,33



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

Parágrafo 4º. Nos cruzamentos das vias públicas projetadas, as calçadas devem ser concordadas por um arco de círculo de raio mínimo interno de 09,00 metros.

§ 1º. O raio mínimo que prevalecerá no cruzamento das vias projetadas, independente de sua classificação, será o de maior dimensão.

Parágrafo 5º. A localização das aberturas para retornos em canteiros centrais de vias deverão ter aprovação do órgão responsável pelo trânsito e transportes.

Parágrafo 6º. Nos novos loteamentos deverão ser evitadas interseções de vias locais com vias arteriais e estruturais.

Parágrafo 7º. O “cul de sac” deverá ter raio interno de no mínimo 09 (nove) metros, garantindo-se quando houver confrontações com lotes, calçada mínima de 02 (dois) metros.

Parágrafo 8º. Os acessos de entrada e saída de veículos em lotes de esquina deverão estar localizados a uma distância mínima de 05 (cinco) metros, a partir do alinhamento do lote com a calçada.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

§ 1º. Nos lotes de esquina, os acessos de entrada e saída de veículos deverão estar dispostos separadamente em uma testada ou limitados a um acesso por testada.

Parágrafo 9º. O rebaixamento de meio fio, para acesso de entrada e saída de veículos, poderá ser de até 50% (cinquenta por cento) da testada do lote, desde que cada rebaixamento não ultrapasse 08 (oito) metros.

§ 1º. Os casos em que as características topográficas do local implicar em algumas interseções com angulação inferior ou superior aos limites estabelecidos no caput, dependerão de avaliação e aprovação do órgão municipal responsável pelo planejamento urbano.

Art. 10. A implantação do rebaixamento de meio-fio e execução de rampa de acesso de veículos somente será permitida dentro da faixa de serviço.

Parágrafo único. Para estabelecimentos de grande porte e com fluxo intenso de entrada e saída de veículos motorizados, como postos de abastecimento de combustíveis, supermercados, shopping-centers, garagens e estacionamentos, deverão ser apresentados projeto de circulação de veículos e pedestres, com a indicação dos locais de acesso de pedestres separado dos acessos de veículos, locais de entrada e saída, sinalização vertical e horizontal e sinalização de luzes intermitentes no alinhamento do imóvel, devendo ser aprovado pelos órgãos responsáveis pelo planejamento urbano, trânsito e transportes.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

Art. 11. Toda obra, licenciada ou não que no decorrer de sua execução apresentar irregularidades ou infringir as disposições deste capítulo, estará sujeita as penalidades previstas no Código de Obras Municipal vigente.

Art. 12. As edificações, instalações ou equipamentos, inclusive no subsolo, em lotes de esquina ou com duas ou mais frentes de formato irregular, deverão observar o recuo mínimo de frente de 05 (cinco) metros para todas as frentes do lote.

§ 1º. Nos lotes de esquina, nos quais os alinhamentos são ligados por curva de concordância, no trecho correspondente a essa curva os recuos deverão ser concordados por linha curva, desde que observada à continuidade do recuo mínimo obrigatório ao longo da via ao qual ele seja considerado.

§ 2º. Nos lotes de esquina em que apenas uma das faces da quadra satisfaz à condição prevista, a dispensa do recuo mínimo de frente se aplica exclusivamente a essa face de quadra.



1.6 CAPITULO VI. Estacionamentos.

1.6.1 Dos estabelecimentos.

Art. 1º. Os espaços para acesso, circulação e estacionamento de veículos serão projetados, dimensionados e executados livres de qualquer interferência estrutural ou física que possa reduzi-los, e serão destinados às seguintes utilizações:

- a) **Particular.** De uso exclusivo e reservado, integrante de edificação residencial uni familiar.
- b) **Privativo.** De utilização exclusiva da população permanente da edificação.
- c) **Coletivo (Privativo de uso público).** Aberto à utilização da população permanente e flutuante da edificação.

1.6.2 Dos acessos.

Art. 2º. O acesso de veículos ao imóvel compreende o espaço situado entre a guia e o alinhamento do logradouro.

§ 1º. O rebaixamento de guias destinado ao acesso de veículos não poderá exceder 50% (cinquenta por cento) da extensão da testada do imóvel, excetuados os conjuntos de habitações agrupadas horizontalmente.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

§ 2º. Quando a capacidade do estacionamento for superior a 100 (cem) veículos ou quando o acesso se destinar a caminhões e ônibus, o pavimento da pista de rolamento do logradouro deverá prosseguir até o interior do lote.

§ 3º. Visando a segurança dos pedestres, a abertura destinada à saída de veículos do imóvel deverá estar posicionada, de tal forma, que permita a visualização da calçada.

§ 4º. O acesso de veículos em lotes de esquina deverá distar, no mínimo, 05 (cinco) metros do início do ponto de encontro do prolongamento dos alinhamentos dos logradouros, excetuadas as edificações residenciais unifamiliares.

§ 5º. Em virtude das características do logradouro, esta distância poderá ser alterada a critério da Polícia Militar ou do Município de Caçapava, através dos órgãos competentes.

§ 6º. A acomodação transversal do acesso entre o perfil do logradouro e os espaços de circulação e estacionamento será feita exclusivamente dentro do imóvel, de forma a não criar degraus ou desníveis abruptos na calçada.

1.6.3 Das faixas de circulação.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

Art. 3º. As faixas de circulação de veículos deverão apresentar dimensões mínimas, para cada sentido de tráfego, de:

- a) 2,75 metros (dois metros e setenta e cinco centímetros) de largura e 2,30 metros (dois metros e trinta centímetros) de altura livre de passagem quando destinadas à circulação de automóveis e utilitários;
- b) 3,50 metros (três metros e cinquenta centímetros) de largura e 3,50 metros (três metros e cinquenta centímetros) de altura livre de passagem quando destinadas à circulação de caminhões e ônibus.

§ 1º. Será admitida uma única faixa de circulação quando esta se destinar, no máximo, ao trânsito de 30 (trinta) veículos.

1.6.4 Das rampas.

Art. 4º. As rampas deverão apresentar:

- a) Recuo de 04 (quatro) metros do alinhamento dos logradouros, para seu início.
- b) Declividade máxima de 20% (vinte por cento) quando destinada à circulação de automóveis e utilitários.
- c) Declividade máxima de 12% (doze por cento) quando destinada à circulação de caminhões e ônibus.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

Art. 5º. As faixas de circulação em curva terão largura aumentada em razão do raio interno, expresso em metros, e da declividade, expressa em porcentagem, tomada no desenvolvimento interno da curva, conforme disposto na tabela.

% RAIOS	AUTOMÓVEIS E UTILITÁRIOS			CAMINHÕES
	0 A 4%	5 A 12%	13 A 20%	ATÉ 12%
3,00	3,35	3,95	4,55	Não permitido
3,50	3,25	3,85	4,45	Não permitido
4,00	3,15	3,75	4,35	Não permitido
4,50	3,05	3,65	4,25	Não permitido
5,00	2,95	3,55	4,15	Não permitido
5,50	2,85	3,45	4,05	Não permitido
6,00	2,75	3,35	3,95	5,30
6,50	2,75	3,25	3,85	5,20
7,00	2,75	3,15	3,75	5,10
7,50	2,75	3,05	3,65	5,00
8,00	2,75	2,95	3,55	4,90
8,50	2,75	2,85	3,45	4,80
9,00	2,75	2,75	3,35	4,70



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

9,50	2,75	2,75	3,25	4,60
10,00	2,75	2,75	3,15	4,50
10,50	2,75	2,75	3,05	4,40
11,00	2,75	2,75	2,95	4,30
11,50	2,75	2,75	2,85	4,20
12,00	2,75	2,75	2,75	4,10
12,50	2,75	2,75	2,75	4,00
13,00	2,75	2,75	2,75	3,90
13,50	2,75	2,75	2,75	3,80
14,00	2,75	2,75	2,75	3,70
14,50	2,75	2,75	2,75	3,60
15,00	2,75	2,75	2,75	3,50

§ 1º. Deverá ser prevista concordância entre a largura normal da faixa e a largura aumentada necessária ao desenvolvimento da curva.

§ 2º. A seção transversal das rampas não poderá apresentar declividade superior a 2% (dois por cento).

§ 3º. Quando a faixa de circulação for comum a automóveis, utilitários e caminhões prevalecerão os parâmetros mais restritivos.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

§ 4º. Qualquer área de estacionamento com mais de 08 (oito) andares, contados a partir do pavimento de ingresso, deverá obrigatoriamente ser servida por elevador de veículos.

1.6.5 Dos espaços de manobra, vagas de estacionamento e penalidades.

Art. 6º. Deverão ser previstos espaços de manobra no interior do estacionamento de veículos, de forma que estas operações não sejam executadas nos espaços dos logradouros públicos.

§ 1º. Os estacionamentos coletivos deverão ter área de acumulação, acomodação e manobra de veículos, dimensionados de forma a comportar, no mínimo, 3% (três por cento) de sua capacidade.

§ 2º. No cálculo da área de acumulação, acomodação e manobra de veículos poderão ser consideradas as rampas e faixas de acesso às vagas de estacionamento, desde que possuam largura mínima de 5,50 (cinco metros e cinquenta centímetros) metros.

§ 3º. Quando se tratar de estacionamento com acesso controlado, o espaço de acumulação deverá estar situado entre o alinhamento do logradouro e o local do controle.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

§ 4º. As vagas de estacionamento serão dimensionadas em função do tipo de veículo, e os espaços de manobra e acesso em função do ângulo formado pelo comprimento da vaga e a faixa de acesso, respeitadas as **dimensões mínimas** conforme tabela abaixo.

Tipo de Veículo	VAGA PARA ESTACIONAMENTO			FAIXA DE ACESSO À VAGA	
	Altura	Largura	Comprimento	0º a 45º	46º a 90º
Pequeno	2,10	2,00	4,20	2,75	4,50
Médio	2,10	2,10	4,70	2,75	5,00
Grande	2,30	2,50	5,50	3,80	5,50
Deficiente Físico	2,30	3,50	5,50	3,80	5,50
Moto	2,00	1,00	2,00	2,75	2,75
Caminhão Leve (08 Tn. PBT)	3,50	3,10	8,00	4,50	7,00

§ 5º. À vaga, quando paralela à faixa de acesso ("baliza") será acrescido 01 (um) metro no comprimento e 0,25 metros (vinte e cinco centímetros) na largura para automóveis e utilitários, e 02 (dois) metros no comprimento e 01 (um) metro na largura para caminhões e ônibus.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

§ 6º. Será admitida somente a manobra de até dois veículos para liberar a movimentação de um terceiro.

§ 7º. A quantidade de vagas para estacionamento de veículos em geral será calculada sobre a área bruta da edificação, podendo ser descontadas, para este fim, as áreas destinadas ao próprio estacionamento.

§ 8º. Deverão ser previstas vagas, em estacionamentos (públicos ou privados de uso público), ou comerciais que mantenham ou venham a manter estacionamento para clientes, para idosos (5%, cinco por cento, do total), vagas para veículos de pessoas portadoras de deficiências físicas (2%, dois por cento, do total), sendo asseguradas, no mínimo uma vaga, além de vagas para motocicletas e bicicletas (no mínimo 10%, dez por cento, do total), atendendo a sinalização das resoluções do CONTRAN nº 303 / 2.008 e 304 / 2.008, que dispõem, respectivamente, sobre as vagas de estacionamento destinadas a pessoas idosas e portadoras de deficiência e com dificuldade de locomoção, nas vias públicas, assim como a Lei nº 10.741 / 2.003 (Estatuto do Idoso), Lei nº 10.098 / 2.003 (Lei de Acessibilidade) e ao Código de Trânsito Brasileiro – CTB no que se refere ao resto de sinalização vertical e horizontal, as quais criam obrigações aos responsáveis pelos locais de estacionamento, no sentido de se reservar as vagas, nos percentuais exigidos, e, obviamente, cuidar para que tais reservas sejam devidamente atendidas pelos usuários daquele espaço.

§ 9º. A identificação das entradas e saídas dos estacionamentos e/ou garagens de uso coletivo, far-se-á (Resolução CONTRAN nº 38, de 21 de maio 1.998):



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

- I.** Em vias urbanas, as entradas e saídas, além do rebaixamento da guia (meio-fio) da calçada, deverão ser identificadas pela instalação, em locais de fácil visibilidade e audição aos pedestres, de dispositivo que possua sinalização com luzes intermitentes na cor amarela, bem como emissão de sinal sonoro. A sinalização deverá estar em conformidade com o Plano Diretor do Município, Lei de Parcelamento e Zoneamento do Uso e Ocupação do Solo do Município de Caçapava e os outros dispositivos legais relacionados ao assunto;
- II.** Nas vias rurais deverá estar em conformidade com as normas de acesso elaboradas pelo órgão executivo rodoviário ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via.

Parágrafo 1º. Para os efeitos desta lei, compreende-se idoso, a pessoa com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos, estando como condutor ou passageiro do veículo.

Parágrafo 2º. Quando o cálculo das vagas não resultar em fração ideal, considerando o número de vagas, esta será arredondada para mais.

§ 10. As vagas destinadas para estacionamento de veículos de pessoas idosas e portadoras de deficiência e com dificuldade de locomoção deverão estar localizadas próximas à entrada dos estabelecimentos, providas de rampas de acesso e corrimão bilateral, quando for o caso.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

§ 11. Deverá ser informada, em dimensão e em forma visíveis aos usuários, na entrada ou guarita de controle do estabelecimento, a especificação do número e tipo de vagas (idosos, especiais, normais, moto, bicicleta, etc.) disponíveis no estacionamento, assim como o valor da tarifa de utilização.

§ 12. Quando a Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo exigir pátio para carga e descarga de caminhões deverá ser prevista, no mínimo, uma vaga para caminhão compatível com o porte e atividade do estabelecimento a ser servido.

§ 13. Em função do tipo de edificação, hierarquia das vias de acesso e impacto da atividade no sistema viário, a Polícia Militar ou o Município de Caçapava, através dos órgãos competentes, poderá determinar a obrigatoriedade de vagas destinadas à carga e descarga em proporcionalidade à área edificada.

§ 14. Será admitida a utilização de equipamento mecânico para estacionamento de veículos, observadas as seguintes condições:

- a) A adoção do equipamento não acarretará alteração dos índices mínimos relativos ao número de vagas para estacionamento, nem das exigências para acesso e circulação de veículos entre o logradouro público e o imóvel, estabelecidas na Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo e na Legislação de Obras e Edificações.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

§ 15. A regulamentação do trânsito e estacionamento de bicicletas nas vias e logradouros públicos será determinada de acordo à Lei nº 4.436, de 19 de setembro de 2.005, e suas alterações, Lei nº 4.639, de 07 de maio de 2.007 e Lei nº 5.042, de 08 de junho de 2.011.

§ 16. As instituições bancárias situadas no território do Município de Caçapava, que possuam estacionamento próprio, atenderão ao disposto na Lei nº 3.902, de 03 de setembro de 2.001.

Parágrafo 1º. O descumprimento aos dispositivos desta lei implicará nas seguintes penalidades:

- a) Multa de 60 (sessenta) UFESP na primeira autuação;
- b) Multa de 120 (cento e vinte) UFESP na segunda autuação;
- c) Suspensão das atividades por 60 dias na terceira autuação, com a lacração de todas as entradas;
- d) Cassação do alvará de funcionamento, a partir da quarta autuação.
- e) O resto de penalidades será aplicado de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro – CTB.

Parágrafo 2º. As multas serão fixadas em quantia correspondente a determinado número de UFESP ou outro índice que vier a substituí-lo.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

1.6.6 Da segurança.

Art. 7º. Quando as vagas forem cobertas, deverão dispor de ventilação permanente garantida por aberturas, pelo menos em duas paredes opostas ou nos tetos junto a estas paredes e que correspondam, no mínimo, à proporção de 60 cm² (sessenta centímetros quadrados) de abertura para cada metro cúbico de volume total do compartimento, ambiente ou local.

§ 1º. Os vãos de acesso de veículos, quando guarnecidos por portas vazadas ou gradeadas, poderão ser computados no cálculo dessas aberturas.

§ 2º. A ventilação natural poderá ser substituída ou suplementada por meios mecânicos, dimensionados de forma a garantir a renovação de cinco volumes de ar do ambiente por hora.

Art. 8º. Os estacionamentos descobertos com área superior a 50 m² (cinquenta metros quadrados) deverão ter piso drenante quando seu pavimento se apoiar diretamente no solo.

Parágrafo único. As normas de segurança contra incêndio nas edificações e áreas de risco estão regulamentadas através do Decreto nº 46.076, de 31 de agosto de 2.001, atendendo ao previsto no artigo 144 / §5º da Constituição Federal, ao artigo 142 da Constituição Estadual, ao disposto na Lei Estadual nº 616, de 17 de dezembro de 1.974 e na Lei Estadual nº 684, de 30 de setembro de 1.975.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

1.6.7 Das instalações sanitárias.

Art. 9º. Toda edificação deverá dispor de instalações sanitárias na razão de sua população.

§ 1º. As edificações deverão dispor de instalações sanitárias, nas seguintes quantidades mínimas:

a) 01 (uma) bacia e 01 (um) lavatório para cada 20 (vinte) pessoas.

§ 2º. Quando o número de pessoas for superior a 20 (vinte) haverá, necessariamente, instalações sanitárias separadas por sexo.

§ 3º. Nos sanitários masculinos, 50% (cinquenta por cento) das bacias poderão ser substituídas por mictórios.

§ 4º. Serão obrigatórias instalações sanitárias para pessoas portadoras de deficiências físicas em estabelecimentos coletivos com mais de 20 (vinte) vagas de estacionamento, sendo assegurado, no mínimo um sanitário.

Art. 10. As instalações sanitárias serão dimensionadas em razão do tipo de peças que contiverem, conforme tabela abaixo.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

Tipo de Peça	DIMENSÕES MÍNIMAS DAS INSTALAÇÕES	
	Largura (m.)	Área (m ²)
Bacia	0,80	1,00
Lavatório	0,80	0,64
Mictório	0,80	0,64
Bacia e Lavatório	0,80	1,20
Bacia para de Deficiente Físico	1,40	2,24

§ 1º. Os lavatórios e mictórios coletivos dispostos em cocho serão dimensionados à razão de 0,60 metros (zero vírgula sessenta metros) por usuário.

§ 2º. Os sanitários de uso público devem ter no mínimo 5% (cinco por cento) do total de cada peça instalada acessível, respeitada no mínimo uma de cada. Será obrigatória a divisão dos sanitários por sexo e as peças devem ser consideradas separadamente para efeito de cálculo. Recomenda-se a instalação de uma bacia infantil para uso de crianças e de pessoas com baixa estatura.

§ 3º. No planejamento e na urbanização de vias, praças, logradouros, parques e demais espaços de uso público deverão ser cumpridas as exigências dispostas nas normas técnicas de acessibilidade da Associação Brasileira de Normas Técnicas – *ABNT* (artigo 15, caput, do Decreto nº 5.296 / 2.004) e mais concretamente na Norma Técnica NBR nº 9.050 / 2.004 no que se refere à acessibilidade a



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos, além do Decreto nº 12.342, de 27 de setembro de 1.978, que dispõe sobre normas de promoção, preservação e recuperação da saúde no campo de competência da Secretaria de Estado da Saúde.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

1.7 **CAPITULO VII. Linha do trem.**

1.7.1 Das paradas e manobras.

Art. 1º. Fica proibida a parada prolongada ou realização de manobras de qualquer veículo ou composição ferroviária nos trechos da linha férrea, que tenham passagem de nível com vias públicas, no perímetro urbano do Município de Caçapava.

Parágrafo único. Considera-se parada prolongada a que, com cancela baixada e veículo ou composição ferroviária trafegando na via férrea, ultrapassar o tempo de 08 (oito) minutos.

Art. 2º. As interrupções que forem necessárias para execução de serviços e reparos nos trechos da linha férrea, que tenham passagem de nível com vias públicas, deverão ser comunicadas pela concessionária do transporte ferroviário ao Município de Caçapava com antecedência mínima de 48 (quarenta e oito) horas, constando da notificação o tempo de duração de obra.

Parágrafo único. A falta de notificação referida no “caput” deste artigo, ou qualquer atraso no tempo de duração do serviço ou reparo, caracterizará infração sujeita a imposição da multa prevista no artigo 3º, inciso II, desta lei.

Art. 3º. A infração ao disposto no artigo 1º desta lei acarretará ao infrator as seguintes penalidades:



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

- I.** Notificação, com prazo de 30 (trinta) dias.
- II.** Multa no valor de 90 (noventa) UFESP, a cada infração que houver após o prazo da notificação.

1.7.2 Da fiscalização.

Art. 4º. A empresa concessionária fica sujeita à supervisão e fiscalização do Município de Caçapava, na forma desta Lei e da legislação vigente, e deverá cumprir, nos prazos determinados, as medidas de segurança e regularidade do tráfego que forem exigidas.

1.7.3 Das obrigações da concessionária.

Art. 5º. A empresa concessionária deverá receber e protocolar reclamações referentes aos serviços por ela realizados no trecho do perímetro urbano do Município de Caçapava e a pronunciarem-se a respeito no prazo de 30 (trinta) dias a contar da data do recebimento da reclamação.

Art. 6º. A empresa concessionária não poderá impedir a travessia de suas linhas por outras vias, anterior ou posteriormente estabelecidas, devendo os pontos de cruzamento ser fixados em conjunto com o Município de Caçapava, tendo em vista a segurança do tráfego e observadas às normas e a legislação vigente.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

Art. 7º. O responsável pela execução da via mais recente assumirá todos os encargos decorrentes da construção e manutenção das obras e instalações necessárias ao cruzamento bem como pela segurança da circulação no local durante o período da obra, ficando responsável, uma vez terminada esta a empresa concessionária por todos os elementos dentro da faixa de domínio de esta e o restante de equipamentos a cargo da empresa de execução da obra ou o Município de Caçapava, em acordo ao estabelecido no contrato da obra em si.

Parágrafo único. Entende-se por faixa de domínio a porção de terreno com largura mínima de 15 (quinze) metros de cada lado do eixo da via férrea, sem prejuízo das dimensões estipuladas nas normas e regulamentos técnicos vigentes, ou definidas no projeto de desapropriação ou de implantação da respectiva ferrovia em acordo com o Decreto nº 7.929, de 18 de fevereiro de 2.013, que regulamenta a Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2.007, no que se refere à avaliação da vocação logística dos imóveis não operacionais da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA; altera o artigo 4º do Decreto nº 6.018, de 22 de janeiro de 2.007; e dá outras providências.

Art. 8º. A empresa concessionária não poderá impedir a travessia de suas linhas por tubulações, redes de transmissão elétrica, telefônica, e similares, anterior ou posteriormente estabelecidas, observadas as instruções específicas de proteção ao tráfego e às instalações ferroviárias.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

Parágrafo único. Os encargos de construção, conservação e vigilância caberão a que executar o serviço mais recente.

Art. 9º. A empresa concessionária deverá implantar dispositivos de proteção e segurança ao longo de sua faixa de domínio, barreiras acústicas ao longo de sua faixa de domínio em áreas urbanizadas, restringir a circulação de trens no horário noturno (de 22h00min às 06h00min) e circular a uma velocidade máxima de 40 km / h na área urbana.

§ 1º. A restrição de horários de circulação no horário noturno faz referência à Lei do silêncio, que estabelece restrições objetivas para a geração de ruídos durante dia e noite. Sons em volume elevado são danosos à saúde humana e de outros animais e a Organização Mundial de Saúde (OMS) considera que o início do estresse auditivo se dá sob exposições de 55 dB (cinquenta e cinco decibéis).

As diversas leis do silêncio partem da contravenção penal conhecida como perturbação do sossego, dos direitos de vizinhança presentes no Código Civil, das normas estabelecidas pela ABNT (NBR nº 10.151, de junho de 2.000, avaliação do ruído em áreas habitadas, visando o conforto da comunidade, e NBR nº 10.152, de dezembro de 1.997, Níveis de ruído para conforto acústico) e do Programa Nacional de Educação e Controle de Poluição Sonora Silêncio, estabelecendo restrições objetivas para a geração de ruídos durante dia e noite.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

§ 2º. Esta medida não é aplicável a trens de passageiros, turismo e nem àqueles que transportem cargas perecíveis.

§ 3º. A concessionária responderá por todos os danos que a exploração das suas linhas causar aos proprietários marginais. Cessará, porém, a responsabilidade si o fato danoso for consequência direta da infração, por parte do proprietário, de alguma disposição legal ou regulamentar relativa a edificações, plantações, escavações, depósito de materiais ou guarda de gado à beira da estrada de ferro.

Art. 10. A empresa concessionária é obrigada a manter a via permanente, o material rodante, os equipamentos e as instalações em adequadas condições de operação e de segurança, além de assegurar que a execução dos serviços de operação e manutenção, sob sua responsabilidade ou de terceiros, sejam realizados por profissionais qualificados, de acordo com os manuais e/ou normas especificadas pelos fabricantes dos equipamentos e construtores das instalações e estar aparelhada para atuar em situações de emergência, decorrentes da prestação do serviço de transporte ferroviário.

Art. 11. A interrupção do tráfego, em decorrência de acidentes graves, caso fortuito ou força maior, deverá ser comunicado ao Ministério dos Transportes e ao Município de Caçapava no prazo máximo de 24 horas, com indicação das providências adotadas para seu restabelecimento.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

Art. 12. A empresa concessionária manterá cadastro de acidentes que ocorram na respectiva linha, oficinas e demais dependências, com indicação das causas prováveis e das providências adotadas, inclusive as de caráter preventivo.

§ 1º. Todo acidente será objeto de apuração mediante inquérito ou sindicância, de acordo com a sua gravidade, devendo ser elaborado o seu laudo ou relatório sumário no prazo máximo de 30 (trinta) dias da ocorrência do fato, sendo assegurada a participação das partes envolvidas no processo, para assegurar o contraditório e a ampla defesa.

§ 2º. No caso de acidentes graves, a empresa concessionária deverá encaminhar ao Ministério dos Transportes e ao Município de Caçapava cópia do laudo do inquérito ou relatório da sindicância.

Art. 13. O transporte de produtos perigosos deverá observar, além deste Regulamento, o disposto na regulamentação específica (Decreto – Lei nº 2.063 / 1.983, Decreto nº 96.044 / 1.988, Decreto nº 98.973 / 1.990, Decreto nº 1.832 / 1.996 e Decreto nº 4.097 / 2.002).

Art. 14. A empresa concessionária adotará as medidas de natureza técnica, administrativa, de segurança e educativa destinadas a:

- I.** Preservar o patrimônio da empresa;



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

- II.** Garantir a regularidade e normalidade do tráfego;
- III.** Prevenir acidentes;
- IV.** Garantir a manutenção da ordem em suas dependências;
- V.** Garantir o cumprimento dos direitos e deveres dos munícipes.

1.7.4 Da segurança.

Art. 15. Compete à empresa concessionária exercer a vigilância em suas dependências e, em ação harmônica, quando necessário, com a das autoridades policiais competentes.

Art. 16. Em caso de conflito ou acidente, havendo vítima, o responsável pela segurança é obrigado a, de imediato, providenciar o socorro às vítimas e dar conhecimento do fato à autoridade policial competente, na forma da lei.

Art. 17. Aquele que praticar ato definido como crime ou contravenção será encaminhado, pela segurança da ferrovia, à autoridade policial competente.

1.7.5 Das infrações e penalidades.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

Art. 18. As infrações ao disposto nesta Lei acarretarão à empresa concessionária uma quantia correspondente a determinado número de UFESP ou outro índice que vier a substituí-lo, sendo:

- I.** Por violação dos artigos 5º, 12, 25 e 26, advertência por escrito.
- II.** Por violação dos artigos 4º, 6º, 9º, 10, 11, 14 e 16, multa do tipo II.

Parágrafo único. No caso de reincidência das infrações previstas no inciso I, será aplicada multa do tipo I, e no inciso II, terá o seu valor dobrado.

Art. 19. O valor básico unitário da multa será de 12 (doze) UFESP. Ficam estabelecidos os seguintes valores de multas:

Multa do tipo I: Cem vezes o valor básico unitário.

Multa do tipo II: Trezentas vezes o valor básico unitário.

Art. 20. Cometidas simultaneamente duas ou mais infrações de natureza diversa, aplicar-se-ão, cumulativamente, as penalidades correspondentes a cada uma.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

Parágrafo 2º.

Art. 21. Ao infrator é assegurado defesa, após o pagamento da respectiva multa, no prazo de trinta dias contados da data da autuação.

Parágrafo único. Julgada improcedente a penalidade, será providenciada a imediata restituição da importância recolhida.

Art. 22. As multas deverão ser recolhidas no prazo de quinze dias, contados a partir da notificação, sob pena de acréscimo de dez por cento do seu valor, acrescido de juros de demora de um por cento ao mês.

Art. 23. O pagamento da multa não desobriga o infrator de corrigir as faltas que lhe deram origem.

Art. 24. A aplicação das penalidades previstas nesta lei dar-se-á sem prejuízo da responsabilidade civil ou penal.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

Art. 25. A fiscalização do cumprimento desta Lei será exercida pelo Ministério dos Transportes e ao Município de Caçapava, direta ou indiretamente, cabendo-lhes entre outras atribuições exigir:

- I.** Relatórios periódicos sobre as atividades;
- II.** Informações gerenciais;
- III.** Manutenção do serviço adequado objeto da concessão.

1.7.6 Das disposições transitórias.

Art. 26. Com base nesta Lei e nas normas em vigor, a empresa concessionária deverá estabelecer instruções complementares e apresentá-las ao Ministério dos Transportes e ao Município de Caçapava, com observância do prazo que pelo mesmo venha a ser definido.

Parágrafo único. A empresa concessionária deverá manter esta lei à disposição dos usuários nas estações e agências.

Art. 27. Ficam revogadas as leis nº **5.073**, de 09 de agosto de 2.011 e nº **5.101**, de 26 de dezembro de 2.011.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

1.8 **CAPITULO VIII. Serviço de táxi.**

1.8.1 Disposições preliminares.

Art. 1º. O transporte individual de passageiros – Táxi, no Município de Caçapava constitui serviço de interesse público, que somente poderá ser exercido mediante prévia e expressa autorização do Município, através de outorga do Alvará de Permissão, regulamentado nos estritos termos desta lei e nas condições estabelecidas pelo Poder Executivo.

Parágrafo único. Entende-se transporte individual de passageiros, o serviço prestado por veículo tipo “táxi”.

Art. 2º. Compete à Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana – SMDMU, através das Divisões de Transporte Público e Trânsito, promover a gestão, organização, administração, fiscalização e regulamentação do transporte individual de passageiros, no âmbito este Município, na forma desta lei.

Art. 3º. Para efeitos do presente, considera-se táxi, o veículo automotor para transporte público individual remunerado de passageiros, provido de taxímetro.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

1.8.2 Da outorga da permissão.

Art. 4º. O serviço de transportes de passageiros em táxi poderá ser explorado por motorista profissional autônomo – Pessoa Física, ou microempreendedor individual – MEI, residente, no primeiro caso e registrada, no caso das empresas, no Município de Caçapava.

Parágrafo 1º. A permissão de que trata o caput será única, pessoal e restrita a apenas um veículo por permissionário, pessoa física ou microempreendedor individual.

Parágrafo 2º. Poderá optar pelo SIMPLES Nacional – Regime Especial Unificado de Arrecadação de Tributos e Contribuições devidos pelas MEI, desde que respeite os requisitos da Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2.006, e desde que a receita bruta anual de sua atividade não ultrapasse o disposto na lei vigente.

Parágrafo 3º. Para se enquadrar no MEI deve constar e tributar conforme a tabela da Resolução CGSN nº 94 / 2011 – Anexo XIII. Neste caso, os recolhimentos dos tributos e contribuições serão efetuados em valores fixos mensais conforme legislação vigente.

- a) **Sem empregado;**
- b) **Com 01 (um) empregado:** O MEI poderá ter 01 (um) empregado, desde que o salário seja de 01 (um) salário mínimo ou piso da categoria.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

Parágrafo 4º. O MEI recolherá mensalmente, além dos valores acima, os valores designados conforme legislação vigente nos seguintes casos:

- a) **Retém do empregado:** % conforme legislação vigente de INSS sobre a remuneração;
- b) **Desembolsa:** % conforme legislação vigente de INSS patronal sobre a remuneração do empregado.

Parágrafo 5º. Havendo receita excedente ao limite permitido superior conforme legislação vigente, o MEI terá seu empreendimento incluído no sistema SIMPLES NACIONAL.

1.8.3 Dos requisitos para a outorga do alvará de permissão.

Art. 5º. Verificada a existência de vagas em ponto de táxi em decorrência da baixa ou revogação, a Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana realizará seleção dos interessados na exploração do serviço, mediante convocação por edital de licitação.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

Art. 6º. Os interessados em permissão do serviço de táxi, uma vez existentes novas vagas deverão submeter-se a teste de aptidão, relativo a normas de trânsito e ao conhecimento das principais vias e logradouros do Município.

Art. 7º. Deverá constar do edital de convocação:

- I.** Data, horário e local da realização do teste;
- II.** Número de vagas existentes;
- III.** Discriminação dos pontos de táxi respectivos às vagas existentes;
- IV.** Relação de documentos exigidos para a inscrição;
- V.** Especificação dos critérios para classificação.

Art. 8º. As inscrições serão efetivadas mediante requerimento da Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana, através das Divisões de Transporte Público e Trânsito, no prazo fixado no edital de convocação, acompanhado dos seguintes documentos:

- I.** Cópia da Carteira Nacional de Habilitação, categoria profissional, com habilitação para conduzir veículo automotor, em uma das categorias B, C, D ou E, assim definidas no artigo 143 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1.997;
- II.** Comprovante de residência no Município de Caçapava a nome do pretendente (será aceito até de 02 (dois) meses anterior à data de solicitação) ou declaração do dono



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

- do imóvel em caso de aluguel ou imóvel pertencente a familiares (apresentar declaração ou certificado de parentesco);
- III.** Certidão de antecedentes criminais expedida há menos de 90 (noventa) dias da data de inscrição;
 - IV.** Certidão negativa de processos cíveis e criminais;
 - V.** Atestado de sanidade física e mental;
 - VI.** Cópia do certificado de Registro e Licenciamento de Veículo – *CRLV*, válido e licenciado no Município de Caçapava, em nome do pretendente ou de cônjuge (neste caso, apresentar Certificado de Casamento);
 - VII.** Cópia do Cartão de Cadastro de Pessoas Físicas do Ministério da Fazenda – CPF;
 - VIII.** Cópia da Cédula de Identidade – RG;
 - IX.** Certidão negativa de débitos junto à municipalidade;
 - X.** Cópia do histórico do prontuário (quando do exercício da função);
 - XI.** Cópia da apólice do seguro total.

Parágrafo único. A ausência de quaisquer documentos elencados no caput implicará na desclassificação do candidato.

Art. 9º. A permissão para motoristas de táxi somente será concedida a quem possuir no mínimo 21 (vinte e um) anos de idade.

Art. 10. Os candidatos deverão submeter seus respectivos veículos à vistoria e, no momento da inscrição, ao teste de aptidão, junto as Divisões Municipais de Transporte Público e Trânsito.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

Art. 11. A classificação dos candidatos obedecerá aos seguintes critérios, estabelecidos no edital:

- I.** Notas obtidas no teste de aptidão;
- II.** Avaliação do prontuário funcional do motorista;
- III.** Antiguidade de habilitação profissional do candidato;
- IV.** Tempo em que o candidato tem trabalhado como auxiliar no Município;
- V.** Idade do veículo;

§ 1º. Em caso de empate na avaliação, dar-se-á preferência ao candidato que comprovadamente não possuir outro meio de subsistência e com maior número de filhos menores ou com algum tipo de deficiência (física, mental, visual, auditiva, múltipla, obesidade mórbida ou mobilidade reduzida).

§ 2º. Os candidatos terão prazo de 05 (cinco) dias úteis para oferecimento de recursos a partir da data da publicação do resultado de classificação, não sendo permitido nesta fase juntada de documentos.

§ 3º. O processo licitatório terá validade por 02 (dois) anos, sendo os candidatos chamados em ordem de classificação.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

Parágrafo único. Após a classificação dos interessados, o órgão competente do Município de Caçapava, expedirá o respectivo Alvará de Permissão, apresentado o classificado o restante de documentos solicitados no artigo 12 desta lei.

1.8.4 Das condições e renovação da permissão.

Art. 12. A renovação do Alvará de Permissão deverá ser requerida anualmente, através do formulário próprio, junto as Divisões Municipais de Transporte Público e Trânsito apresentando a seguinte documentação:

- I.** Alvará ou Certificação que específica para exercer a profissão, emitida pelo Município de Caçapava;
- II.** Inscrição como segurado do Instituto Nacional de Seguridade Social - *INSS*, ainda que exerça a profissão na condição de taxista autônomo e auxiliar de condutor autônomo taxista ou comprovante do pagamento pelo SIMPLES no caso do MEI;
- III.** Cópia da Carteira Nacional de Habilitação, categoria profissional, com habilitação para conduzir veículo automotor, em uma das categorias B, C, D ou E, assim definidas no artigo 143 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1.997;
- IV.** Comprovante de residência no Município a nome do solicitante (será aceito até de 02 (dois) meses anterior à data de solicitação) ou declaração do dono do imóvel em caso de aluguel ou imóvel pertencente a familiares (apresentar declaração ou certificado de parentesco);
- V.** Certidão de antecedentes criminais expedida há menos de 90 (noventa) dias da data de inscrição;



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

- VI.** Atestado de sanidade física e mental;
- VII.** Cópia do certificado de Registro e Licenciamento de Veículo – *CRLV*, válido e licenciado no Município de Caçapava, em nome do pretendente ou de cônjuge (neste caso, apresentar Certificado de Casamento);
- VIII.** Cópia do Cartão de Cadastro de Pessoas Físicas do Ministério da Fazenda – CPF;
- IX.** Cópia da Cédula de Identidade – RG, idade comprovada superior a 21 (vinte e um) anos;
- X.** Certidão negativa de débitos junto à municipalidade;
- XI.** Cópia do prontuário (quando do exercício da função).
- XII.** Curso de relações humanas, direção defensiva, primeiros socorros, mecânica e elétrica básicas para veículos conforme Resolução CONTRAN nº 456, de 22 de outubro de 2.013.
- XIII.** Laudo do Instituto Nacional de Metrologia – INMETRO com a aprovação do taxímetro.
- XIV.** Registro em Carteira de Trabalho e Previdência Social - CTPS, para o profissional taxista empregado (auxiliar), conforme Lei Federal nº 12.468, de 26 de agosto de 2.011.
- XV.** Vistoria técnica do veículo outorgada Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana do Município de Caçapava;
- XVI.** Apólice do seguro total.

Parágrafo único. O motorista profissional autônomo, pessoa física ou MEI, não poderá exercer outra atividade remunerada.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

Art. 13. A renovação do alvará de permissão somente será concedida nos seguintes casos:

- I.** Ao permissionário que não apresentar qualquer débito com o Município, que esteja relacionado com o serviço prestado;
- II.** Ao permissionário que realmente cumprir esta lei.

Parágrafo único. Em caso de substituição do veículo, o permissionário está obrigado a fazer a inscrição do novo veículo no Município, mediante o pagamento da taxa de substituição, e regularizar a substituição para a outorga de permissão de circulação do novo veículo na Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana.

1.8.5 Da transferência de permissão.

Art. 14. Fica assegurada a transferência da permissão desde que sejam preenchidos os requisitos exigidos pelo Município de Caçapava, donde o táxi presta o serviço, e com autorização do Executivo nos seguintes casos:

- I.** Transferência da outorga a terceiros que atendam aos requisitos exigidos em legislação municipal, conforme artigo 12A da Lei Federal 12.587, de 03 de janeiro de 2.012, e artigo 27 da Lei Federal 12.865, de 09 de outubro de 2.013;



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

- II.** Em caso de invalidez permanente para o trabalho, comprovada na forma da lei, ou falecimento do permissionário, ao cônjuge ou aos seus herdeiros legais, uma vez preenchidos os requisitos legais e desde que requerido no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, a partir do óbito, sob pena de cassação do Alvará de Permissão;
- III.** As transferências de que tratam os incisos I e II dar-se-ão pelo prazo da outorga e são condicionadas à prévia anuência do poder público municipal e ao atendimento dos requisitos fixados para a outorga.

Parágrafo único. O cessionário da permissão, de acordo ao inciso I, deverá apresentar ao órgão competente os documentos elencados no artigo 8º desta lei.

Art. 15. Constatada a transferência indevida, a permissão será cancelada, ficando as partes envolvidas sem qualquer direito a reclamar durante a administração.

Art. 16. Faculta-se a permuta de pontos entre permissionários, desde que autorizada pela Administração, mediante requerimento às Diretorias ou Chefias Municipais de Transporte Público e Trânsito.

1.8.6 Dos motoristas.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

Art. 17. Os motoristas autônomos taxistas estarão classificados dentro de uma das condições abaixo estabelecidas:

- I. Permissãoário Motorista Profissional Autônomo:** Motorista que detém autorização, emitida pelo órgão competente, para prestar, por conta própria, serviço de transporte público individual remunerado de passageiros.

- II. Motorista Auxiliar de Condutor Autônomo:** Motorista que possui certificação para exercer a atividade profissional, em consonância com as disposições estabelecidas na Lei Federal nº 12.468, de 26 de agosto de 2011.

§ 1º. Os auxiliares de condutores autônomos de veículos rodoviários contribuirão para o INSS de forma idêntica aos contribuintes autônomos;

§ 2º. Será necessário o registro em Carteira de Trabalho e Previdência Social – CTPS;

§ 3º. O órgão competente do Município de Caçapava onde presta serviço o motorista referido, é responsável pela emissão da autorização e fornecerá aos motoristas auxiliares identificação específica.

§ 4º. A identidade referida no **§3º** será fornecida mediante requerimento do interessado, com a concordância do permissãoário.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

Art. 18. É direito dos profissionais taxistas empregados, em acordo ao artigo 6º da Lei Federal nº 12.468, de 26 de agosto de 2.011:

- I.** Piso remuneratório ajustado entre os sindicatos da categoria;
- II.** Aplicação, no que couber da legislação que regula o direito trabalhista e da do regime geral da previdência social.

Art. 19. São deveres dos profissionais taxistas, além dos previstos na Legislação de Trânsito:

- I.** Atender ao cliente com presteza e polidez;
- II.** Trajar-se adequadamente para a função, denotando educação, limpeza e higiene, sem jamais demonstrar extravagância, desleixo ou exibicionismo, não sendo permitido o uso de camisetas-regata, bermuda ou chinelos;
- III.** Manter as características fixadas para o veículo;
- IV.** Dar a adequada manutenção ao veículo e seus equipamentos, de molde que os mesmos estejam sempre em perfeitas condições de conservação e funcionamento, controlando o seu uso e vistoriando-os permanentemente;
- V.** Apresentar periodicamente e sempre que for exigido, o veículo para vistoria técnica, comprometendo-se a sanar as irregularidades no prazo assinalado;
- VI.** Providenciar para que o veículo porte o conjunto de equipamentos exigidos;
- VII.** Estacionar dentro dos limites demarcados, no local de estacionamento;
- VIII.** Levar o veículo à frente quando houver vaga;
- IX.** Comunicar ao setor competente do Município a mudança de endereço e qualquer alteração na documentação;
- X.** Observar as determinações do Coordenador;
- XI.** Procurar permanecer no veículo, quando este estiver estacionado no ponto;



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

- XII.** Velar pela inviolabilidade do taxímetro, aparelhos registradores e outros;
- XIII.** Apresentar o veículo em perfeita condição de conforto, segurança e higiene;
- XIV.** Receber passageiros no seu veículo e transportá-los com o taxímetro operando;
- XV.** Conduzir o veículo ao destino solicitado pelo passageiro, fazendo o percurso menos prolongado possível;
- XVI.** Cobrar o valor exato da corrida, conforme indicação no taxímetro;
- XVII.** Manter a inviolabilidade do taxímetro, dos aparelhos registradores e outros equipamentos;
- XVIII.** Não substituir o taxímetro sem previa autorização do Município;
- XIX.** Portar todos os documentos exigidos, tanto os de natureza pessoal quanto aos relativos ao veículo e ao serviço nos locais indicados;
- XX.** Não ingerir bebida alcoólica em serviço ou quando estiver próximo do momento de iniciá-lo;
- XXI.** Abster-se de reparar, consertar ou lavar o veículo no ponto ou logradouros públicos;
- XXII.** Respeitar a capacidade estabelecida do veículo;
- XXIII.** Não recusar passageiros, salvo quando se tratar de pessoa embriagada;
- XXIV.** Não embarçar ou dificultar a ação fiscalizadora;
- XXV.** Não se ausentar do veículo quando este estiver estacionado no ponto;
- XXVI.** Não usar indevidamente a Bandeira II;
- XXVII.** Afixar no para-brisa dianteiro o selo de vistoria anual;
- XXVIII.** Não cobrar acima da tarifa vigente;
- XXIX.** Não portar armas de qualquer natureza;
- XXX.** Não dirigir em estado de embriaguez;
- XXXI.** Cumprir as exigências do setor de fiscalização quando a reparos nos veículos;
- XXXII.** Não efetuar serviços de lotação sem estar autorizado;
- XXXIII.** Cumprir as escalas que sejam definidas;
- XXXIV.** Não confiar a direção do veículo a terceiros não autorizados;



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

- XXXV.** Não encobrir o taxímetro ou aparelho registrador, mesmo que parcialmente e ainda que não esteja o referido em funcionamento;
- XXXVI.** Atender as obrigações trabalhistas, fiscais, previdenciárias e as outras que lhe são correlatas;
- XXXVII.** Controlar e fazer com que seus auxiliares cumpram rigorosamente as disposições do presente Regulamento;
- XXXVIII.** Manter em dia a documentação do veículo exigida pelas autoridades competentes.
- XXXIX.** Obedecer à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1.997 - Código de Trânsito Brasileiro, bem como à legislação do Município de Caçapava.

Art. 20. É facultada ao permissionário do serviço de táxi a inscrição de no máximo 01 (um) motorista profissional, na categoria de auxiliar ou preposto, com a aprovação das Divisões Municipais de Transporte Público e Trânsito ou órgão superior do Município, sempre que sejam cumpridos os seguintes termos:

- I.** Período mínimo de 30 (trinta) horas de trabalho semanais **comprovadas**;
- II.** Inscrição de 01 (um) motorista profissional auxiliar até 15 (quinze) horas de trabalho diário **comprovado**;

Parágrafo único. O motorista profissional na categoria de auxiliar ou preposto submeter-se-á à renovação anual, no mesmo prazo da renovação do alvará do permissionário.

Art. 21. Aplicam-se aos auxiliares ou prepostos, as disposições constantes nesta lei.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

1.8.7 Dos pontos de estacionamento.

Art. 22. Consideram-se pontos de táxi os locais próprios para estacionamento de veículos de transporte individual de passageiros, determinado pela Administração, mediante portarias editadas pela Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana.

Art. 23. O estacionamento de veículos táxi só poderá se dar nos pontos estabelecidos, devendo-se para tanto, observar-se a categoria dos referidos pontos.

Art. 24. Para fins do disposto no artigo 23, ficam instituídas as seguintes categorias de ponto:

- I. Ponto livre:** Aquele em que se permite o estacionamento de qualquer táxi.
- II. Ponto compartilhado:** Aquele que pode ser utilizado por qualquer táxi de outro ponto, desde que o número de carros estacionados de outro ponto no local seja inferior a 20% (vinte por cento).

Parágrafo 1º. Em caso de o número resultante da divisão dos 20% (vinte por cento) não ser um número inteiro, o total de vagas será arredondado para o primeiro número inteiro superior ao resultado da divisão.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

Parágrafo 2º. O serviço dos motoristas de táxi terá caráter de **ROTATIVIDADE** de acordo com o seguinte cronograma:

PONTO INICIAL	PONTO FINAL
01	05
05	06
06	03
03	07
07	08
08	09
09	11
11	14
14	16
16	01

Cada mês, 02 (dois) motoristas de cada um dos pontos de táxi trocará de ponto, fomentando deste modo a rotação de todos os motoristas em todos os pontos de táxi.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

- III. Ponto provisório:** Entende-se aquele criado para atender necessidades ocasionais, cuja existência, terá duração limitada temporariamente.
- IV. Ponto especial:** Aquele criado e regulamentado sob critérios especiais.

Parágrafo 1º. Os pontos de táxi poderão ser dotados de telefonia nos seguintes termos:

- a) Obrigatoriedade de 01 (um) aparelho em cada ponto de táxi;
- b) Opção de 02 (dois) aparelhos em pontos que comportem de 01 (um) a 05 (cinco) veículos;
- c) Opção de 03 (três) aparelhos em pontos que comportem de 06 (seis) a 10 (dez) veículos;
- d) Opção de 04 (quatro) aparelhos em pontos que comportem de 11 (onze) a 16 (dezesesseis) veículos.

Parágrafo 2º. Cada um dos aparelhos de telefonia deverá ter um permissionário como responsável de direito, mas todos os permissionários usuários deverão concorrer com cota parte para a cobertura das despesas.

Parágrafo 3º. Há de considerar-se o número de aparelhos convenientes ao espaço físico onde se localizam os pontos, não se disponibilizando qualquer ônus aos cofres públicos, sendo a manutenção, conservação e preservação de linhas de telefonia, competência exclusiva dos permissionários.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

Art. 25. Os pontos serão fixados em função do interesse público e conveniência administrativa, com especificação de categoria livre, localização e número de ordem, bem como, os tipos e quantidades máximas de veículos que neles poderão estacionar e as eventuais condições especiais.

Parágrafo único. Fica a critério da Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana determinar os pontos que deverão cumprir escala de plantões noturnos, de finais de semana e feriados.

Art. 26. Os permissionários são responsáveis pela manutenção do abrigo do ponto, conforme o padrão estabelecido pela Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana.

Art. 27. Os pontos de táxi poderão ser criados, remanejados, ampliados, reduzidos ou extintos, nas seguintes hipóteses:

- I.** Ao critério da Administração.
- II.** Ao pedido dos permissionários do respectivo ponto;
- III.** Ao pedido da comunidade.

Parágrafo único. A localização dos pontos de táxi deverá sempre observar as normas de trânsito.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

Art. 28. A Administração poderá, quando da existência de vagas, realizar remanejamento de permissionários, cuja convocação e critérios de classificação serão publicados na Imprensa.

Art. 29. Na hipótese de extinção de pontos, os respectivos permissionários serão remanejados a critério da Administração, visando o melhor atendimento à comunidade.

Art. 30. Os pontos de táxi poderão ter regimento interno aprovado e registrado na Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana, obedecendo ao seguinte:

- I.** Não ferir os dispositivos da legislação vigente, nem nesta lei;
- II.** Manter regulamentada a disciplina dentro do ponto, inclusive o plantão noturno e a escala de finais de semana e feriados;
- III.** Ter sido aprovado pela maioria dos permissionários.

1.8.8 Das características dos veículos.

Art. 31. É atividade privativa dos motoristas profissionais do Serviço de Táxi a utilização de veículo automotor, próprio, cuja capacidade será de, no máximo, 07 (sete) passageiros, conforme determina o Certificado de Registro de Veículo expedido pelo DETRAN – SP.

Art. 32. A atividade profissional de motorista de táxi somente será exercida por profissional que apresente a documentação solicitada e atenda integralmente aos requisitos e às condições abaixo estabelecidos:



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

- I.** Os veículos automóveis do serviço de táxi estarão compostos de 02 (duas) categorias, táxi convencional e táxi especial – adaptado.

§ 1º. Os veículos empregados para o serviço de **táxi convencional** deverão apresentar as seguintes características:

- a) Encontrar-se em bom estado de conservação e funcionamento;
- b) Preferivelmente de pintura padronizada de cor branca uniforme, com uma faixa xadrez em quadrados de 06 (seis) cm, de cor preta, contínua, de 42 (quarenta e dois) cm de largura, medida a partir do batente da porta dianteira, pintada ou adesivo colado verticalmente nas suas laterais com o logotipo / escudo do Município de Caçapava;
- c) Em caso da cor ser diferente ao branco, será aceito uma faixa xadrez em quadrados de 06 (seis) cm, de cor preta, contínua, de 42 (quarenta e dois) cm de largura, medida a partir do batente da porta dianteira, pintada ou adesivo colado verticalmente nas suas laterais para veículos de cor claros, e faixa xadrez em quadrados de 06 (seis) cm, de cor branco, contínua, de 42 (quarenta e dois) cm de largura, medida a partir do batente da porta dianteira, pintada ou adesivo colado verticalmente nas suas laterais para veículos de cor obscuros, ambas das opções com o logotipo / escudo do Município de Caçapava;
- d) Fabricação não superior a 10 (dez) anos;
- e) Possuir 04 (quatro) ou 05 (cinco) portas.
- f) Taxímetro em modelo homologado e aprovado pelo INMETRO, devidamente aferido e lacrado pela autoridade competente.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

- g) Impressora acoplada ao taxímetro que expresse a identificação do veículo e do condutor, valor da corrida, data e horário, quilometragem percorrida, bandeira correspondente à tarifa aplicada e valor expresso da taxa de retorno quando houver;
- h) Caixa luminosa com a palavra "TÁXI", sobre o teto, dotada de dispositivo que apague sua luz interna automaticamente, quando do acionamento do taxímetro;
- i) Dispositivo, no taxímetro, que indique a situação "livre" ou "em atendimento", externamente, para fins de fiscalização;
- j) Identificação do proprietário e do condutor;
- k) Dístico "**É PROIBIDO FUMAR**" acompanhado da indicação da lei que veicula a proibição (Lei Estadual nº 13.541, de 07 de maio de 2.009, Lei Antifumo, e Lei Federal nº 9.294, de 15 de julho de 1.996).
- l) Número de registro pintado ou adesivo colado nas portas dianteiras e parte traseira;
- m) Adesivo colado ou pintura com a inscrição CAÇAPAVA nos laterais acima do xadrez e na parte traseira do veículo;
- n) Luz de freio elevada, na parte inferior interna (vidro traseiro);
- o) Adesivos identificando o ponto de táxi ao que pertence.
- p) Adesivos do número de táxi no ponto.
- q) Tabela de tarifas em vigor.

§ 2º. O Serviço de **Táxi Especial – Adaptado** visa a atender as exigências de deslocamentos de pessoas com deficiência e/ou com mobilidade reduzida (permanente ou temporária). Para prestação do Serviço de Táxi Especial – Adaptado, será necessário apresentar:



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

- a) Projeto do veículo, atestado por responsável técnico, onde conste a planta do veículo e esteja em conformidade com as normas da ABNT, conforme temática de acessibilidade NBR nº 14.022 e NBR nº 9.050 e suas atualizações;
- b) Especificação da rampa ou plataforma;
- c) Forma de fixação da cadeira;
- d) Forma de fixação do passageiro;
- e) Altura, largura e comprimento mínimo do local onde ficará a cadeira;
- f) Número de assentos do veículo, incluindo, pelo menos os do motorista, o espaço do cadeirante e do acompanhante deste;
- g) Capacidade mínima de peso que a rampa ou plataforma suportam;
- h) Caracterização do veículo que contenha faixa de fundo alaranjada com xadrez nos moldes do táxi convencional, pintados ou adesivo colado nas laterais e símbolo internacional de acesso conforme NBR nº 14.022;
- i) Os motoristas do Serviço de Táxi Especial – Adaptado deverão participar de curso específico sobre transporte de pessoas deficientes e/ou com mobilidade reduzida que inclua treinamento de operacionalização dos equipamentos, a ser ministrado por entidade especializada e qualificada;
- j) A autorização para o Serviço de Táxi Especial – Adaptado será de utilização exclusiva para esta categoria não podendo migrar para outra categoria do Serviço de Táxi;
- k) O serviço de táxi adaptado não terá limite de autorizações.

1.8.9 Das substituições de veículos.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

Art. 33. Os veículos serão obrigatoriamente substituídos quando completarem 10 (dez) anos, contados do ano de sua fabricação.

Parágrafo único. Excepcionalmente, o permissionário poderá requerer às Chefias de Transporte Público e Trânsito a prorrogação do prazo para substituição do veículo, por período não superior a 06 (seis) meses, desde que o táxi apresente boas condições de segurança e conservação, segundo a avaliação realizada pelo órgão competente.

Art. 34. Faculta-se a substituição do táxi antes de completado o prazo de 10 (dez) anos desde que o veículo substituto:

- I.** Seja do ano de fabricação não inferior a do substituído;
- II.** Seja aprovado em vistoria técnica.

Art. 35. Na hipótese, devidamente comprovada de sinistro, furto ou roubo, será permitido ao permissionário, substituir por período não superior a 01 (um) ano, seu veículo por outro de até 10 (dez) anos de fabricação.

Parágrafo único. O veículo substituto deverá ser submetido e aprovado em vistoria técnica efetuada pela Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

Art. 36. A substituição do veículo, destinado ao serviço de táxi, será requerida mediante apresentação de formulário próprio e dos seguintes documentos:

- I.** Laudo da vistoria;
- II.** Cópia do certificado de propriedade do veículo substituto;
- III.** Comprovante de remoção do taxímetro do veículo anterior.

Parágrafo único. Os permissionários ficam condicionados ao pagamento de preço público constando em Decreto Executivo pela realização dos seguintes serviços:

- a) Vistoria;
- b) Emissão de alvará;
- c) Transferência de permissão.

1.8.10 Das tarifas.

Art. 37. Os serviços de táxi serão remunerados por tarifa sendo estas fixadas por ato do Chefe do Poder Executivo Municipal e reajustadas anualmente, sempre precedidas do cálculo em base a estudos desenvolvidos pela Administração Municipal.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

Parágrafo único. Os permissionários poderão praticar desconto ou tarifas promocionais.

Art. 38. As tarifas dos serviços de táxi serão:

- a) Bandeirada;
- b) O quilômetro rodado na Bandeira I;
- c) O quilômetro rodado na Bandeira II;
- d) Hora parada.

§ 1º. Permite-se ao condutor cobrar, juntamente com a tarifa, o valor equivalente a 01 (um) quilômetro rodado na Bandeira I:

- a) Por mala, que exceder a uma unidade por passageiro;
- b) Por carrinho de mercado ou outro volume assemelhado, que exceder a uma unidade por viagem.

§ 2º. Volumes de mão, não serão considerados como excesso de bagagem.

§ 3º. Nas corridas que ultrapassarem os limites do Município de Caçapava, com origem neste, poderá ser acrescido o valor máximo de 30% do valor da tarifa registrada, a título de custo de retorno.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

§ 4º. Nas corridas solicitadas por via telefônica, a indicação do taxímetro, no local de embarque do passageiro, não poderá exceder ao valor 20% maior que o valor da bandeirada inicial.

§ 5º. O condutor deverá expedir recibo de comprovante da cobrança.

§ 6º. O condutor deverá informar ao passageiro os valores descritos neste artigo, antes do início da corrida.

§ 7º. Fica restrita a utilização da Bandeira II ao período compreendido entre 20h00min e 06h00min horas do dia subsequente, nos dias úteis; a partir das 14h00min aos sábados, e aos domingos e feriados em período integral, até as 06h00min horas do dia útil subsequente.

Parágrafo único. Afora os horários acima descritos, fica obrigatória a utilização de Bandeira I, salvo prévia, expressa e escrita autorização do Executivo.

Art. 39. É obrigatório o uso de taxímetro, anualmente auferido e lacrado pelo órgão metrológico competente (Instituto Nacional de Metrologia – *INMETRO*), conforme legislação em vigor.

1.8.11 Da fiscalização.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

Art. 40. A fiscalização destes serviços específicos será exercida por agentes ou fiscais devidamente credenciados pela Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana ou Diretorias e Chefias desta.

Parágrafo único. Os agentes de fiscalização poderão determinar as providências que julgarem necessárias à irregularidade da execução dos serviços.

Art. 41. Os termos decorrentes da atividade fiscalizadora serão lavrados em formulários próprios, extraíndo-se cópia, para anexação ao processo e entregando-se cópia, sempre que possível, à pessoa sob fiscalização.

1.8.12 Dos coordenadores e vice – coordenadores.

Art. 42. Os pontos de estacionamento contarão com 01 (um) Coordenador e 01 (um) Vice – Coordenador, sem remuneração, que serão eleitos pelo período de 02 (dois) anos dentre os permissionários do ponto, admitindo-se a reeleição.

Parágrafo único. Finda a eleição, o resultado será comunicado à Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana no prazo de 03 (três) dias.

Art. 43. Serão expedidas, gratuitamente, as credenciais de Coordenador e Vice – Coordenador com validade pelo prazo de sua gestão.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

Art. 44. Os Coordenadores e Vice – Coordenadores poderão a qualquer tempo, solicitar destituição de sua respectiva função, cabendo à Administração, no caso de renúncia de ambos, indicar substitutos, discricionariamente, dentre os demais permissionários.

Art. 45. Caso não ocorra votação em determinado ponto, fica a critério de a Administração indicar discricionariamente Coordenador e Vice – Coordenador.

1.8.13 Das atribuições do coordenador.

Art. 46. São deveres do Coordenador:

- I.** Zelar pela manutenção da frequência;
- II.** Zelar pela disciplina e o cumprimento das disposições desta lei;
- III.** Comunicar, por escrito, a Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana, as infrações previstas nesta lei, cometidas por motoristas permissionários ou auxiliares;
- IV.** Comunicar as Divisões de Transporte Público e Trânsito, a relação de permissionários ou auxiliares que se ausentarem do ponto sem autorização, por mais de 15 (quinze) dias;
- V.** Elaborar, e enviar às Divisões de Transporte Público e Trânsito as escalas de plantões noturnos, de finais de semana e feriados;
- VI.** Representar os permissionários do respectivo ponto em reuniões com a Administração.

Parágrafo único. A Administração poderá aplicar penalidades aos permissionários ou auxiliares que cometerem infrações contidas nesta lei, com fundamento nas comunicações



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

apresentadas pelo Coordenador do ponto, independentemente da confirmação dos fiscais credenciados.

Art. 47. Em caso de impedimento e / ou ausência do Coordenador, o Vice – Coordenador assumirá as atribuições em sua plenitude.

Art. 48. Faculta-se à Administração destituir o Coordenador ou Vice – Coordenador, perante denúncias, devidamente comprovadas de outros permissionários ou de fiscalização, sem prejuízo das demais cominações previstas.

1.8.14 Das infrações e penalidades.

Art. 49. Em acordo aos deveres dos motoristas profissionais permissionários e motoristas auxiliares ou prepostos elencados no artigo 19 desta lei, os infratores ficam sujeitos às seguintes penalidades, de acordo com sua gravidade:

§ 1º. A penalidade de **ADVERTÊNCIA ESCRITA** somente será aplicada contra infrações leves a serem determinadas pelos agentes de fiscalização no momento da infração.

§ 2º. A penalidade de **SUSPENSÃO TEMPORÁRIA** do exercício da atividade de condutor de veículos Táxi será aplicada àquele que não cumprir as obrigações sob a sua responsabilidade, descritas nesta lei.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

Parágrafo único. A suspensão temporária poderá ser aplicada nos casos de reincidência de infrações de tipo menor.

§ 3º. A penalidade de **IMPEDIMENTO TEMPORÁRIO** da circulação do veículo dos Serviços de Táxi será aplicada nos seguintes casos:

- a) Não apresentação do veículo para a vistoria, no prazo assinalado;
- b) Quando o veículo não se apresentar em condições de trânsito e tráfego ou não conter os equipamentos exigidos;
- c) Circulação do veículo sem o Alvará ou Certificado para Trafegar ou com o mesmo vencido;
- d) For flagrado fazendo transporte irregular de passageiros (transporte clandestino).

§ 4º. A penalidade de **CASSAÇÃO DA LICENÇA DE CONDUTOR** será aplicada nos casos em que o condutor:

- a) Torne a descumprir as obrigações previstas nos incisos XII, XIII, XIX, XXXIV e XXXVII do artigo 19 desta lei;
- b) Seja condenado em ação penal, pela prática de um dos crimes enumerados nesta lei;
- c) Agrida moral ou fisicamente, usuário dos serviços, agente administrativo ou agente fiscalizador;
- d) For flagrado dirigindo veículo Táxi, dentro do período de cumprimento da penalidade de suspensão temporária do exercício de sua atividade.
- e) For flagrado fazendo transporte irregular de passageiros (transporte clandestino).



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

§ 5º. A penalidade de **IMPEDIMENTO DEFINITIVO** da circulação do veículo nos Serviços de Táxi será aplicada nos seguintes casos:

- a) Quando o veículo tiver a sua vida útil vencida;
- b) Quando o veículo perder as condições de trafegabilidade.

§ 6º. A **CASSAÇÃO DA AUTORIZAÇÃO** dar-se-á quando o permissionário:

- a) Paralisar as atividades por mais de 30 (trinta) dias, salvo motivo de força maior;
- b) For condenado em ação penal, por prática de um crime enumerado nas leis;
- c) Transferir a exploração dos serviços, sem o prévio e escrito consentimento da Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana;
- d) Deixar de efetuar o recolhimento das multas impostas;
- e) Reiteradamente descumprir as normas prescritas nesta lei;
- f) Estiver utilizando nos serviços, veículo Táxi definitivamente impedido de transitar.

Art. 50. Os motoristas permissionários e auxiliares infratores ficam sujeitos às seguintes multas, de acordo com sua gravidade:

I. As infrações do **GRUPO "01"** serão punidas no valor equivalente a 05 (cinco) UFESP.

- a) Por não portar no veículo o respectivo Certificado para trafegar ou estar com ele vencido;
- b) Por não portar o condutor, a Licença de Condutor ou estar com ela vencida ou em nome de outro permissionário;



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

- c) Por lavar o veículo no ponto ou logradouros públicos;
- d) Por não se trajar adequadamente ou na forma regulamentada;
- e) Por retardar, propositadamente, a marcha do veículo;
- f) Por estacionar ou embarcar passageiros fora das condições permitidas (regulamentares);
- g) Por ausentar-se do veículo quando este tiver sido estacionado no ponto;
- h) Por forçar a saída de colega estacionado em ponto livre ou compartilhado;
- i) Por transportar passageiro à noite, deixando a caixa luminosa (letreiro) acesa;
- j) Por não manter os pontos em perfeito estado de conservação e limpeza;
- k) Por permitir que condutor com Licença de Condutor vencida ou em nome de outro permissionário, dirija veículo Táxi;
- l) Por não atualizar o endereço junto à Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana.

II. As infrações do **GRUPO "02"** serão punidas no valor equivalente a 10 (dez) UFESP.

- a) Por recusar passageiros, salvo em casos justificados;
- b) Por prestar serviço, com o taxímetro ou aparelho registrador, funcionando defeituosamente;
- c) Por não renovar o Certificado para Trafegar do veículo, na ocasião determinada;
- d) Por efetuar serviço de lotação, sem prévia autorização da Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana;
- e) Por não tratar com polidez e urbanidade, passageiros, o público, os agentes administrativos e os agentes de fiscalização;
- f) Por seguir, propositadamente, itinerário mais extenso ou desnecessário;
- g) Por não realizar o curso conforme Resolução CONTRAN nº 456, de 22 de outubro de 2.013;



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

- h) Por não apresentar no veículo, no local determinado, os documentos exigidos;
- i) Por não aferir o taxímetro no prazo previsto;
- j) Por não cumprir determinações da Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana;
- k) Por estar o taxímetro ou aparelho registrador encoberto.

III. As infrações do **GRUPO "03"** serão punidas no valor equivalente a 20 (vinte) UFESP.

- a) Por permitir que pessoa não inscrita no cadastro de condutor, dirija veículo Táxi;
- b) Por não apresentar, quando solicitado, os documentos regulamentares à fiscalização;
- c) Por transportar passageiros com o taxímetro desligado;
- d) Por dirigir em situações que ofereçam riscos à segurança de passageiros ou de terceiros;
- e) Por prestar serviço com o veículo em más condições de funcionamento, segurança, conservação ou limpeza;
- f) Por não estar com o veículo dentro dos padrões da lei;
- g) Por utilizar a Bandeira II fora do horário permitido;
- h) Por paralisar os Serviços de Táxi.

IV. As infrações do **GRUPO "04"** serão punidas no valor equivalente a 40 (quarenta) UFESP.

- a) Por violação do taxímetro ou do aparelho registrador;
- b) Por cobrar valor acima do expresso no taxímetro ou aparelho registrador;



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

- c) Por agressão verbal ou física a passageiros, agentes administrativos e agentes de fiscalização;
- d) Por ingerir bebida alcoólica em serviço ou quando estiver próximo do momento de iniciá-lo;
- e) Por permitir que condutor suspenso ou cassado dirija veículo Táxi.

Paragrafo único. As infrações ao disposto nesta Lei acarretarão à empresa concessionária uma quantia correspondente a determinado número de UFESP ou outro índice que vier a substituí-lo.

Art. 51. Na hipótese de se incorrer em 02 (duas) ou mais infrações de qualquer natureza, aplicar-se-á concomitantemente as penalidades relativas a cada uma delas.

Art. 52. Será considerado reincidente o permissionário ou auxiliar que cometer a mesma infração, em período inferior a 90 (noventa) dias.

Art. 53. Compete ao órgão municipal competente a apreensão do veículo que transporte passageiro(s) sem a devida autorização legal (**transporte clandestino de passageiros**) em acordo com o Decreto nº 1.660, de 26 de fevereiro de 1.999, acarretando as penalidades nele descritas com as seguintes modificações da mesma:

§ 1º. O artigo 2º passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 2º - O valor das multas será a seguinte:



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

- I.** 100 (cem) UFESP, quando da primeira apreensão ou autuação por transporte irregular;
- II.** 240 (dois centos e quarenta) UFESP, quando da primeira reincidência;
- III.** 360 (três centos e sessenta) UFESP, nas demais reincidências;
- IV.** A apreensão do veículo flagrado fazendo transporte clandestino será de no mínimo 72 (setenta e dois) horas (resolução nº 4.287 / 2.014 da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT), até um máximo de 30 (trinta) dias a razão de 10 (dez) UFESP por dia de apreensão;
- V.** O tempo de apreensão definitivo será definido após análise do órgão de fiscalização do Município de Caçapava em acordo com os fatores de reincidência, estado do veículo, segurança, histórico de sanções e pendências administrativas com o Município;
- VI.** Passado o tempo máximo de apreensão definido no inciso IV deste artigo, sem a retirada do veículo por parte do proprietário, este adotará a condição de veículo em situação de abandono, passando a se regulamentar de acordo à Lei nº 5.306, de 05 de agosto de 2.014.

Parágrafo único. A multa não exime o infrator de outras taxas devidas para a liberação do veículo.

§ 2º. O artigo 4º passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 4º - Compete à Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana, ou órgão a ela subordinado, fiscalizar o cumprimento do estabelecido no presente decreto.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

Parágrafo único. Fica o Diretor da Divisão de Transporte Público ou pessoa subordinada a este, ou o Diretor da Divisão de Trânsito ou pessoa subordinada a este, autorizados a estabelecer as normas complementares ao cumprimento desta lei, aprovadas pela Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana.

1.8.15 Do serviço auxiliar de rádio – táxi.

Art. 54. É facultativo aos permissionários dos serviços de táxi do Município dotar os seus veículos com o sistema de radiocomunicação para facilitar a exploração daquele serviço.

Art. 55. O sistema de radiocomunicação, também chamado de serviço de rádio táxi, consistirá na instalação de um aparelho de rádio transmissor e receptor, em cada veículo, que funcionará conjugado a uma central, a qual receberá via telefônica os chamados dos usuários e os transmitirá pelo rádio aos veículos a ela subordinado, priorizando o taxi mais próximo ao local do chamado.

Art. 56. O serviço de rádio táxi somente poderá entrar em operação após autorização dos órgãos federais, estaduais e do órgão competente do Município de Caçapava.

Art. 57. A instalação e retirada de equipamentos de radiocomunicação só poderá ser realizada após autorização da Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana.

Art. 58. O custo do serviço de rádio táxi não incidirá no valor da tarifa, nem poderá sob qualquer pretexto, ser cobrado dos usuários dos serviços.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

Art. 59. As empresas ou associações que vierem a explorar o serviço auxiliar de rádio táxi deverão enviar trimestralmente à Secretaria de Defesa e Mobilidade Urbana, o número e as características dos veículos sob seu controle, bem como as ocorrências relevantes ao funcionamento do serviço, ficando, igualmente, obrigadas a prestar outras informações que lhes forem solicitadas.

Art. 60. O serviço de rádio táxi deverá ser desempenhado sempre no sentido do melhor atendimento ao usuário, com pronta solução das reclamações ou deficiências constatadas.

Art. 61. Pela inobservância dos preceitos contidos neste Capítulo, responderão solidariamente à empresa responsável pela estação central e o permissionário dos serviços de táxi, sendo que as infrações serão punidas com as penalidades previstas nesta lei.

Art. 62. No caso de revogação da autorização prevista no artigo 56 desta lei, a Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana determinará a retirada imediata dos equipamentos de radiocomunicação, não cabendo no caso, indenização de qualquer natureza.

Parágrafo 1º. O não cumprimento do disposto no "caput" deste artigo importará na aplicação ao permissionário, da penalidade mencionada no inciso I, do artigo 50, desta lei.

Parágrafo 2º. Na hipótese de, mesmo diante da aplicação da penalidade aludida no parágrafo anterior, o radiocomunicador ainda assim não for retirado, será aplicada a penalidade citada no inciso II, do artigo 50, desta lei.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

1.8.16 Dos recursos.

Art. 63. Fica garantido o direito a recurso, sem efeito suspensivo, das decisões proferidas pela Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana, a ser imposto mediante requerimento ao Secretário Municipal de Defesa e Mobilidade ou Diretoria ou Chefia de Transportes Públicos e Trânsito, no prazo de 07 (sete) dias contados da data da informação da decisão.

Art. 64. Os recursos das multas autuadas deverão ser protocolados na Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana, no prazo de 03 (três) dias, contados da data da autuação.

1.8.17 Das disposições transitórias.

Art. 65. Os atuais permissionários ou auxiliares ou prepostos deverão, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, cumprir as disposições do artigo 31 e artigo 32 inciso I / §1º / "c", sob pena de incorrerem nas infrações definidas nesta lei, salvo disposições em contrário.

Art. 66. Os permissionários cujos veículos não atendam a exigência do artigo 32 inciso I / §1º / "b" desta lei poderão prestar o serviço nesta condição até a próxima substituição de veículo.

Art. 67. Os atuais permissionários, cuja idade dos veículos ultrapasse o limite estabelecido nesta lei, terão o prazo de 180 (cento e oitenta) dias, para providenciarem a substituição dos atuais, salvo disposições em contrário.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

Parágrafo único. O não cumprimento do prazo estabelecido no “caput” implicará na revogação da permissão.

Art. 68. Ficam revogadas as leis **nº 3.662**, de 23 de outubro de 1.998, **nº 3.907**, de 10 de setembro de 2.001, **nº 3.981**, de 15 de abril de 2.002, **nº 4.183**, de 18 de agosto de 2.003, **nº 4.492**, de 02 de fevereiro de 2.006 e **nº 4.986**, de 29 de novembro de 2.010, além do **Decreto nº 1.700**, de 14 de junho de 1.999.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

1.9 **CAPITULO IX. Transporte coletivo.**

1.9.1 Disposições gerais e princípios fundamentais.

Art. 1º. Compete ao Município de Caçapava, através da Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana, prover, organizar, implantar, executar ou determinar a execução, controlar e fiscalizar o serviço de transporte coletivo de passageiros no âmbito deste Município, na forma desta lei, compreendendo especialmente:

- I.** Implantação global dos serviços de transporte coletivo de passageiros, incluindo sua permanente adequação às modificações e necessidades dos usuários, com acréscimos e supressões que se justificarem, em consonância com as diretrizes estabelecidas pelo Poder Executivo;
- II.** Planejar, determinar a execução, controlar e fiscalizar a operação dos serviços de transporte coletivo de passageiros;
- III.** Articular a operação do transporte público de passageiros com as demais modalidades de transporte coletivo regional;
- IV.** Planejar, implantar, gerenciar e fiscalizar a operação de terminais, abrigos, pontos de parada e pátios de estacionamento públicos destinados aos veículos de transporte coletivo;
- V.** Promover a elaboração das normas gerais e demais regras incidentes sobre o sistema de transporte coletivo e as atividades a ele ligadas, direta ou indiretamente, bem como sobre as infrações a tais normas, com as penalidades aplicáveis, quando necessário para complementar os regulamentos baixados pela Administração Pública e a legislação vigente;
- VI.** Aplicar as penalidades pelo não cumprimento, por participante do sistema, das normas que o regulam, em qualquer das suas atividades;



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

- VII.** Elaborar os estudos tarifários e submetê-los ao Prefeito para aplicação das tarifas por ele fixadas;
- VIII.** Elaborar estudos, planos, programas e projetos para o Sistema de Transporte Coletivo, bem como participar da elaboração daqueles gerais que envolvam o mesmo sistema;
- IX.** Planejar, organizar, fiscalizar e implantar os sistemas de transportes subsidiados, como vale-transporte, o passe escolar e outros previstos em lei ou em ato jurídico de diferente natureza;
- X.** Promover o aperfeiçoamento gerencial dos agentes encarregados da prestação dos serviços;
- XI.** Administrar o Fundo Municipal de Transportes.

Parágrafo Único. Caberá ao Poder Executivo ouvido o Poder Legislativo, estabelecer políticas de investimento e de captação de recursos para o setor, assim como instituir o Conselho Municipal de Transportes e o Fundo Municipal de Transportes (Lei nº 3.620, de 27 de abril de 1.998, regulamentada pelo Decreto nº 2.185, de 24 de outubro de 2.002), observando as seguintes características constitutivas:

- a) Composição das receitas a partir de dotação orçamentária específica, multas aplicadas às operadoras, multas por infração de trânsito, estacionamentos regulamentados na via pública, taxa de gerenciamento do transporte coletivo;
- b) Os recursos do Fundo Municipal de Transportes serão aplicados unicamente em investimentos no sistema de transporte e trânsito do Município.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

Parágrafo Único. A taxa de gerenciamento mensal, que a concessionária ou permissionária está obrigada para com a Municipalidade, é de 3,00% (três por cento) sobre a arrecadação bruta.

- c) A referida taxa será paga até todo dia 10 (dez) do mês subsequente, depois de conferidas as planilhas pela Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana;
- d) Caso haja atraso no referido pagamento incidirá sobre o valor a multa diária de 0,33% (zero vírgula trinta e três por cento) até o limite de 20,00% (vinte por cento);
- e) O débito não pago será inscrito em dívida ativa e imediatamente executado.

Art. 2º. É coletivo o transporte de passageiros executado por ônibus ou outro meio que venha a ser utilizado no futuro, inclusive por trilhos, à disposição permanente do cidadão, sendo a respectiva tarifa, oriunda da planilha de custos, fixada pelo Prefeito Municipal.

Parágrafo Único. No planejamento e implantação do sistema de transportes de passageiros, incluindo as respectivas vias e a organização do tráfego, o transporte coletivo terá prioridade.

Art. 3º. O transporte coletivo de passageiros é serviço público municipal de caráter essencial.

§ 1º. O Município garantirá ao usuário transporte compatível com a dignidade da pessoa humana e, portanto, permanentemente à sua disposição, prestado com eficiência, regularidade, conforto e segurança.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

§ 2º. É direito do usuário do serviço de transporte coletivo o pleno acesso às informações acerca do planejamento, funcionamento e investimentos, planilha tarifária, remuneração e operação do sistema de transporte.

Parágrafo Único. Para efeito desta lei e seu regulamento, bem como dos atos normativos e executivos à operação de serviço público essencial de transporte coletivo urbano de Caçapava, entende-se por:

- I. ACESSIBILIDADE:** Possibilidade e condição de alcance para utilização com segurança e autonomia, total ou assistida, do transporte coletivo rodoviário, urbano e seletivo de passageiros, por pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida;
- II. ADAPTAÇÃO DE ACESSIBILIDADE:** Modificação realizada no veículo destinado ao transporte coletivo rodoviário, urbano e seletivo de passageiros para torná-lo acessível à pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida, garantida por meio do conjunto de adaptações;
- III. CAPACIDADE DO VEÍCULO:** Oferta de lugares disponíveis no veículo do modo de transporte;
- IV. CATEGORIA:** Tipo de serviço que forma o sistema;
- V. PLANILHA TARIFÁRIA:** Instrumento de cálculo de custos para a apuração do valor tarifário para o sistema de transporte coletivo urbano. Compõe a planilha tarifária:
 - a) **Custo de administração.** Valor a ser aplicado sobre os custos operacionais referentes a custos de depreciação e remuneração do capital relativo às máquinas, instalações e equipamentos de manutenção e administração e



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

custos de remuneração do capital empregado no almoxarifado e as despesas administrativas, inclusive do pessoal;

b) **Custo de capital.** Depreciação e remuneração do capital relativo aos veículos da frota total;

c) **Custo operacional.** Somatória das despesas necessárias à operação do veículo.

- VI. CUSTO POR PASSAGEIRO:** Resultado da soma dos custos de capital, operacional e de administração de determinado período, dividido pelo número de passageiros equivalentes transportados no mesmo período;
- VII. DEMANDA TRANSPORTADA:** Número de passageiros reais transportados;
- VIII. FREQUÊNCIA:** Número de viagens, em cada sentido por unidade de tempo;
- IX. FROTA CONTRATADA:** Número de veículos necessários à operação do serviço incluindo-se a reserva técnica;
- X. FROTA PROGRAMADA:** Número de veículos necessários à operação do serviço;
- XI. HORÁRIO:** Momento de partida de cada viagem;
- XII. INTERVALO:** Espaço de tempo entre veículos consecutivos de uma mesma linha;
- XIII. ITINERÁRIO:** Percurso compreendido (ponto terminal principal, pontos de parada, ruas de parada, ruas percorridas, terminais de integração e ponto terminal secundário);
- XIV. LINHA:** Serviço entre pontos terminais e de parada, por itinerário e em horários pré-estabelecidos, operado por um ou mais modos de transporte;
- XV. MICRO ÔNIBUS:** Veículo destinado ao transporte coletivo urbano ou rodoviário de passageiros com capacidade para transporte de até 20 pessoas, com 01 ou 02 portas.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

- XVI. MODO DE TRANSPORTE:** Sistema de produção do serviço de transporte coletivo de passageiros, caracterizado pelo tipo de equipamento utilizado, tais como ônibus, metrô, trem, entre outros;
- XVII. ÔNIBUS ARTICULADO:** Veículo destinado ao transporte coletivo urbano de passageiros, com capacidade de transporte acima de 120 (cento e vinte) pessoas, com 03 (três) ou mais portas;
- XVIII. ÔNIBUS BIARTICULADO:** Veículo destinado ao transporte coletivo urbano de passageiros, com capacidade de transporte acima de 170 (cento e setenta) pessoas, com 04 (quatro) ou mais portas;
- XIX. ÔNIBUS CONVENCIONAL:** Veículo destinado ao transporte coletivo urbano, rodoviário e seletivo de passageiros com capacidade de transporte acima de 20 (vinte) lugares;
- XX. ÔNIBUS DOUBLE DECK:** Ônibus que se caracterizam por ter dois andares, com três ou quatro eixos em razão do seu alto peso. É mais utilizado para turismo de alto padrão e linhas rodoviárias de médias e longas distâncias. Pode conjugar distintas características em cada um de seus andares, como por exemplo, executivo no salão superior e leito no inferior;
- XXI. ÔNIBUS EXECUTIVO:** Ônibus que oferecem poltronas e arranjo interno mais confortável que o ônibus convencional;
- XXII. ÔNIBUS LEITO:** Ônibus com dimensões e arranjo físico das poltronas de forma a possibilitar a acomodação e conforto diferenciado aos usuários, atendendo aos propósitos esperados;
- XXIII. ÔNIBUS PADRÃO:** Veículo destinado ao transporte coletivo urbano de passageiros com capacidade de transporte acima de 80 (oitenta) pessoas, com 03 (três) a 05 (cinco) portas;
- XXIV. ÔNIBUS PISO BAIXO:** Veículo destinado ao transporte coletivo urbano de passageiros, onde o piso interno pode ser rebaixado em alguma seção do salão de



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

- passageiros, seja na dianteira, na parte central, na traseira ou ainda, em sua totalidade;
- XXV. ÔNIBUS RODOVIÁRIO:** Ônibus que transita por estrada municipal, estadual ou federal, sem catraca, podendo ou não dispor de dispositivo eletrônico de controle e tarifação, e que permite o transporte de bagagem em compartimento específico;
- XXVI. ÔNIBUS SEMILEITO:** Ônibus com arranjo físico interno diferenciado, com nível de conforto próximo ao ônibus leito. Devem possuir poltronas amplas com apoio de pernas;
- XXVII. SELO DE ACESSIBILIDADE:** Selo de Identificação da Conformidade adotado pelo Inmetro, preenchido e emitido por Organismo de Inspeção Acreditado e Entidade Técnica Pública ou Paraestatal, após aprovação técnica das inspeções da adaptação de acessibilidade em veículos de características rodoviárias ou urbanas para o transporte de passageiros;
- XXVIII. SÍMBOLO INTERNACIONAL DE ACESSIBILIDADE:** Símbolo que identifica, assinala ou indica o local, equipamento ou serviço habilitado ao uso de pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida;
- XXIX. VEÍCULO ACESSÍVEL:** Veículo destinado ao transporte coletivo urbano de passageiros que sofreu modificação de suas características originais de fábrica, para permitir o acesso, deslocamento e acomodação segura de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida;
- XXX. OPERADORA:** Empresa transportadora à qual, em conformidade com a legislação vigente, foi transferida a operação do serviço sob qualquer modalidade;
- XXXI. OPERADORA CONTRATADA:** Empresa transportadora contratada pelo Município de Caçapava para operar parte ou em seu total o serviço;
- XXXII. ORDEM DE SERVIÇO – O.S:** Documento contendo as determinações da Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana à operadora para execução de serviços nele especificado, com todos os dados necessários para tanto;



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

- XXXIII. PASSAGEIROS EQUIVALENTES:** Número de usuários que pagaram integralmente a tarifa de utilização efetiva, acrescido do número de usuários inversamente proporcional ao desconto obtido na tarifa de utilização efetiva;
- XXXIV. PONTO TERMINAL PRINCIPAL:** Local onde se inicia a viagem de uma determinada linha, definido na O.S.;
- XXXV. PONTO TERMINAL SECUNDÁRIO:** Local onde se encerra a viagem de uma determinada linha, definido na O.S.;
- XXXVI. PONTOS DE PARADA:** Locais pré-estabelecidos para embarque e desembarque de passageiros ao longo do itinerário da linha;
- XXXVII. PREÇO DE UTILIZAÇÃO DE TERMINAL:** Valor a ser pago pela operadora ao Município de Caçapava devido à utilização de terminal estabelecido em quantias diferenciadas por linhas, de acordo com as respectivas características físicas, operacionais e econômicas;
- XXXVIII. REMUNERAÇÃO:** Valor total auferido com a coleta da tarifa;
- XXXIX. RESERVA TÉCNICA:** Número de veículos necessários à manutenção da frota e que integra a frota contratada;
- XL. TARIFA DE UTILIZAÇÃO EFETIVA:** Preço determinado pela Administração Municipal a ser pago pelo usuário para utilização do serviço;
- XLI. TEMPO DE VIAGEM:** Duração total da viagem, computando-se os tempos de percurso e de paradas nos terminais;
- XLII. TERMINAL DE INTEGRAÇÃO:** Equipamento urbano destinado à integração física, operacional e tarifária, intermodal, onde os usuários são transferidos para complementação da viagem;
- XLIII. VEÍCULO:** Equipamento destinado à realização do transporte de passageiros;
- XLIV. VIAGENS DOS VEÍCULOS:** Deslocamento de ida e / ou volta entre os terminais principal e secundário.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

1.9.2 Do regime jurídico da operação.

Art. 4º. É coletivo o transporte de passageiros executado por ônibus ou outro meio que venha a ser utilizado no futuro, inclusive por trilhos, à disposição permanente do cidadão, ficando o executivo autorizado a delegar esses serviços a terceiros, mediante concessão, permissão ou autorização, sendo a respectiva tarifa, oriunda da planilha de custos, fixada pelo Prefeito Municipal.

Parágrafo Único. No processo de contratação será observada a legislação vigente sobre licitações públicas, nas suas exigências, dispensas e inexigibilidades, bem como respeitado o direito de preferência das prestadoras do serviço, na data da concorrência em igualdade de condições.

§ 1º. A delegação através do regime de concessão será, necessariamente, precedida de processo licitatório e de autorização legislativa.

§ 2º. A delegação através do regime de permissão será necessariamente precedida de processo licitatório e a título precário.

§ 3º. Poderá ser outorgada autorização a título precário, para os fins previstos no artigo 6º - §2 desta lei, desde que o prazo de duração dos serviços não ultrapasse 90 (noventa) dias.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

§ 4º. O prazo de vigência da permissão ou concessão de que trata este artigo será de no máximo 05 (cinco) anos prorrogável por igual período, observado o seguinte procedimento:

- a) A empresa delegatária deverá manifestar, por escrito, com antecedência mínima de 06 (seis) meses do término da permissão ou concessão, seu interesse na prorrogação da prestação dos serviços, sob pena de preclusão;
- b) A prorrogação da permissão ou concessão dependerá da vontade exclusiva do Poder Executivo, ouvido o Poder Legislativo, considerado as razões de conveniência operacional técnica ou administrativa e o adequado desempenho da empresa delegatária;
- c) Inexistindo interesse de qualquer das partes na prorrogação da permissão ou concessão, nos quatro meses antecedentes ao término do prazo estabelecido, o Poder Executivo procederá à licitação de modo a garantir a continuidade dos serviços à comunidade;
- d) Em nenhuma hipótese a permissionária ou concessionária poderá interromper seus serviços, até que a nova empresa delegatária entre em operação.

§ 5º. Às empresas permissionárias ou concessionárias, compete executar pessoalmente o objeto da permissão ou concessão, vedada à transferência de responsabilidades ou subcontratações não autorizadas pela Administração Municipal.

§ 6º. A fim de preservar a justa remuneração de seus serviços, é garantido às permissionárias ou concessionárias o equilíbrio econômico – financeiro na prestação dos serviços.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

Art. 5º. A contratação de terceiros impõe a vinculação dos meios materiais e humanos utilizados pelas empresas delegatárias, como veículos, garagens, oficinas, pessoal e outros, vinculando-os ao serviço automaticamente, não podendo ser desvinculado sem prévia e escrita anuência do Município de Caçapava.

§ 1º. A vinculação desses meios não inibe sua utilização em outros serviços de transporte, desde que não represente prejuízos ao serviço ao qual estão vinculados com o Município de Caçapava, e previamente autorizados por esta.

§ 2º. A operadora não poderá dispor sob qualquer justificativa dos meios materiais utilizados e vinculados ao serviço sem prévia e escrita anuência da Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana.

§ 3º. Excluem-se o material de consumo, desde que sempre repostos nos níveis adequados à prestação do serviço e a admissão do pessoal, obedecidas as formalidades legais, e desde que mantido o número de pessoas adequado à operação regular do serviço.

§ 4º. A operadora contratada fornecerá à Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana uma relação dos meios de que trata o caput no momento da contratação, para os fins da circulação também nele prevista.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

1.9.3 Do serviço.

Art. 6º. Os serviços de transporte coletivo, integrantes do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Caçapava, estarão classificados como regulares ou extraordinários.

§ 1º. São regulares os serviços de transporte coletivo executados de forma contínua e permanente, obedecendo a horários, itinerários e pontos de parada pré-estabelecidos.

§ 2º. São extraordinários os serviços de transporte coletivo, executados e explorados em atendimento às necessidades excepcionais de transporte, causadas por fatos eventuais.

Art. 7º. A Administração Municipal estabelecerá os itinerários, pontos de parada e terminais, limite de velocidade, frota e horários das linhas de transporte coletivo, de modo a atender o interesse público.

§ 1º. As empresas operadoras não poderão alterar as características operacionais das linhas, definidas no “caput” deste artigo, sem prévia autorização da Administração Municipal.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

§ 2º. As empresas operadoras ficam obrigadas a afixar, em locais visíveis, na parte interna e externa dos veículos e em pontos determinados do itinerário das linhas, as informações referentes ao “caput” deste artigo, observando as exigências e especificações definidas pela Administração Municipal.

1.9.4 Da operadora dos serviços.

Art. 8º. É dever da operadora, além de outros dispostos no instrumento jurídico de transferência da operação do serviço, qualquer que seja ele:

- I.** Operar o transporte coletivo de acordo com as normas vigentes, cumprindo as ordens de Serviço de Operação – O.S., emitidas pela Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana;
- II.** Preencher as guias, formulários, outros documentos e controles não documentais ligados à operação, administração, manutenção e segurança do serviço, dentro dos prazos, modelos e outras normas fixadas pela Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana;
- III.** Efetuar sua escrituração contábil e levantar os demonstrativos financeiros mensais, semestrais e anuais, de acordo com os planos de contas, modelos e padrões determinados pela Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana sendo respeitada a legislação geral;
- IV.** Manter sempre atualizada sua escrituração, de sorte a emitir os demonstrativos de que trata a legislação pertinente, nos prazos fixados pelo Município de Caçapava através dos órgãos competentes, bem como para permitir eventual fiscalização ou auditoria da mesma;



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

- V.** Cumprir o Regulamento de Operação, e outros que forem expedidos pelo Prefeito Municipal, bem como portarias e outras normas complementares;
- VI.** Somente contratar pessoal devidamente habilitado e com comprovada experiência para as funções de operação, manutenção e reparo dos veículos;
- VII.** Somente operar com veículos que tenham as condições de circulação tal como previsto nas normas vigentes;
- VIII.** Manter a frota patrimonial com a idade média máxima de 05 (cinco) anos, devendo este dispositivo ser obedecido no prazo máximo de 06 (seis) meses a contar da publicação desta lei;
- IX.** Dar condições de pleno funcionamento aos serviços sob sua responsabilidade;
- X.** Executar o serviço em rigoroso cumprimento de horário, frequência, frota, tarifa de utilização efetiva, itinerário, pontos de parada e terminais definidos pela Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana;
- XI.** Submeter-se à fiscalização facilitando a ação e cumprindo as determinações no que não contrariar este regulamento;
- XII.** Apresentar sempre que for exigido os seus veículos para vistoria técnica comprometendo-se a sanar, em prazo determinado pelos órgãos competentes da Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana, as irregularidades que possam comprometer o conforto, a segurança e a regularidade do transporte de passageiros retirando do tráfego os veículos cujos defeitos comprometam a segurança da operação, os quais deverão ser substituídos por outros com as mesmas características, de forma que o atendimento dos serviços de nenhum modo possa ser prejudicado;
- XIII.** Manter as características fixadas pela Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana para o veículo, segundo a categoria do serviço em execução;



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

- XIV.** Preservar a inviolabilidade dos instrumentos de controle de passageiros e outros dispositivos de controle determinados pela Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana;
- XV.** Apresentar seus veículos para o início de operação em adequado estado de conservação e limpeza;
- XVI.** Comunicar à Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana, no prazo de 48 (quarenta e oito) horas contados do evento, a ocorrência de acidentes, informando as providências adotadas e a assistência que foi prestada aos usuários e prepostos;
- XVII.** As mensagens que vierem a ser veiculadas internamente ao veículo serão de caráter institucional, sem fins lucrativos e somente mediante e prévia autorização da Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana, que terá total prioridade dos espaços;
- XVIII.** A empresa contratada deverá repassar para o Fundo Municipal de Transportes, 50% (cinquenta por cento) do valor contratado para divulgação de propagandas que vierem a ser veiculadas externamente ao veículo e no vidro traseiro (vigia);
- XIX.** Fixar o valor da tarifa de utilização efetiva em todos os veículos em operação, em locais e em dimensão visíveis aos usuários, conforme desenho definido pela Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana.

Art. 9º. Os elementos determinantes de cada viagem como itinerário, pontos inicial e final, horários, intervalos, duração, frota e outros serão especificados nas Ordens e Serviço de Operação – O.S, emitidas pela Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana.

1.9.5 Da fiscalização.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

Art. 10. A fiscalização dos serviços de que trata esta lei será exercida pelo Município de Caçapava, através da Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana.

§ 1º. A função de fiscal será exercida exclusivamente por servidores municipais habilitados.

§ 2º. Incumbe aos fiscais efetuar vistorias em geral, lavrar autos de infração para imposição de multas e fiscalizar o cumprimento das normas relativas ao serviço de transporte coletivo de passageiros.

Art. 11. Não será admitida ameaça de interrupção, a solução de continuidade e a deficiência grave na prestação do serviço público essencial de transporte coletivo de passageiros, que estará permanente à disposição do usuário.

§ 1º. Para assegurar a continuidade ou sanar deficiência grave na prestação do serviço, o Município de Caçapava poderá intervir na operação, assumindo total ou parcialmente o controle dos meios materiais e humanos utilizados pelo operador e vinculados na forma do artigo 4º desta lei, através de meios próprios ou outros meios, a seu exclusivo critério.

Parágrafo 1º. A assunção será efetivada após prévia autorização do Prefeito Municipal, em processo administrativo próprio ouvido os órgãos competentes da Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

§ 2º. Assumido o serviço, a Secretaria de Defesa e Mobilidade Urbana será responsável apenas pelas despesas necessárias à respectiva prestação do serviço, cabendo-lhe integralmente, a receita da operação, sem direito de indenização à operadora para com despesas, encargos, ônus, compromissos ou obrigações em geral.

§ 3º. A intervenção ficará limitada ao serviço e ao controle dos meios e bens a ele vinculados, sem qualquer responsabilidade para com os sócios, acionistas, empregados, fornecedores e terceiros em geral.

§ 4º. A intervenção não inibe a revogação, pela Administração Municipal desde que autorizada pelo Prefeito Municipal, da permissão ou concessão, e a aplicação das penalidades cabíveis.

§ 5º. Será considerada deficiência grave na prestação do serviço, para os efeitos deste artigo:

- I.** A redução de 15% (quinze por cento) ou mais dos veículos em operação, sem o consentimento da Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana.
- II.** Ter sido o operador punido por 05 (cinco) vezes ou mais, em um mês, ou por 08 (oito) vezes ou mais em dois meses consecutivos, por irregularidades no cumprimento das Ordens de Serviço – O.S., por operar com veículo sem manutenção periódica, ou em estado de conservação que não assegure condições adequadas de circulação;



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

- III.** Apresentar elevado índice de acidentes na prestação dos serviços, conforme estabelecido nesta lei e Regulamento de Operação;
- IV.** Incurrer em infração que, nos regulamentos ou nas normas gerais da operação, seja considerada motivo para revogação do vínculo jurídico que mantenha com o Município de Caçapava.

Art. 12. A Administração Municipal exercerá permanente fiscalização sobre a execução e a exploração dos serviços disciplinados por esta lei, aplicando as sanções previstas em seu regulamento ou nas normas gerais de operação.

1.9.6 Da operação do serviço.

Art. 13. A operação dos serviços será realizada mediante todos os regulamentos e ordens de serviços emitidas pela Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana através de seus órgãos competentes, sujeitando-se a permissionária às penalidades impostas a cada infração cometida.

§ 1º. Na emissão das O.S. não serão consideradas as linhas como exclusivas de qualquer operadora.

§ 2º. As linhas podem, igualmente, ser prolongadas, encurtadas, suprimidas ou criadas pela Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana, conforme as respectivas O.S.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

§ 3º. Ficam vedadas quaisquer alterações no cumprimento do estabelecido nas O.S. sem prévia anuência da Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana.

Art. 14. Para a operação do serviço o veículo, bem como a tripulação, deverá ter sua documentação em ordem, pronta para ser exibida à fiscalização.

Parágrafo único. A documentação dos motoristas e cobradores deve ficar em local visível para usuário e fiscalização.

Art. 15. Embarque e desembarque de passageiros somente será efetuado nos pontos previamente estabelecidos.

Art. 16. O veículo somente poderá trafegar com suas portas fechadas.

Art. 17. Somente serão permitidas paradas prolongadas nos terminais desde que para cumprir intervalos entre cada viagem, de acordo com a O.S.

Parágrafo 1º. Nos demais pontos, a parada fica limitada ao tempo necessário ao embarque e desembarque de passageiros e controle da fiscalização da Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana, vedada a parada fora do ponto.

Parágrafo 2º. Ficam os ônibus do transporte coletivo do Município de Caçapava autorizados a parar para embarque e desembarque de passageiros portadores de deficiência



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

física, nos locais por estes indicados, desde que respeitado o itinerário original das linhas e a Legislação de Trânsito.

Art. 18. Fica proibida a interrupção das viagens, salvo em caso fortuito ou de força maior.

Parágrafo único. Ocorrida quaisquer das hipóteses deste artigo, inclusive as dos artigos 19 e 20, a operadora fica obrigada a tomar imediatas providências para o seu prosseguimento, ou devolver o valor referente à tarifa de utilização efetiva paga, quando solicitado pelo usuário, além de comunicar o fato à Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana.

Art. 19. No caso de avaria mecânica ou outro defeito, a operadora, por seus prepostos, deve estacionar o veículo fora da faixa própria e de preferência em local de pouco tráfego de sorte a não atrapalhar o trânsito da região e não provocar acidentes.

Art. 20. Igual procedimento será adotado em caso de colisão sem vítimas ou outro acidente que não envolva a necessidade, prevista em Lei, da permanência do veículo no local do acidente.

Art. 21. A operadora somente poderá cobrar dos usuários a tarifa de utilização efetiva, prevista nesta lei.

Art. 22. A operadora se obriga a aceitar como forma de pagamento de passagem, os passes comuns, os passes escolares especificados, vales – transporte, bilhetes e outros passes emitidos ou aceitos pela Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana, ou por entidades



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

por ela delegada desde que estejam dentro do prazo de validade fixado em normas específicas da mesma.

Art. 23. Para assegurar o conhecimento do público, os valores das tarifas de utilização efetiva de que trata este artigo serão afixados em lugar visível no veículo, conforme regulamentação própria.

Art. 24. A operadora será remunerada exclusivamente pela receita auferida na catraca.

Art. 25. A operadora deve arcar por sua conta única e exclusiva, com todas as despesas necessárias à execução do serviço.

Art. 26. Os relatórios e outros documentos que devem ser preparados pela operadora terão por base os dados coletados concomitantemente com os instrumentos de controle do serviço.

Art. 27. Os vales – transporte, passes escolares, passes comuns e outros tipos de passes que eventualmente venham a ser criados para o sistema de transporte coletivo urbano do Município de Caçapava serão comercializados única e exclusivamente pela Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana ou a quem o mesmo designar com prévia anuência.

Art. 28. A operadora quando da não comercialização de passes e vales, deverá receber, conferir e entregar diariamente à entidade emissora os passes e vales, para posterior reembolso na forma prevista em contrato.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

1.9.7 Dos motoristas e o pessoal da operação.

Art. 29. O pessoal das operadoras cujas atividades funcionais impliquem contato direto com o público deverá:

- I.** Apresentar-se devidamente uniformado e identificado, quando em serviço;
- II.** Portar documento de identificação segundo modelo padronizado pela empresa ou associação a quem pertença;
- III.** Manter postura compatível com desempenho de seu cargo;
- IV.** Não portar, em serviço, arma de qualquer natureza;
- V.** Dispor de conhecimento sobre itinerário, tempo de percurso, distância e outros;
- VI.** Manter a ordem e limpeza dos equipamentos de transportes;
- VII.** Não ingerir bebida alcoólica, quando em serviço;
- VIII.** Respeitar os usuários, inclusive aqueles que possuem isenção de passagem.

Parágrafo único. A tripulação é responsável pela boa ordem do veículo em viagem, zelando para que os passageiros não sejam alvo de comportamento indecoroso ou atos incompatíveis com a boa conduta em público, local e demais condições em que o transporte está sendo realizado.

Art. 30. Sem prejuízo do cumprimento da legislação de trânsito e desta lei, os motoristas são obrigados a:

- I.** Dirigir o veículo com prudência, garantindo a segurança, a regularidade e o conforto dos passageiros;



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

- II.** Atender ao sinal de parada feito pelos passageiros no caso de interrupção de viagens;
- III.** Não fumar no interior do veículo de acordo à Lei Estadual nº 13.541, de 07 de maio de 2.009, Lei Antifumo, e à Lei Federal nº 9.294, de 15 de julho de 1.996;
- IV.** Diligenciar novo transporte para os passageiros no caso de interrupção de viagens;
- V.** Não abandonar o veículo, quando parado para embarque e desembarque;
- VI.** Prestar à fiscalização da Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana, sempre que solicitado, os respectivos documentos de habilitação, licenciamento do veículo e outros que lhe forem exigidos por lei, nesta lei ou normas emanadas da Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana.

Parágrafo único. Fiscais populares são os representantes legais de sociedade de amigos de bairro, nomeados pelo Executivo e devidamente credenciados.

Art. 31. Os cobradores deverão:

- I.** Receber os passes e vales ou cobrar a tarifa de utilização efetiva em dinheiro, providenciando o troco correspondente;
- II.** Preencher e entregar os documentos previstos na legislação, nesta lei e em outras normas emanadas pela Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana;
- III.** Colaborar com o motorista em tudo quanto diga respeito à comodidade e segurança dos passageiros e regularidade da viagem;
- IV.** Não fumar no interior do veículo de acordo à Lei Estadual nº 13.541, de 07 de maio de 2.009, Lei Antifumo, e à Lei Federal nº 9.294, de 15 de julho de 1.996;
- V.** Providenciar para que os objetos esquecidos no interior dos veículos sejam entregues à operadora quando encerrar o seu turno de serviço;



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

- VI.** Esclarecer, polidamente, aos usuários sobre horários, itinerários, preços de passagens e demais assuntos correlatos;
- VII.** Não abandonar o veículo, quando parado para embarque e desembarque de passageiros;
- VIII.** Prestar à fiscalização os esclarecimentos que lhe forem solicitados;
- IX.** Exibir à fiscalização, sempre que lhe for solicitado, os documentos que lhe forem exigidos por lei, nesta lei e em outras normas emanadas pela Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana.

Art. 32. Mensalmente as operadoras deverão entregar se solicitado pela Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana, cópia da relação mensal de admissões e demissões entregues ao Ministério do Trabalho, bem como, fornecer estes em formulários próprios e padronizados pela Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana.

1.9.8 Dos equipamentos de operação.

Art. 33. Constituem equipamentos da operação de serviço à frota contratada da operadora concessionária, as respectivas garagens com seus equipamentos e os terminais.

Art. 34. A operadora deverá, para a guarda e manutenção da frota em operação, ter garagem ou garagens exclusivas, para operação do serviço de transporte coletivo, localizadas no Município de Caçapava.

Parágrafo único. A garagem deverá dispor dos equipamentos que forem necessários para operação do serviço, a manutenção e a guarda dos veículos no interior das instalações.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

Art. 35. A frota contratada é composta pelos veículos vinculados à operação do serviço.

§ 1º. Somente poderão compor a frota contratada os veículos que tenham sido fabricados unicamente para utilização em transporte urbano de passageiros, satisfazendo as exigências da legislação de trânsito, da legislação vigente sobre transportes de passageiros, as regras desta lei e as demais normas e especificações emanadas da Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana.

§ 2º. A frota contratada será composta pelo número de veículos suficientes para atender a demanda máxima de passageiros nos serviços operados, acrescida de 10% (dez por cento) a título de reserva técnica. A Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana fixará em O.S. o número de veículos aqui previstos.

Art. 36. Somente poderão circular os veículos que contenham os equipamentos determinados em normas emanadas da Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana.

Art. 37. É vedada a utilização, no serviço, de veículos não vinculados ao mesmo e nem vistoriados pela Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana.

Art. 38. Somente poderão ser utilizados veículos devidamente identificados como vinculados ao serviço público de transporte de passageiros, através de documentação, pinturas, inscrição e outros caracteres determinados pela Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

Art. 39. Além dos documentos referidos como de porte obrigatório no Código de Trânsito Brasileiro – CTB, o veículo em operação deve portar o certificado de vistoria e vinculação ao serviço público, emitido pela Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana.

1.9.9 Da manutenção.

Art. 40. Os serviços de manutenção serão efetuados em rigorosa obediência às instruções e recomendações do fabricante e as normas baixadas pela Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana.

Parágrafo único. A Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana poderá desvincular os veículos contratados da operadora quando estes não apresentarem condições normais de operação e segurança, ficando esta na obrigação de substituí-los imediatamente.

Art. 41. A manutenção e o abastecimento dos veículos devem ser feitos em local apropriado da garagem da operadora, não admitida, sob qualquer pretexto, a presença de passageiros a bordo.

Art. 42. Os veículos somente poderão iniciar a operação do serviço após comprovadamente terem condições normais de tráfego, sem acusar qualquer anormalidade no teste de funcionamento feito na garagem, bem como, após terem sido convenientemente limpos.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

1.9.10 Das infrações, multas, penalidades e recursos.

Art. 43. Serão aplicadas à operadora pelos órgãos competentes da Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana, nos casos de infrações à legislação vigente, a esta lei, ao contrato ou a outro instrumento jurídico de transferência da operação do serviço e às demais normas gerais, as penalidades constantes do presente.

Art. 44. Pela inobservância total ou parcial das obrigações previstas na legislação em vigor, em especial, nas previstas no contrato, poderão ser aplicadas, conforme a natureza e a gravidade da falta, as seguintes penalidades:

- I.** Advertência;
- II.** Multa;
- III.** Afastamento do veículo da operação;
- IV.** Apreensão do veículo;
- V.** Cassação da permissão, concessão ou autorização;
- VI.** Intervenção nos serviços;
- VII.** Afastamento de pessoal.

Parágrafo único. As penalidades serão sempre aplicadas sem prejuízo de o Município considerar rescindido, por culpa da operadora contratada, o vínculo pelo qual foi transferida a operação do serviço.

§ 1º. Cometidas duas ou mais infrações, independentemente de sua natureza, aplicar-se-ão, concomitantemente, as penalidades previstas para cada uma delas.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

§ 2º. A autuação não desobriga o infrator de corrigir a falta que lhe deu origem.

§ 3º. No prazo de 05 (cinco) dias, a contar do recebimento ao auto de infração, a operadora poderá recorrer das penas de advertência, multa, apreensão e interdição do veículo, ao órgão competente do Município de Caçapava, e da pena de cassação da permissão, concessão ou autorização, ao Prefeito Municipal.

Art. 45. As penalidades previstas nos incisos I, II e III do artigo 44 serão aplicadas pelo agente de fiscalização da Secretaria de Defesa e Mobilidade Urbana, as demais penalidades serão aplicadas pelos Diretores ou Chefes de Divisão de Transporte Público e Trânsito e pelo Secretário Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana, aprovadas pelo Prefeito Municipal.

Art. 46. As infrações ao disposto nesta Lei acarretarão à empresa concessionária uma quantia correspondente a determinado número de UFESP ou outro índice que vier a substituí-lo, sendo:

Art. 47. A operadora será responsável pelos seus atos e dos seus prepostos perante a Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana, as Diretorias e Chefias de Transporte Público e Trânsito, os usuários e terceiros.

Art. 48. A CONTRATADA está sujeita a penalidades normativas e contratuais, sendo que as contratuais são aquelas que ferem diretamente as O.S. e as normativas as que afetam as demais cláusulas desta lei conforme discriminado nos artigos 62, 63, 64 e 65.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

Art. 49. A penalidade de recolhimento e afastamento do veículo será aplicada, sem prejuízo da multa cabível, quando:

- I.** Operar serviços não autorizados pelo Município de Caçapava, Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana ou Diretorias ou Chefias Municipais de Transporte Público e Trânsito;
- II.** O veículo não apresentar comprovadamente as condições de segurança exigidas pelas Diretorias ou Chefias Municipais de Transporte Público e Trânsito;
- III.** O veículo estiver operando sem a devida licença da Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana;

§ 1º. No caso do inciso I, o veículo deverá ser recolhido pelos fiscais das Divisões Municipais de Transporte Público e Trânsito e encaminhados ao pátio municipal, sendo sua retirada regulamentada como disposto no artigo 190.

Art. 50. No tocante ao inciso II, o veículo deverá ser recolhido à garagem da mesma para sanar as irregularidades, não sendo considerado como frota em operação para efeito de apuração de custos.

Art. 51. A penalidade de advertência converter-se-á em multa caso não sejam atendidas, no devido prazo, as providências determinadas.

Art. 52. A aplicação das penalidades de advertência ou multa será feita mediante processo iniciado por auto de infração, lavrado por agentes da fiscalização, inclusive com base na avaliação dos dados extraídos do sistema de controle da Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

- I.** Nome da empresa operadora;
- II.** Prefixo ou placa do veículo, quando for o caso;
- III.** Local, quando for possível da infração, data e hora;
- IV.** Descrição da infração cometida;
- V.** Dispositivo legal violado;
- VI.** Valor referente à infração cometida;
- VII.** Assinatura do representante da Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana.

Parágrafo único. A lavratura do auto de infração será levada a efeito, em quantidade de vias de igual teor, determináveis pela Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana. Esta deverá remeter o auto de infração à operadora no prazo máximo de 05 (cinco) dias.

Art. 53. O autuado poderá apresentar defesa por escrito, sem efeito suspensivo, para os Diretores ou Chefes das Divisões de Transporte Público e Trânsito, no prazo de 15 (quinze) dias úteis, contados da data em que tomar ciência do auto de infração.

§ 1º. Apresentada a defesa, os Diretores ou Chefes das Divisões de Transporte Público e Trânsito promoverão as diligências necessárias ao esclarecimento dos fatos, proferindo final julgamento.

§ 2º. Julgado improcedentemente o auto de infração, arquivar-se-á o processo, sendo cancelado o auto de infração.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

§ 3º. Julgado procedente o auto de infração, cabe recurso, sem efeito suspensivo, ao Conselho Municipal de Transporte, no prazo de 15 (quinze) dias úteis contados da data em que for cientificado da decisão.

Art. 54. Independente e até cumulativamente com a aplicação das demais penalidades previstas nesta lei / regulamento, a rescisão do vínculo jurídico também será efetuada quando a CONTRATADA:

- I.** Perder os requisitos de idoneidade e capacidade financeira, técnica ou administrativa;
- II.** Tiver decretada a sua falência;
- III.** Realizar "lockout", ainda parcial.

Parágrafo único. O "lockout" é a recusa por parte da entidade patronal em ceder aos trabalhadores os instrumentos de trabalho necessários para a sua atividade com o objetivo de exercer pressões sobre os trabalhadores, visando frustrar negociação coletiva, ou dificultar o atendimento de reivindicações (greves).

- IV.** Entrar em processo de dissolução legal;
- V.** Cobrar tarifa superior ao preço vigente;
- VI.** Reiteradamente descumprir o disposto no contrato, de tal sorte que ponha em risco a operação do serviço;
- VII.** Reduzir a quantidade de frota sem consentimento da Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana, salvo motivo de força maior ou caso fortuito, justificadamente;



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

Art. 55. A rescisão motivada do vínculo jurídico acarreta à CONTRATADA a inidoneidade para contratar com a Administração Pública Municipal.

Parágrafo único. A rescisão do contrato não impede que o Município tome as providências previstas para os casos de interrupção ou deficiência grave na prestação de serviço.

Art. 56. A CONTRATADA responde civilmente perante terceiros na forma estabelecida no instrumento de transferência da operação do serviço.

Art. 57. A aplicação das penalidades previstas nesta lei não inibe a CONTRATANTE ou terceiros promover a responsabilidade civil ou criminal da operadora e seus agentes na forma legal da legislação própria.

Art. 58. Para o caso das multas contratuais, se julgado procedente o auto de infração e esgotados todos os prazos e recursos previstos neste capítulo, a Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana emitirá guia de recolhimento da multa com vencimento no último dia útil do mês corrente.

Parágrafo único. A CONTRATADA após ter recebido a guia de recolhimento deverá efetuar o pagamento das multas diretamente no Município de Caçapava na conta do Fundo Municipal de Transportes, com vencimento sempre no último dia útil do mês corrente.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

Art. 59. Sem prejuízo do disposto neste artigo, a CONTRATADA fica sujeita às penalidades previstas na legislação municipal, vigente na ocasião da infração, sujeitando-se também ao respectivo processo.

Art. 60. Será considerada reincidente a CONTRATADA que for penalizada pela mesma infração cometida mais de uma vez em menos de 15 (quinze) dias.

Art. 61. Compete ao órgão municipal competente a apreensão do veículo que transporte passageiro(s) sem a devida autorização legal (**transporte clandestino de passageiros**) em acordo com o Decreto nº 1.660, de 26 de fevereiro de 1.999, acarretando as penalidades nele descritas com as seguintes modificações da mesma:

§ 1º. O artigo 2º passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 2º - O valor das multas será a seguinte:

- I.** 100 (cem) UFESP, quando da primeira apreensão ou autuação por transporte irregular;
- II.** 240 (dois centos e quarenta) UFESP, quando da primeira reincidência;
- III.** 360 (três cento e sessenta) UFESP nas demais reincidências;
- IV.** A apreensão do veículo flagrado fazendo transporte clandestino será de no mínimo 72 (setenta e dois) horas (resolução nº 4.287 / 2.014 da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT), até um máximo de 30 (trinta) dias a razão de 10 (dez) UFESP por dia de apreensão;



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

- V.** O tempo de apreensão definitivo será definido após análise do órgão de fiscalização do Município de Caçapava em acordo com os fatores de reincidência, estado do veículo, segurança, histórico de sanções e pendências administrativas com o Município;
- VI.** Passado o tempo máximo de apreensão definido no inciso IV deste artigo, sem a retirada do veículo por parte do proprietário, este adotará a condição de veículo em situação de abandono, passando a se regulamentar de acordo à Lei nº 5.306, de 05 de agosto de 2.014.

Parágrafo único. A multa não exime o infrator de outras taxas devidas para a liberação do veículo.

§ 2º. O artigo 4º passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 4º - Compete à Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana, ou órgão a ela subordinado, fiscalizar o cumprimento do estabelecido nesta lei.

Parágrafo único. Fica o Diretor da Divisão de Transporte Público ou pessoa subordinada a este, ou o Diretor da Divisão de Trânsito ou pessoa subordinada a este, autorizados a estabelecer as normas complementares ao cumprimento desta lei, aprovadas pela Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana.

Art. 62. As **MULTAS CONTRATUAIS** serão:



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

CÓDIGO	DESCRIÇÃO DA INFRAÇÃO	VALOR (UFESP)	REINCIDÊNCIA (UFESP)	PRAZO PARA CORREÇÃO
C – 01	Deixar de operar imotivadamente linha ou atendimento constante em O.S.	22	44	Imediato
C – 02	Transferir a prestação do serviço ou nele fazer-se substituir, sem autorização.	18	36	Imediato
C – 03	Cobrar tarifa de utilização efetiva diferente daquela estabelecida pelo Município.	30	60	Imediato
C – 04	Deixar de completar a frota contratada, determinada pela Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana.	24	48	24 horas
C – 05	Falsificar ou utilizar documento falso em informação prestada à Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana.	30	60	Imediato
C – 06	Alterar itinerário previsto em O.S. (uma multa para cada viagem).	24	1º.- 48 2º.- 96	Imediato
C – 07	Alterar ponto terminal ou intermediário, determinado pela Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana.	18	1º.- 36 2º.- 72	Imediato



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

C – 08	Não iniciar operação de linha ou atendimento no dia determinado, imotivadamente.	30	1º.- 60 2º.- 120	12 horas
C – 09	Recusar o recebimento de passes, bilhetes ou vales transporte, autorizado pela Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana.	18	1º.- 36 2º.- 72	Imediato
C – 10	Operar o veículo com ausência, defeito ou violação de catraca ou lacre da Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana.	48	1º.- 96 2º.- 192	Imediato sob pena de afastamento do veículo
C – 11	Interromper a viagem sem motivo justificado.	30	1º.- 60 2º.- 120	Imediato
C – 12	Não cumprir viagem determinada na faixa operacional conforme estabelecido em O.S. imotivadamente.	18	1º.- 36 2º.- 72 3º.- 144 4º.- 288 5º.- 576	24 horas
C – 13	Transportar passageiros gratuitamente, ressalvadas as exceções previstas no regulamento de transporte.	12	1º.- 24 2º.- 48	Imediato
C – 14	Recusar o embarque ou desembarque de passageiro em ponto de parada	18	1º.- 36 2º.- 72	Imediato



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

	regulamentado.			
C – 15	Atraso no cumprimento do horário inicial das viagens, conforme estabelecido em O.S. imotivadamente, salvo exceções comprovadas.	12	1º.- 24 2º.- 48 3º.- 96 4º.- 192 5º.- 384	24 horas

Art. 63. As **MULTAS NORMATIVAS LEVES** serão:

CÓDIGO	DESCRIÇÃO DA INFRAÇÃO	VALOR (UFESP)	REINCIDÊNCIA (UFESP)	PRAZO PARA CORREÇÃO
L – 01	Deixar de divulgar ou afixar adequadamente comunicação institucional determinada pela Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana.	-	1º.- 6 2º.- 12	24 horas
L – 02	Utilizar na limpeza interna do veículo, substância que prejudique a segurança do usuário.	-	1º.- 9 2º.- 18	Imediato
L – 03	Operar o veículo com janela com defeito.	-	1º.- 6 2º.- 12	24 horas
L – 04	Operar o veículo com vidro quebrado ou sem o mesmo.	-	1º.- 6 2º.- 12	24 horas
L – 05	Operar o veículo com banco solto ou quebrado.	-	1º.- 6 2º.- 12	24 horas



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

L – 06	Operar o veículo com defeito no sistema de iluminação (interna, faróis, lanternas ou luzes do letreiro)	-	1º.- 6 2º.- 12	12 horas
L – 07	Operar o veículo com balaústre, corrimão ou coluna solta ou em falta.	-	1º.- 6 2º.- 12	24 horas
L – 08	Operar o veículo com degrau ou estribo em mau estado.	-	1º.- 6 2º.- 12	24 horas
L – 09	Não afixar no veículo, cartão de identificação da tripulação.	-	1º.- 6 2º.- 12	24 horas
L – 10	Falta de limpeza interna ou externa no veículo.	-	1º.- 6 2º.- 12	12 horas
L – 11	Operar o veículo com defeito nas portas de embarque, desembarque ou saída de emergência.	-	1º.- 9 2º.- 18	24 horas
L – 12	Operar o veículo com defeito no limpador de para-brisas.	-	1º.- 6 2º.- 12	24 horas
L – 13	Usar letreiro de destino incompatível com a linha.	-	1º.- 6 2º.- 12	Imediato
L – 14	Estacionar o veículo em número superior ao permitido nos pontos terminais, prejudicando a operação.	-	1º.- 6 2º.- 12	Imediato
L – 15	Trafegar com porta aberta.	-	1º.- 6 2º.- 12	Imediato



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

L – 16	Permitir o embarque e desembarque do passageiro fora do ponto determinado.	-	1º.- 6 2º.- 12	Imediato
L – 17	Transitar com veículo derramando óleo diesel ou lubrificante em via pública.	-	1º.- 6 2º.- 12	Imediato
L – 18	Tratar passageiro com falta de urbanidade.	-	1º.- 6 2º.- 12	Imediato
L – 19	A tripulação não portar documento de identificação.	-	1º.- 6 2º.- 12	24 horas
L – 20	Operador fumar no interior do veículo.	-	1º.- 12 2º.- 24	Imediato
L – 21	Permitir a atividade de vendedor ambulante no interior do veículo.	-	1º.- 6 2º.- 12	Imediato

Parágrafo único. As multas normativas de caráter leve em sua primeira vez serão de através de “**ADVERTÊNCIA**” passando a ser multa com o valor especificado a partir da reincidência.

Art. 64. As **MULTAS NORMATIVAS MÉDIAS** serão:

CÓDIGO	DESCRIÇÃO DA INFRAÇÃO	VALOR (UFESP)	REINCIDÊNCIA (UFESP)	PRAZO PARA CORREÇÃO
M – 01	Deixar de adotar relatório,	9	1º.- 18	24 horas



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

	impresso ou documento instituído pela Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana.		2º.- 36	
M – 02	\não cumprir prazo estabelecido para entrega de documento à Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana.	9	1º.- 18 2º.- 36	24 horas
M – 03	Operar veículo que não apresentar condições de segurança devidamente comprovada.	53	1º.- 106 2º.- 212	12 horas
M – 04	Alterar as características do veículo sem autorização da Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana.	53	1º.- 106 2º.- 212	24 horas
M – 05	Abastecer ou efetuar manutenção do veículo com passageiro a bordo.	18	1º.- 36 2º.- 72	Imediato
M – 06	Proceder à baldeação de passageiros sem motivo justificado.	18	1º.- 36 2º.- 72	Imediato
M – 07	Permitir o transporte de substâncias inflamáveis, radioativas ou explosivas.	53	1º.- 106 2º.- 212	Imediato
M – 08	Manter em serviço, empregado cujo afastamento fora exigido	18	1º.- 36 2º.- 72	Imediato



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

	pela Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana.			
M – 09	Dificultar, retardar ou impedir a ação da fiscalização da Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana.	36	1º.- 72 2º.- 144	Imediato
M – 10	Operar o veículo sem equipamento obrigatório de segurança.	36	1º.- 72 2º.- 144	12 horas
M – 11	Estacionar o veículo para guarda ou pernoite em local não autorizado pela Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana.	18	1º.- 36 2º.- 72	Imediato
M – 12	Colocar em operação veículo sem portar o documento de registro da Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana.	18	1º.- 36 2º.- 72	24 horas
M – 13	Deixar de inscrever legenda, número, prefixo, interna ou externamente no veículo, conforme determinação da Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana.	75	1º.- 150 2º.- 300	24 horas
M – 14	Abandonar, em via pública, veículo vinculado ao serviço.	36	1º.- 72 2º.- 144	Imediato



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

Art. 65. As **MULTAS NORMATIVAS GRAVES** serão:

CÓDIGO	DESCRIÇÃO DA INFRAÇÃO	VALOR (UFESP)	REINCIDÊNCIA (UFESP)	PRAZO PARA CORREÇÃO
G – 01	Operar linha ou atendimento não autorizado pela Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana.	90	1º.- 180 2º.- 360	Imediato
G – 02	Operar com veículo sem registro na Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana.	90	1º.- 180 2º.- 360	24 horas
G – 03	Colocar em operação veículo lacrado pela Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana.	120	240	12 horas
G – 04	Permitir a condução de veículo por pessoa inabilitada.	120	240	24 horas

1.9.11 Das características dos veículos e acessibilidade.

Art. 66. CONSIDERANDO a necessidade de padronização dos procedimentos para registro das características ou tipos de acessibilidade dos veículos de transporte coletivo de passageiros nos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, bem como os requisitos para vistoria e fiscalização;



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

CONSIDERANDO o disposto nas Leis nº 10.048, de 08 de novembro de 2.000, e nº 10.098, de 18 de dezembro de 2.000, e no Decreto nº 5.296, de 02 de dezembro de 2.004;

CONSIDERANDO o contido nos artigos 98 e 105 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB;

CONSIDERANDO o disposto nas normas ABNT NBR nº 14.022, NBR nº 15.320 e NBR nº 15.570, NBR nº 9.050 e nas Portarias INMETRO nº 260/2.007, 168/2.008, 158/2.009, 358/2.009, 36/2.010, 292/2.010, 364/2.010 e 27/2.011;

Os veículos destinados ao transporte coletivo de passageiros, de aplicação rodoviária, urbana ou seletiva, fabricados ou adaptados com características de acessibilidade para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, deverão apresentar essa informação, no CRV e no CRLV atendendo aos requisitos estabelecidos no Anexo I da Resolução CONTRAN nº 402, de 26 de abril de 2.012.

Art. 67. Para fins deste item (Das características dos veículos) serão aplicadas as seguintes definições:

- I. Deficiência:** Toda perda ou anomalia de uma estrutura ou função psicológica, fisiológica ou anatômica que gere incapacidade para o desenvolvimento de atividades, dentro do padrão considerado normal, para o ser humano;
- II. Mobilidade reduzida:** Dificuldade de movimentação permanente ou temporária, gerando redução efetiva de mobilidade, flexibilidade, coordenação motora e percepção. Esse conceito aplica-se a pessoas idosas, gestantes, obesas e com crianças de colo.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

Art. 68. Para cumprimento do disposto no artigo 67 desta lei, a Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana de Caçapava deverá exigir do proprietário do veículo acessível, sem prejuízo da obrigatoriedade de cumprimento dos demais requisitos previstos nesta lei e na legislação metrológica, a apresentação dos seguintes documentos:

- I. Veículos cujos requisitos de acessibilidade que tenham sido conferidos pelo encarregador, apresentação de pelo menos um dos seguintes documentos:
 - a) Documento fiscal de aquisição do veículo de característica urbana para transporte coletivo de passageiros fabricado a partir de 16/10/2.008, contendo a inscrição referente ao atendimento à norma ABNT NBR nº 14.022;
 - b) Documento fiscal de aquisição do veículo de característica urbana para transporte coletivo de passageiros fabricado a partir de 01/03/2.009, contendo a inscrição de atendimento às normas ABNT NBR nº 14.022 e 15.570;
 - c) Documento fiscal de aquisição do veículo de característica rodoviária para transporte coletivo de passageiros fabricado a partir de 01/01/2.008, contendo a inscrição de atendimento à norma ABNT NBR nº 15.320;
 - d) Documento fiscal de aquisição do veículo de característica rodoviária que trafega em vias urbanas, utilizado no serviço seletivo para transporte coletivo de passageiros, fabricado a partir de 01/01/2.008, contendo a inscrição de atendimento à norma ABNT NBR nº 15.320;
 - e) Documento fiscal de aquisição do veículo de característica rodoviária que trafegam em vias urbanas, utilizados no serviço seletivo para transporte coletivo de passageiros, fabricado a partir de 18/12/2.010, contendo a inscrição de atendimento à norma ABNT NBR nº 15.320 complementados pelos requisitos de comunicação visual e de segurança estabelecidos pela Portaria nº 364/2.010, do Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial – INMETRO;



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

f) Declaração do encarregador com firma reconhecida por autenticidade, evidenciando que os veículos foram fabricados com as “características” de acessibilidade previstas nas normas citadas nos incisos anteriores ou outras normas que as substituam.

II. Veículos cujos requisitos de acessibilidade que tenham sido conferidos mediante adaptação:

a) Certificado de Segurança Veicular – CSV, fornecido pela Instituição Técnica Licenciada – ITL, que efetuou a inspeção de segurança veicular, contendo o “tipo” de acessibilidade do veículo.

Art. 69. Os veículos acessíveis, sem prejuízo do cumprimento da legislação metrológica, deverão estar devidamente identificados por meio das informações visuais internas e externas, na forma do Anexo II da Resolução CONTRAN nº 402, de 26 de abril de 2.012, e atender, no mínimo, aos seguintes requisitos:

- I.** Os veículos equipados com plataforma elevatória veicular ou que possibilitem o embarque de pessoas com deficiência em cadeira de transbordo ou rampa de acesso deverão possuir o Símbolo Internacional de Acesso – SIA, afixados na forma das figuras 1 a 4 do Anexo II da Resolução CONTRAN nº 402, de 26 de abril de 2.012;
- II.** No caso dos veículos com característica de acessibilidade tipos 01, 1A e 04 (Anexo I da Resolução CONTRAN nº 402, de 26 de abril de 2.012), o letreiro que indica o destino e o número da linha, aplicado na parte frontal superior do veículo, deve ter caracteres na cor amarelo-limão ou verde-limão, fundo preto, podendo ser utilizado letreiro luminoso, garantindo visibilidade e legibilidade à determinada distância para os usuários, em especial as pessoas com baixa acuidade visual (figura 5 do Anexo II da Resolução CONTRAN nº 402, de 26 de abril de 2.012);



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

- III.** Os equipamentos destinados à acessibilidade, como plataforma elevatória veicular, rampa de acesso e cadeira de transbordo, bem como o sistema de ancoragem e cintos de segurança, quando aplicáveis, deverão estar em perfeito estado de conservação e funcionamento;
- IV.** O veículo deve ter no mínimo 10% (dez por cento) dos assentos disponíveis para uso das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida;
- V.** Os assentos reservados deverão estar preferencialmente localizados próximos à porta de acesso, identificados e sinalizados conforme a norma ABNT NBR nº 14.022;
- VI.** Quando o resultado do cálculo referente aos 10% (dez por cento) do total de assentos for fracionado, deve-se adotar o número inteiro superior como quantidade mínima de assentos preferenciais;
- VII.** Junto aos assentos preferenciais ou de uso reservado deve ser afixado um adesivo utilizando símbolos específicos, conforme as figuras 06 e 07 do Anexo II da Resolução CONTRAN nº 402, de 26 de abril de 2.012, indicando quais são as pessoas que possuem o direito legal de uso desses assentos;
- VIII.** Os degraus de acesso dos veículos com acessibilidade devem possuir sinalização na cor amarela, facultada a utilização, em conjunto, de película refletiva para promover melhor condição de visibilidade, conforme a figura 08 do Anexo II da Resolução CONTRAN nº 402, de 26 de abril de 2.012;
- IX.** No salão de passageiros deve haver uma área reservada para a acomodação de forma segura de pelo menos uma cadeira de rodas ou para um cão-guia que acompanha a pessoa com deficiência visual, conforme as figuras 9 e 10 do Anexo II da Resolução CONTRAN nº 402, de 26 de abril de 2.012, observados os requisitos de segurança das normas técnicas ABNT NBR nº 14.022, NBR nº 7.337 e NBR nº 6091.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

Art. 70. Para atendimento do disposto no artigo 195 desta lei, o proprietário do veículo deverá providenciar as informações no CRV e no CRLV, no período do licenciamento anual, observadas no calendário nacional estabelecido na Resolução CONTRAN nº 110/2.000.

Art. 71. O descumprimento das disposições estabelecidas nesta lei sujeita o infrator às penalidades e medidas administrativas previstas Código de Trânsito Brasileiro - CTB, da seguinte forma:

I. Falta da informação do tipo de acessibilidade no CRV / CRLV:

Infração: artigo 230, inciso VII, do CTB;

II. Informações visuais internas ou externas do veículo acessível, sem visibilidade, com caracteres apagados, danificadas, instaladas em desacordo com o Anexo II da Resolução CONTRAN nº 402, de 26 de abril de 2.012, ou ainda, na sua falta:

Infração: artigo 237 do CTB.

III. Falta ou defeito nos equipamentos instalados para acessibilidade:

Infração: artigo 230, inciso IX do CTB.

IV. Equipamentos para acessibilidade instalados em desacordo com os requisitos desta lei:

Infração: artigo 230, inciso X do CTB.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

Art. 72. Os veículos tipo micro-ônibus para o transporte de passageiros conforme o seu tipo, categoria, composição e aplicação, assim como o espaçamento mínimo necessário entre os assentos (bancos / poltronas) estarão de acordo à Resolução DENATRAN nº 416, de 09 de agosto de 2.012, que estabelece os requisitos de segurança para veículos de transporte de passageiros, tipo micro-ônibus, categoria M2 de fabricação nacional e importado e seu Anexo I – Classificação dos veículos para o transporte de passageiros, tipo Micro – ônibus, Categoria M2.

1.9.12 Da política e o cálculo tarifário.

Art. 73. A tarifa do serviço público concedido será fixada pelo preço da proposta vencedora da licitação e preservada pelas regras de revisão previstas nesta Lei, no edital e no contrato.

§ 1º. A tarifa não será subordinada à legislação específica anterior e somente nos casos expressamente previstos em lei, sua cobrança poderá ser condicionada à existência de serviço público alternativo e gratuito para o usuário.

§ 2º. Os contratos poderão prever mecanismos de revisão das tarifas, a fim de manter-se o equilíbrio econômico-financeiro.

§ 3º. Ressalvados os impostos sobre a renda, a criação, alteração ou extinção de quaisquer tributos ou encargos legais, após a apresentação da proposta, quando



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

comprovado seu impacto, implicará a revisão da tarifa, para mais ou para menos, conforme o caso.

§ 4º. Havendo alteração unilateral do contrato que afete o seu inicial equilíbrio econômico-financeiro, o poder concedente, deverá restabelecê-lo, concomitantemente à alteração.

Art. 74. Sempre que forem atendidas as condições do contrato, considera-se mantido seu equilíbrio econômico-financeiro.

Art. 75. No atendimento às peculiaridades de cada serviço público, poderá o poder concedente prever, em favor da concessionária, no edital de licitação, a possibilidade de outras fontes provenientes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, com ou sem exclusividade, com vistas a favorecer a modicidade das tarifas.

Parágrafo 1º. As fontes de receita previstas neste artigo serão obrigatoriamente consideradas para a aferição do inicial equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Parágrafo 2º. Considerar-se-á desclassificada a proposta que, para sua viabilização, necessite de vantagens ou subsídios que não estejam previamente autorizados em lei e à disposição de todos os concorrentes.

§ 1º. Considerar-se-á, também, desclassificada a proposta de entidade estatal alheia à esfera político administrativa do poder concedente que, para sua



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

viabilização, necessite de vantagens ou subsídios do poder público controlador da referida entidade.

§ 2º. Incluir-se nas vantagens ou subsídios de que trata este artigo, qualquer tipo de tratamento tributário diferenciado, ainda que em consequência da natureza jurídica do licitante, que comprometa a isonomia fiscal que deve prevalecer entre todos os concorrentes.

Art. 76. As tarifas poderão ser diferenciadas em função das características técnicas e dos custos específicos provenientes do atendimento aos distintos segmentos de usuários.

1.9.13 Descontos e gratuidades.

Art. 77. As empresas concessionárias do transporte coletivo urbano no Município ficam obrigadas a transportar gratuitamente os idosos a partir de 60 (sessenta) anos, pessoas com deficiência física, mental, visual, auditiva, múltipla e pessoas com mobilidade reduzida, bem como a seu respectivo acompanhante, se necessário, residentes em Caçapava, portadores de credenciais especiais que serão fornecidas pelos distintos órgãos competentes segundo proceda.

§ 1º. As credenciais são intransferíveis, só podendo ser utilizadas pelo beneficiário e seu acompanhante em qualquer horário.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

§ 2º. Aos acompanhantes do beneficiário será fornecida credencial especial para até 02 (dois) pessoas por deficiente, as quais serão indicadas pelo portador da deficiência ou seu responsável legal.

§ 3º. Terá direito à gratuidade no transporte somente um acompanhante por vez, desde que devidamente credenciado.

§ 4º. O Município de Caçapava poderá fornecer vale-transporte para o retorno dos acompanhantes, no sentido escola/casa, bem como para buscar o acompanhado no final do período escolar, sentido casa/escola.

§ 5º. As pessoas idosas seguirão os critérios para enquadramento no benefício previsto no caput deste artigo, conforme definições dispostas no Decreto Federal nº 3.298, de 20 de dezembro de 1.999, e deverão comprovar esta condição apresentando documento de identidade oficialmente reconhecido.

§ 6º. Os critérios para enquadramento no benefício e expedição das respectivas credenciais para pessoas portadoras de deficiência previsto no caput deste artigo são aqueles dispostos na Lei Complementar Estadual nº 666 de 26, de novembro de 1.991, no Decreto Estadual nº 34.753, de 01 de abril de 1.992 e nas atualizações destas.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

Art. 78. As credenciais que forem emitidas a partir da data de publicação desta lei terão validade conforme estabelecidas na legislação vigente.

Art. 79. Para a expedição das credenciais aos acompanhantes deverá ser comprovada a necessidade da companhia por órgão da Saúde Pública, ficando as mesmas expressamente vinculadas à credencial do beneficiário, com a visível expressão "ACOMPANHANTE".

Art. 80. As credenciais previstas nesta lei serão expedidas no prazo máximo de 45 (quarenta e cinco) dias a partir da data do requerimento, e só terão validade quando apresentadas pelos portadores junto à cédula de identidade (RG).

Art. 81. Têm direito ao pagamento da tarifa reduzida a 50% (cinquenta por cento) os estudantes regularmente matriculados em estabelecimento de ensino oficial ou reconhecidos oficialmente e os que frequentam programas de cursos profissionalizantes mantidos por entidades reconhecidas de utilidade pública e sem fins lucrativos devidamente identificados como tal.

Art. 82. Os fiscais do Município de Caçapava, quando em serviço e devidamente credenciados e identificados não pagarão tarifa no sistema de transporte coletivo municipal.

1.9.14 Dos direitos e obrigações dos usuários.

Art. 83. São direitos e obrigações dos usuários:

- I.** Receber serviço adequado;



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

- II.** Receber do poder concedente e da concessionária informação para a defesa de interesses individuais ou coletivos;
- III.** Obter e utilizar o serviço, com liberdade de escolha, observadas as normas do poder concedente;
- IV.** Obter e utilizar o serviço, com liberdade de escolha entre vários prestadores de serviços, quando for o caso, observados às normas do poder concedente;
- V.** Levar ao conhecimento do poder público e da concessionária as irregularidades de que tenham conhecimento, referentes ao serviço prestado;
- VI.** Comunicar às autoridades competentes os atos ilícitos praticados pela concessionária na prestação do serviço;
- VII.** Contribuir para a permanência das boas condições dos bens públicos através dos quais lhes são prestados os serviços.

Art. 84. As concessionárias de serviços públicos, de direito público e privado, são obrigadas a oferecer ao consumidor e ao usuário, dentro do mês de vencimento, o mínimo de seis datas opcionais para escolherem os dias de vencimento de seus débitos.

1.9.15 Disposições finais e transitórias.

Art. 85. A presente lei se aplica às concessões, permissões e autorizações em vigor.

Art. 86. Ficam revogadas as leis referentes a gratuidades no transporte coletivo n° **2.741**, de 19 de dezembro de 1.990, n° **2.776**, de 08 de maio de 1.991, n° **2.871**, de 30 de dezembro de 1.991, n° **3.452**, de 24 de abril de 1.997, n° **3.512**, de 30 de setembro de 1.997, n° **3.726**, de 18 de agosto de 1.999, n° **3.932**, de 08 de novembro de 2.001, além dos Decretos n° **1.454**, de 22 de julho de 1.997 e n° **1.479**, de 29 de setembro de 1.997.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

Ficam revogadas as leis referentes ao transporte de pessoas com deficiência e idosos **nº 3.451**, de 24 de abril de 1.997, **nº 3.565**, de 04 de dezembro de 1.997, **nº 5.075**, de 19 de agosto de 2.011, **nº 4.845**, de 12 de maio de 2.009 e **nº 4.022**, de 03 de setembro de 2.002.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

1.10 CAPITULO X. Transporte escolar.

O transporte escolar continuará regido pela normativa atual (Lei nº 3.457, de 06 de maio de 1.997, Lei nº 3.561, de 03 de dezembro de 1.997 e Lei nº 3.863, de 18 de dezembro de 2.000) e regulamentada pelos decretos atuais (Decreto nº 1.849, de 30 de maio de 2.000 e Decreto nº 2.135, de 19 de junho de 2.002), assim como, a definição da área de segurança da área escolar fixada pela Lei nº 5.136, de 02 de maio de 2.012 com as seguintes modificações:

Art. 1º. A Lei Municipal nº 3.561, de 03 de dezembro de 1.997, em seu artigo 3º inciso IX passa a vigorar com a seguinte redação:

IX - Apresentar contrato de transporte com estabelecimento escolar ou entidade interessada, com existência legal, **ou um mínimo de 03 (três) contratos de caráter civil como pessoa física quando feito entre particulares.**

Art. 2º. Os dispositivos legais abaixo relacionados, todos do Decreto nº 1.849, de 30 de maio de 2.000, seu Anexo I e o Decreto nº 2.760, de 19 de dezembro de 2.006, que modifica o Decreto nº 1.849, de 30 de maio de 2.000, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 10". - O permissionário ou prestador de serviço para o transporte de escolares registrado como tal na Secretaria de Defesa e Mobilidade Urbana do Município de Caçapava deverá:



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

- I. Encaminhar ofício de solicitação de exploração de serviço de transporte de escolares para a Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana e este terá o máximo de 30 (trinta) dias para deferir ou indeferir a solicitação;
- II. **Excluído;**
- III. **Excluído;**
- IV. Contratar apólice de Seguro Total para cada um dos veículos inscritos;

Parágrafo único. A apólice de Seguro Total deverá ser apresentada no momento da outorga ou renovação do alvará.

- V. Não utilizar os veículos para uso de transportes de escolares fora das definições deste regulamento. Esta infração pertencerá ao estabelecido para as penalidades do transporte clandestino, enumeradas e definidas no artigo 3º desta lei;
- VI. Cumprir a presente lei e demais legislações correlatas.

Parágrafo único. Os veículos dos prestadores do serviço de transporte de escolares poderão estar registrados em nome da pessoa física ou jurídica desde que, o veículo esteja registrado a nome do permissionário ou prestador do serviço, e sendo avaliada sua condição pela Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana.

ANEXO I - GRUPO A – MULTAS REFERENTES AO SERVIÇO

CÓDIGO	DESCRIÇÃO DA INFRAÇÃO	VALOR (UFESP)	REINCIDÊNCIA (UFESP)	PENALIADADE
A – 01	Utilização de veículo não	18	1º.- 36	MULTA



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

	autorizado.		2°.- 72	
A – 02	Permitir a direção do veículo por motorista não autorizado.	24	1°.- 48 2°.- 96	MULTA
A – 03	Não portar o Alvará de Autorização.	12	1°.- 24 2°.- 48	MULTA
A – 04	Atraso superior a 15 (quinze) dias da renovação do Alvará de autorização.	18	1°.- 36 2°.- 72	MULTA
A – 05	Negar à fiscalização a solicitação de documentação e informações regulamentares quando solicitado.	24	1°.- 48 2°.- 96	MULTA
A – 06	Não possuir Alvará de Autorização. Transporte clandestino de passageiros.	100	1°.- 240 2°.- 360	MULTA E APREENSÃO
A – 07	Não fixar Alvará, selo de vistoria semestral e / ou prefixo do veículo.	12	1°.- 24 2°.- 48	MULTA
A – 08	Não possuir auxiliar quando obrigatório ou, não manter o cadastro atualizado junto à Secretaria de Defesa e Mobilidade Urbana.	12	1°.- 24 2°.- 48	MULTA

ANEXO I - GRUPO B – MULTAS REFERENTES AOS CONDUTORES



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

CÓDIGO	DESCRIÇÃO DA INFRAÇÃO	VALOR (UFESP)	REINCIDÊNCIA (UFESP)	PENALIADADE
B – 01	Não tratar com urbanidade os alunos, pais, responsáveis e a direção da escola.	12	1º.- 24 2º.- 48	MULTA
B – 02	Não se trajar adequadamente.	12	1º.- 24 2º.- 48	MULTA
B – 03	Desrespeitar a fiscalização.	24	1º.- 48 2º.- 96	MULTA
B – 04	Dirigir com velocidade excessiva.	30	1º.- 60 2º.- 120	MULTA
B – 05	Dirigir alcoolizado.	60	1º.- 120 2º.- 240	MULTA E CASSAÇÃO
B – 06	Fumar dentro do veículo.	12	1º.- 24 2º.- 48	MULTA
B – 07	Não atender convocação da Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana.	18	1º.- 36 2º.- 72	MULTA

ANEXO I - GRUPO C – MULTAS REFERENTES AOS VEÍCULOS

CÓDIGO	DESCRIÇÃO DA INFRAÇÃO	VALOR (UFESP)	REINCIDÊNCIA (UFESP)	PENALIADADE
C – 01	Falta de condições de funcionamento, segurança, higiene e conservação.	30	1º.- 60 2º.- 120	MULTA



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

C – 02	Não portar os equipamentos de sinalização obrigatórios.	24	1º.- 48 2º.- 96	MULTA
C – 03	Ultrapassar a capacidade de lotação do veículo.	24	1º.- 48 2º.- 96	MULTA

Art. 3º. Compete ao órgão municipal competente a apreensão do veículo que transporte passageiro(s) sem a devida autorização legal (**transporte clandestino de passageiros**) em acordo com o Decreto nº 1.660, de 26 de fevereiro de 1.999, acarretando as penalidades nele descritas com as seguintes modificações da mesma:

§ 1º. O artigo 2º passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 2º - O valor das multas será a seguinte:

- I.** 100 (cem) UFESP, quando da primeira apreensão ou autuação por transporte irregular;
- II.** 240 (dois centos e quarenta) UFESP, quando da primeira reincidência;
- III.** 360 (três centos e sessenta) UFESP, nas demais reincidências;
- IV.** A apreensão do veículo flagrado fazendo transporte clandestino será de no mínimo 72 (setenta e dois) horas (resolução nº 4.287 / 2.014 da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT), até um máximo de 30 (trinta) dias a razão de 10 (dez) UFESP por dia de apreensão;



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

- V.** O tempo de apreensão definitivo será definido após análise do órgão de fiscalização do Município de Caçapava em acordo com os fatores de reincidência, estado do veículo, segurança, histórico de sanções e pendências administrativas com o Município;
- VI.** Passado o tempo máximo de apreensão definido no inciso IV deste artigo, sem a retirada do veículo por parte do proprietário, este adotará a condição de veículo em situação de abandono, passando a se regulamentar de acordo à Lei nº 5.306, de 05 de agosto de 2.014.

Parágrafo 1º. A multa não exime o infrator de outras taxas devidas para a liberação do veículo.

Parágrafo 2º. As infrações ao disposto nesta Lei acarretarão à empresa concessionária uma quantia correspondente a determinado número de UFESP ou outro índice que vier a substituí-lo.

§ 2º. O artigo 4º passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 4º - Compete à Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana, ou órgão a ela subordinado, fiscalizar o cumprimento do estabelecido nesta lei.

Parágrafo único. Fica o Diretor da Divisão de Transporte Público ou pessoa subordinada a este, ou o Diretor da Divisão de Trânsito ou pessoa subordinada a este, autorizados a



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

estabelecer as normas complementares ao cumprimento desta lei, aprovadas pela Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana.

Art. 4º. Fica acrescentado o Decreto nº 1.849, de 30 de maio de 2.000, em seu Artigo 35, com a seguinte redação:

Parágrafo único. Em caso de substituição do veículo, o permissionário está obrigado a fazer a inscrição do novo veículo no Município de Caçapava e a CIRETRAN / DETRAN, mediante o pagamento da taxa de substituição, e regularizar a substituição para a outorga de permissão de circulação do novo veículo na Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana apresentando toda a documentação requerida.

Art. 5º. O Decreto nº 1.849, de 30 de maio de 2.000, em seu artigo 39 passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 6º. A vistoria dos veículos de transporte escolar será realizada semestralmente pela Circunscrição Regional de Trânsito – CIRETRAN.

Art. 7º. Ficam revogados os §1º e §3º do Artigo 39 do Decreto nº 1.849, de 30 de maio de 2.000.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

1.11 **CAPITULO XI. Rotas de carga.**

Art. 1º. A circulação de caminhões, reboques e semirreboques nas vias e logradouros situados no perímetro urbano do Município de Caçapava, será regulada por esta lei e demais normas emanadas pelo Poder Executivo tendo em vista a preservação do sistema viário local e da qualidade de vida dos cidadãos.

Art. 2º. Compete à Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana, o planejamento, supervisão, controle, execução e fiscalização da circulação de caminhões, reboques e semirreboques nas vias e logradouros situados no perímetro urbano do Município de Caçapava, compreendido especialmente:

- I.** Planejar, determinar os itinerários, controlar e fiscalizar a circulação dos veículos mencionados no caput deste artigo;
- II.** Aplicar as penalidades pelo não cumprimento das normas estabelecidas nesta lei, seu regulamento e demais normas emanadas pelo Poder Executivo.

Art. 3º. Os caminhões, reboques e semirreboques, com mais de 02 (dois) eixos, somente poderão trafegar nas vias e logradouros situados no perímetro urbano do Município que constem em rota própria determinada pela Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana.

§ 1º. As vias e logradouros públicos que integrarão a rota mencionada neste artigo, dentro do perímetro urbano, serão as seguintes:

- a) Estrada Municipal José Olímpio Simoni;



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

- b) Rodovia Edmir Viana Moura – SP062;
- c) Avenida Marechal Castelo Branco (do nº 2.507 até o final);
- d) Avenida do Expedicionário Manoel Fortunato (antiga Avenida dos Mineiros);
- e) Avenida Arnaldina Bettoni da Costa;
- f) Avenida Subtenente Luiz Gonzaga Toledo Araújo;
- g) Rua Fernando Navajas;
- h) Rua Afonso Henrique;
- i) Ponte sobre o Rio Paraíba do Sul;
- j) Rua Antônio Guedes Tavares;
- k) Estrada José Francisco Alvarenga (antiga estrada de Tataúba);
- l) Estrada Marambaia;
- m) Viaduto sobre a Rodovia Presidente Dutra (entrada da cidade pela Avenida Coronel Manoel Inocêncio);
- n) Rua Antônio de Castro Júnior;
- o) Avenida Henry Nestlé;
- p) Rua Brigadeiro Faria Lima;
- q) Rua Capitão Airton de Araújo;
- r) Rua Manoel A. Bastos Filho;
- s) Avenida Major Nelson Pacheco;
- t) Rua Barreto Leme;
- u) Rua Dr. Rosalvo de Almeida Telles;
- v) Passagem sob a Rodovia Presidente Dutra;
- w) Rodovia João Amaral Gurgel – SP103.

§ 2º. Em caso de força maior e devidamente justificado a rota poderá ser alterada por ato da Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana por período determinado.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

§ 3º. Para fins desta lei, não serão considerados os caminhões monoblocos ou os a serviço do poder público em geral.

§ 4º. Também não serão considerados os caminhões que estejam transportando carga a ser entregue, total ou parcialmente, em imóvel localizado dentro do perímetro urbano do Município, desde que feitas dentro do horário estabelecido pela Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana.

Art. 4º. O Município de Caçapava, através da Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana, se obriga a indicar, sinalizar e conservar a rota a ser seguida pelos veículos mencionados no artigo anterior.

Art. 5º. Sem prejuízo da multa administrativa imposta pela Polícia de Trânsito ou Militar, o não cumprimento das normas contidas nesta lei sujeitará os infratores à apreensão da carga, a qual será mantida em local próprio e às seguintes multas:

- I.** Retenção do veículo;
- II.** Apreensão da carga transportada e seu recolhimento em local designado pela Administração;
- III.** Demais sanções administrativas e penais especificamente cabíveis.

§ 1º. A retenção mencionada no inciso I deste artigo será pelo prazo necessário para se ultimar a apreensão prevista no seu inciso seguinte.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

§ 2º. A liberação da carga apreendida far-se-á mediante o recolhimento de taxa equivalente a 12 (doze) UFESP, por dia de permanência.

§ 3º. A não retirada da carga no prazo de 15 (quinze) dias importará na perda da mesma para a municipalidade, podendo esta utilizá-la em obras públicas ou sociais.

§ 4º. Carga contendo animais ou produtos que exijam armazenamento em condições especiais, não será apreendida, responsabilizando-se o infrator pelo imediato transporte substituto para à liberação da carga.

§ 5º. O carregamento da carga liberada, após o cumprimento do §2º, será executado pelo próprio infrator.

Art. 6º. No mesmo prazo de 15 (quinze) dias desde o momento da apreensão, o interessado poderá ingressar com recurso administrativo à apreensão da carga e / ou pagamento da respectiva taxa.

§ 1º. O recurso previsto no caput deste artigo não tem efeito suspensivo.

Art. 7º. Ficam autorizados a Divisão Municipal de Fiscalização de Transporte Público e Trânsito do Município de Caçapava e a Polícia Militar a praticarem todos os atos necessários ao fiel cumprimento desta lei.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

Parágrafo único. Entre os atos considerados, nos termos do "caput", como necessários, inclui-se o de exigir do condutor as notas fiscais, faturas e outros documentos referentes à mercadoria e seu destino.

Art. 8º. Fica proibido o tráfego de caminhões transportadores de areia de grande e médio porte, pelas vias internas de áreas residenciais, localizadas no perímetro urbano do Município de Caçapava.

§ 1º. Não se inclui nesta proibição:

- a) Caminhões de pequeno porte;
- b) Veículos licenciados em Caçapava, de propriedade de pessoas físicas ou jurídicas, residentes ou localizados neste Município e conduzidos por motoristas que aqui residam, desde que transitem vazios e comprovem o condomínio, através de credencial a ser fornecida pela administração Municipal de Caçapava;
- c) Veículos de pequeno e médio porte que transportem areia ou outro produto a ser utilizado no Município de Caçapava, desde que comprovem esta utilização através de nome e endereço do consumidor ou usuários dos serviços do veículo.

§ 2º. A credencial referida na alínea "b" do parágrafo §1º será fornecida pelo Município de Caçapava, através do setor competente e renovado semestralmente, mediante requerimento do interessado ao condutor com residência no Município, comprovante de residência em nome do condutor ou de ascendente, que deverá ser confirmado pelo Município de Caçapava através de pesquisa, e indicará a placa e número de chassi do caminhão utilizado.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

Parágrafo único. Para fins desta lei são considerados:

- I. Caminhão de grande porte:** Veículo tracionado por uma unidade trator (cavalo mecânico), como semirreboque de dois ou três eixos e carroceria tipo basculante.
- II. Caminhão de médio porte:** Veículo com três eixos em um único chassi e carroceria tipo basculante ou carga seca.
- III. Caminhão de pequeno porte:** veículo com dois eixos em um único chassi e carroceria tipo basculante.

Art. 9º. Fica o Município de Caçapava obrigada a indicar, sinalizar e conservar a rota a ser seguida pelos caminhões areeiros.

Art. 10. No caso de força maior e devidamente justificada, poderá o Senhor Chefe do Executivo, mediante Decreto, autorizar por período não superior a 10 (dez) dias a utilização de vias internas específicas, como rotas provisórias, sendo que de imediato, dará conhecimento da sua decisão ao Comandante da Polícia Militar, bem como o Município de Caçapava.

Art. 11. No caso de desrespeito ao disposto no artigo 7º, em que o condutor do veículo não apresentar a nota fiscal do produto transportado ou que esteja com excesso de peso, além, de outras sanções legais, sofrerá a perda da carga, que será descarregada em local a ser definido pelo Município de Caçapava que, após 15 (quinze) dias, não havendo decisão contrária em vista de recurso ou decisão judicial, poderá utilizá-las em suas obras ou outro fim social, mediante autorização legislativa.

Art. 12. A Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana definirá, por portaria, as vias públicas que constituirão a rota permitida para o trânsito dos caminhões referidos no



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

artigo 3º desta lei, e providenciará a instalação de placas de sinalização adequadas nestas vias.

Art. 13. Ficam revogadas a lei complementar, nº 98, de 29 de dezembro de 1.997, o decreto nº 1.532, de 27 de fevereiro de 1.998, a instrução normativa nº 01, de 04 de março de 1.998, a lei nº 3.401, de 09 de outubro de 1.996 e o decreto nº 1.415, de 09 de abril de 1.997.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

1.12 CAPITULO XII. Horários de carga e descarga.

Art. 1º. Fica proibido o trânsito de veículos com capacidade acima de 3,5 (três vírgula cinco) toneladas, no período das 07h00min as 19h00min, nas seguintes vias públicas do Município de Caçapava:

I. Em toda a extensão das vias:

- a) Rua Sete de Setembro;
- b) Rua treze de Maio;
- c) Travessa do Major Almeida Telles;
- d) Travessa Dr. Emídio Pereira;
- e) Praça da Bandeira.

II. No trecho da:

- a) Praça Dr. Pedro de Toledo, compreendido entre as Ruas Cap. João Ramos e Marquês do Herval;
- b) Rua Cap. João Ramos, compreendido entre a Praça da Bandeira e a Rua Dr. Freitas;
- c) Avenida Cel. Manoel Inocêncio, compreendido entre a Praça da Bandeira e a Rua Marquês do Herval;
- d) Rua Prudente de Moraes, compreendido entre a Praça da Bandeira e a Rua Com. João Lopes.

§ 1º. Excetuam-se do disposto neste artigo os ônibus, os veículos transportadores de produtos perecíveis e de valores, viaturas do corpo de bombeiros, bem como os coletores de lixo.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

§ 2º. Em casos especiais e mediante autorização prévia do órgão competente do Município de Caçapava, os veículos com capacidade acima de 3,5 (três vírgula cinco) toneladas, poderão ter acesso às vias públicas especificadas neste artigo.

Parágrafo único. Para efeitos desta lei, entende-se veículo ligeiro como o veículo com peso bruto igual ou inferior a 3.500 Kg e com lotação não superior a 09 lugares, incluindo o do condutor.

Art. 2º. Fica permitida a entrada de veículos com até 04 (quatro) toneladas para carga e descarga, nos calçadões das ruas Cap. João Ramos, 07 de Setembro e outros que vierem a ser construídos, no período das 20h00min às 07h00min horas.

Parágrafo Único. No mês de dezembro a permissão de que trata este artigo será no período das 23h00min às 07h00min horas.

Art. 3º. Fica proibido o tráfego de veículos automotores e de tração animal no calçadão da Rua Cap. João Ramos ou em outros que vierem a ser construídos.

Art. 4º. Fica a Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana obrigada a proceder à sinalização restritiva nas vias constantes dos artigos 1º e 3º desta lei.

Art. 5º. No caso de danos ao calçadão, nas suas construções e nas propriedades particulares o responsável pagará pelos mesmos.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

Art. 6º. Fica determinado o horário das 07h00min às 19h00min para entrega total ou parcial de carga em imóvel localizado dentro do perímetro urbano do Município.

Art. 7º. A vias e logradouros, dentro do perímetro urbano, que constituirão as rotas para circulação de caminhões, reboques e semirreboques com mais de 3,5 (três vírgula cinco) toneladas serão as seguintes:

- a) Estrada Municipal José Olímpio Simoni;
- b) Rodovia Edmir Viana Moura – SP062;
- c) Avenida Marechal Castelo Branco (do nº 2.507 até o final);
- d) Avenida do Expedicionário Manoel Fortunato (antiga Avenida dos Mineiros);
- e) Avenida Arnaldina Bettoni da Costa;
- f) Avenida Subtenente Luiz Gonzaga Toledo Araújo;
- g) Rua Fernando Navajas;
- h) Rua Afonso Henrique;
- i) Ponte sobre o Rio Paraíba do Sul;
- j) Rua Antônio Guedes Tavares;
- k) Estrada José Francisco Alvarenga (antiga estrada de Tataúba);
- l) Estrada Marambaia;
- m) Viaduto sobre a Rodovia Presidente Dutra (entrada da cidade pela Avenida Coronel Manoel Inocêncio);
- n) Rua Antônio de Castro Júnior;
- o) Avenida Henry Nestlé;
- p) Rua Brigadeiro Faria Lima;
- q) Rua Capitão Airton de Araújo;
- r) Rua Manoel A. Bastos Filho;
- s) Avenida Major Nelson Pacheco;



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

- t) Rua Barreto Leme;
- u) Rua Dr. Rosalvo de Almeida Telles;
- v) Passagem sob a Rodovia Presidente Dutra;
- w) Rodovia João Amaral Gurgel – SP103.

Art. 8º. Ficam revogadas as leis **nº 2.909**, de 04 de maio de 1.992, **nº 2.940**, de 24 de julho de 1.992, **nº 3.065**, de 23 de setembro de 1.993 e **nº 3.652** de 07 de outubro de 1.997.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

1.13 CAPITULO XIII. Rede ciclo viária.

1.13.1 Do planejamento.

Art. 1º. O planejamento da rede ciclo viária do Município de Caçapava ficará a critério dos órgãos responsáveis pelo planejamento urbano, trânsito e transportes, considerando as propostas contidas nos projetos e planos rodoviários e urbanísticos da cidade.

Parágrafo único. O transporte por bicicletas deve ser incentivado em áreas apropriadas, e abordado como modelo de transporte para as atividades do cotidiano da população caçapavense.

1.13.2 Das definições.

Art. 2º. O Sistema ciclo viário do Município de Caçapava observará:

- I.** Rede viária para o transporte por bicicletas, formada por ciclovias, ciclo-faixas, ciclo-rotas, ciclovias operacionais e faixas compartilhadas;

Parágrafo único. Para fins desta lei são consideradas:



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

a) **Ciclovía:** Ciclistas trafegam em faixa exclusiva, isolada fisicamente por grades, blocos de concreto, entre outros tipos de isolamento fixos. Sua construção deverá atender:

§ 1º. Ser totalmente segregada da pista de rolamento do tráfego geral, calçada, acostamento, ilha ou canteiro central.

§ 2º. Poderão ser implantadas na lateral da faixa de domínio das vias públicas, no canteiro central, em terrenos marginais às linhas férreas, nas margens de cursos d'água, nos parques e em outros locais de interesse.

§ 3º. Ter traçado e dimensões adequados para segurança do tráfego de bicicletas e possuindo sinalização de trânsito específica.

b) **Ciclo-faixa:** Uma das faixas da via é destinada à circulação de bicicletas, sinalizada pela pintura no chão;

Parágrafo único. Poderá ser construído a ciclo-faixa quando houver impossibilidade técnica, ou falta de espaço físico para a construção de uma ciclovía.

c) **Ciclo-rota:** Bicicletas e outros veículos dividem a mesma via, mas a preferência é do ciclista e deverá ser sinalizado como tal;

d) **Ciclovía operacional:** Faixa exclusiva instalada temporariamente e operada por agentes de trânsito;

e) **Faixa compartilhada:** A faixa para ciclistas poderá utilizar parte da via pública, desde que devidamente sinalizada, permitindo a circulação compartilhada de



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

bicicletas com o trânsito de veículos motorizados ou pedestres, conforme previsto no Código de Trânsito Brasileiro.

§ 1º. A faixa compartilhada deve ser utilizada somente em casos especiais para dar continuidade ao sistema ciclo-viário ou em parques, quando não for possível a construção de ciclovia ou ciclo-faixa.

§ 2º. A faixa compartilhada poderá ser instalada na calçada, desde que autorizado e devidamente sinalizado pela Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana nos casos em que não comprometer a mobilidade segura e confortável do pedestre.

- II.** Locais específicos para estacionamento de bicicletas: bicicletários, para-ciclos ou similares;
 - a) **Bicicletário:** Infraestrutura para estacionamento de alto número de bicicletas, com segurança, podendo ser cobrada taxa de permanência;
 - b) **Para-ciclo:** Locais de estacionamento sem serviço de segurança ou infraestrutura complementar.
- III.** Articulação do transporte por bicicleta com o Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros, viabilizando os deslocamentos com segurança, eficiência e conforto para o ciclista;
- IV.** Implementação da infraestrutura para o trânsito de bicicletas e introdução de critérios de planejamento para implantação de ciclovias ou ciclo-faixas nos trechos de rodovias em zonas urbanizadas, nas vias públicas, nos parques e em outros espaços naturais;



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

- V.** Implantação de trajetos ciclo-viários onde os desejos de viagem sejam expressivos para a demanda que se pretende atender;
- VI.** Implantação de estacionamento de bicicletas nos terminais e subterminais de ônibus, de trens, de metrô ou qualquer outro terminal de transporte coletivo público, bem como prédios, vias e logradouros;
- VII.** Promoção de atividades educativas visando à formação de comportamento seguro e responsável no uso da bicicleta e, sobretudo, no uso do espaço compartilhado;
- VIII.** Promoção de lazer ciclístico e a conscientização ecológica.

Art. 3º. As novas vias públicas, incluindo pontes, viadutos, deverão prever espaços destinados ao acesso e circulação de bicicletas, em conformidade com os estudos de viabilidade.

1.13.3 Dos estacionamentos.

Art. 4º. A implantação e operação de bicicletários, em imóveis públicos ou privados, poderão ter controle de acesso, poderão ser executadas pela iniciativa privada, sem qualquer ônus financeiro para a municipalidade, exigindo a prévia aprovação e autorização da Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana.

Art. 5º. Os locais de estacionamento públicos e privados devem reservar espaço para estacionamento de bicicletas, na proporção de 01 (uma) vaga de bicicleta para cada 10 (dez) vagas de automóveis, ou seja, um 10% (dez por cento) do total de vagas de estacionamento.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

Art. 6º. Nos estacionamentos pagos, o valor cobrado pelo estacionamento de bicicleta não poderá ser superior a 33% (trinta e três por cento) do correspondente ao cobrado pelo estacionamento de automóvel.

Art. 7º. Os estacionamentos deverão atender às seguintes condições:

- I.** Localização em bolsões isolados das vagas de veículos automotores, como automóveis e motocicletas;
- II.** Facilidade de acesso, com localização no piso mais próximo do logradouro público e acesso garantido aos usuários do estacionamento;
- III.** Instalação de suportes para prender as bicicletas, com distância mínima de 0,75m (setenta e cinco centímetros) entre eles;
- IV.** Comprimento mínimo de 1,80m (um metro e oitenta centímetros), em espaço com pé direito mínimo de 2,00m (dois metros).

Parágrafo único. Poderão ser aceitas configurações e dimensões diversas das estabelecidas no “caput” deste artigo de acordo com a solução adotada no projeto.

Art. 8º. O disposto no artigo 7º desta lei aplica-se aos pedidos de Alvará de Aprovação e Execução de edificação nova, de reforma ou de aprovação de projeto modificativo protocolado a partir da publicação desta lei.

Parágrafo único. Nos pedidos de reforma e de projeto modificativo o número de vagas destinadas a bicicletas será calculado em relação ao acréscimo de área computável solicitado.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

Art. 9º. Ficam isentas do atendimento das disposições desta lei as edificações:

- I.** Localizadas no alinhamento de vias públicas e que não possuam área com acesso para estacionamento;
- II.** Localizadas em vias nas quais o tráfego de bicicletas é proibido pela Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana;
- III.** Que não possuam área de estacionamento.

1.13.4 Da infraestrutura.

Art. 10. As características físicas e de infraestrutura mínimas para a construção de ciclovias e ciclo-faixas deverão seguir os seguintes critérios:

TIPO	VOLUME DE TRÁFEGO (BICICLETAS / HORA)	LARGURA EFETIVA
Ciclo-faixa unidirecional	Todos	1,80 m. (externa) 1,20 m. (interna)
Ciclovia unidirecional	Até 1.000 bic. / hora De 1.000 a 2.500 bic. / hora De 2.500 a 5.000 bic. / hora Acima de 5.000 bic. / hora	De 2,00 m. a 2,50 m. De 2,50 m. a 3,00 m. De 3,00 m. a 4,00 m. De 4,00 m. a 6,00 m.
Ciclovia bidirecional	Até 1.000 bic. / hora De 1.000 a 2.500 bic. / hora De 2.500 a 5.000 bic. / hora Acima de 5.000 bic. / hora	De 2,50 m. a 3,00 m. De 3,00 m. a 4,00 m. De 4,00 m. a 6,00 m. Maior que 6,00 m.
Sobre largura mínima	-	0,50 m.
Inclinação lateral máxima	-	2%
Raios de curva	-	De 3,00 m. a 5,00 m.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

Art. 11. Os materiais utilizados para a construção das faixas de circulação das bicicletas serão:

I. A cor vermelha característica das faixas de circulação das bicicletas poderá ser dada:

- a) Na massa do concreto através de pigmento;
- b) Com uma capa de pintura sobre o piso.

II. O tipo de pavimento:

- a) Intertravado (instalação em locais específicos como, por exemplo, locais de redução da velocidade ou alerta);
- b) Asfalto;
- c) Concreto moldado.

Parágrafo único. Para efeitos complementares na construção de novos sistemas cicloviários, estes deverão atender ao Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta – Bicicleta Brasil, da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana – Ministério das Cidades e ao Código de Trânsito Brasileiro – CTB.

Art. 12. Os eventos ciclísticos, utilizando via pública, serão realizados exclusivamente em rotas, dias e horários autorizados pela Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana, a partir de solicitação expressa formulada pelos organizadores do evento.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

Art. 13. O Executivo deverá incentivar a implantação de ciclovias ou ciclo-faixas nos terrenos marginais às linhas férreas em trechos urbanos, de interesse turístico, nos acessos às zonas industriais, comerciais e institucionais.

Art. 14. A elaboração de projetos e construção de praças e parques, incluindo os parques lineares, com área igual ou superior a 3.000 m² (três mil metros quadrados), deve contemplar o tratamento ciclo-viário nos acessos e no entorno próximo, assim como, para-ciclos no seu interior.

1.13.5 Das permissões de circulação.

Art. 15. No sistema ciclo-viário poderá ser permitido, além da circulação de bicicletas:

- I.** Circular com veículos em atendimento a situações de emergência, conforme previsto no Código de Trânsito Brasileiro e respeitando-se a segurança dos usuários do sistema ciclo-viário;
- II.** Utilizar patins, patinetes e skates, somente em ciclovias e ciclo-faixas;
- III.** Circular com o uso de bicicletas, patinetes ou similares elétricos, desde que desempenhem velocidades compatíveis com a segurança do ciclista ou do pedestre, onde exista trânsito compartilhado.

1.13.6 Das responsabilidades.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

Art. 16. A Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana de Caçapava promoverá ações:

- I.** Educativas permanentes, com o objetivo de promover padrões de comportamento seguros e responsáveis dos ciclistas, assim como campanhas educativas, tendo como público alvo os pedestres, ciclistas e os condutores de veículos automotores, visando divulgar o uso adequado de espaços compartilhados, o respeito e a convivência entre os modais de transporte;
- II.** De conscientização ecológica, da importância do lazer ciclístico e de disseminação do conceito de desenvolvimento sustentável;
- III.** De promoção da acessibilidade da bicicleta aos locais de estacionamento;
- IV.** De aplicação de sinalização vertical, horizontal, semaforica, ou outras sinalizações disponíveis, nas vias aonde há tráfego de ciclistas, informando os veículos automotores sobre o cuidado e respeito com os ciclistas na via;
- V.** De negociação com o Estado de São Paulo visando permitir o acesso e transporte em ônibus de transporte coletivo intermunicipal de ciclistas com suas bicicletas;
- VI.** De estabelecimento de convênios e parcerias com os municípios limítrofes para criação e implantação de projetos integrados de ciclovias e ciclo-rotas.

Art. 17. Para conduzir a formulação de políticas ciclo-viárias para o Município de Caçapava, além de outros temas, foi criado recentemente o Conselho Municipal de Mobilidade Urbana – COMMU, que dependerá da Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade para a implementação dos projetos.

§ 1º. O COMMU terá as funções de deliberar sobre a Política Ciclo-viária do Município de Caçapava, assessorar tecnicamente os órgãos envolvidos na



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

implementação destas políticas, fiscalizar sua implementação e aprovar, conjuntamente com a Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana, projetos ciclo-viários de iniciativa de outras instâncias de governo no território do Município de Caçapava.

1.13.7 Das penalidades.

Art. 18. A inobservância pelos estabelecimentos privados das disposições desta lei sujeitará o infrator as seguintes penalidades:

- a) Multa de 36 (trinta e seis) UFESP, na primeira autuação;
- b) Multa de 72 (setenta e dois) UFESP, na segunda autuação;
- c) Suspensão das atividades por 60 dias na terceira autuação, com a lacração de todas as entradas;
- d) Cassação do alvará de funcionamento, a partir da quarta autuação;
- e) O resto de penalidades será aplicado de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro – CTB.

Parágrafo único. As infrações ao disposto nesta Lei acarretarão à empresa concessionária uma quantia correspondente a determinado número de UFESP ou outro índice que vier a substituí-lo.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

1.14 CAPITULO XIV. Disposições finais.

Constitui parte integrante destas propostas de leis os Anexos II, III, IV, V, VI, VII, VIII e IX.

O Poder Executivo regulamentará estas propostas de leis no prazo máximo de 90 (noventa) dias a contar de sua publicação.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO



2.ANEXO II. FASES DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

CRONOGRAMA GERAL DO PLANO DE TRANSPORTES E MOBILIDADE URBANA																	
ITEM	TEMPO (DIAS)	MÊS 1		MÊS 2		MÊS 3		MÊS 4		MÊS 5		MÊS 6		MÊS 7		MÊS 8	
		Q1	Q2														
Planejamento dos trabalhos	30	■	■														
Conferências Públicas	45		■	■	■												
Análise da situação	60			■	■	■	■										
Instrumentos de Gestão (1ª fase)	180	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■					
Instrumentos de Gestão (2ª fase)	180			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■			
Pesquisas de Opinião	15										■						
Consultas Públicas	45										■	■	■				
Análise de dados	45											■	■	■			
Elaboração do Plano de Transportes e Mobilidade Urbana	240	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Elaboração do Projeto de Lei	120								■	■	■	■	■	■	■		



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

PROGRAMAÇÃO		
ITEM	TRABALHO	TEMPO (DIAS)
Planejamento dos trabalhos	<ul style="list-style-type: none">- Planejamento das atividades.- Cronograma de execução dos trabalhos.- Formação de equipe técnica.- Reparto dos trabalhos.	30
Conferências Públicas	<ul style="list-style-type: none">- Apresentação da Política Nacional de Mobilidade Urbana.- Apresentação do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.- Apresentação para os municípios e início da elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Caçapava.	45
Análise da situação	<ul style="list-style-type: none">- Diagnóstico e Prognóstico.	60
Instrumentos de gestão (1ª fase)	<ul style="list-style-type: none">- Lei de hierarquização viária.- Manual de redução de acidentes de trânsito.- Plano de melhorias para pedestres e ciclistas.- Lei para ações de segurança no corredor ferroviário.- Propostas de adequação dos trechos rodoviários com incidência em áreas urbanas.- Lei de estacionamentos.- Plano de gestão da sinalização viária (após hierarquização).- Plano de infraestrutura tecnológica de sinalização e fiscalização (após implantação ITS).	180
Instrumentos de gestão (2ª fase)	<ul style="list-style-type: none">- Plano de fiscalização (diverso).- Plano de comunicação entre edifícios públicos.- Plano de elaboração do anel viário.- Plano de estudo do corredor de ônibus interurbano.- Criação dos órgãos de ajuda para a elaboração.- Reorganização da legislação e regulamentação.- Construção de indicadores de mobilidade no Município.- Capacitação dos técnicos envolvidos.	180
Pesquisas de opinião	<ul style="list-style-type: none">- Recolhimento de informação variada dos municípios.	15
Consultas Públicas	<ul style="list-style-type: none">- Recolhimento de informação variada dos municípios.- Apresentação de diretrizes do Plano de Mobilidade Urbana.	45
Análise de dados das Pesquisas e consultas públicas	<ul style="list-style-type: none">- Triagem e análise dos dados coletados nas pesquisas de opinião.	45
Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana	<ul style="list-style-type: none">- Digitação do Plano de Mobilidade Urbana.	240
Elaboração das Propostas de Leis	<ul style="list-style-type: none">- Propostas de Leis, a serem submetidas à Câmara Legislativa Municipal, definindo as ações da Administração Pública para os próximos 15 anos, construindo cenários quinquenais.	120
TOTAL = 240 DIAS		



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO



3.ANEXO III. CUADRO RESUMO DE PROPOSTAS / DIRETRIZES



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

PROPOSTAS E PRAZOS		
DESCRIÇÃO	PROPOSTA	PRAZO
Planos urbanísticos	1. Desenvolvimento Urbano.	C / M / L
	2. Adequação urbanística no entorno do eixo da Rodovia Presidente Dutra e linha do trem.	C / M
	3. Plano de calçadas.	C / M / L
	4. Gerenciamento de estacionamento Zona Azul Digital.	C / M / L
	5. Adequação dos estacionamentos públicos / privados.	C
	6. Ampliação do Centro de Operações Integrado – COI.	C
	7. Política contra poluição visual.	C
	8. Pedágio anel viário.	M / L
	9. Cidade Digital – Caçapava Inteligente	C / M / L
	10. Recuperação do Rio Paraíba do Sul.	C / M / L
Sistema viário	1. Projetos viários prioritários.	C
	2. Intervenções viárias.	C / M / L
	3. Semáforos inteligentes.	C / M / L
	4. Radar.	C / M / L
	5. Outros ITS.	C / M / L
	6. Anel viário.	C / M / L
	7. Anel F.O.	M / L
	8. Instalação de ITS no anel viário.	M / L
Transporte coletivo	1. Corredores exclusivos anel viário.	C / M
	2. Corredor intermunicipal.	C / M
	3. Conexão corredor intermunicipal – municipal.	C / M
	4. Modernização terminal municipal.	C
	5. Criação de subterminais.	C / M
	6. Racionalização do sistema de transporte.	C
	7. Modernização da rodoviária.	C
	8. Plano de abrigo de ônibus.	C / M / L
Transporte não motorizado	1. Caçapava Bike Sharing - CBS.	M / L
	2. Plano ciclo-viário.	C / M / L
	3. Criação de ciclo rotas.	C / M / L
Transporte de carga	1. Criação de novas rotas.	C
	2. Restrição horária de carga e descarga.	C
C = CURTO	M = MÉDIO	L = LONGO



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

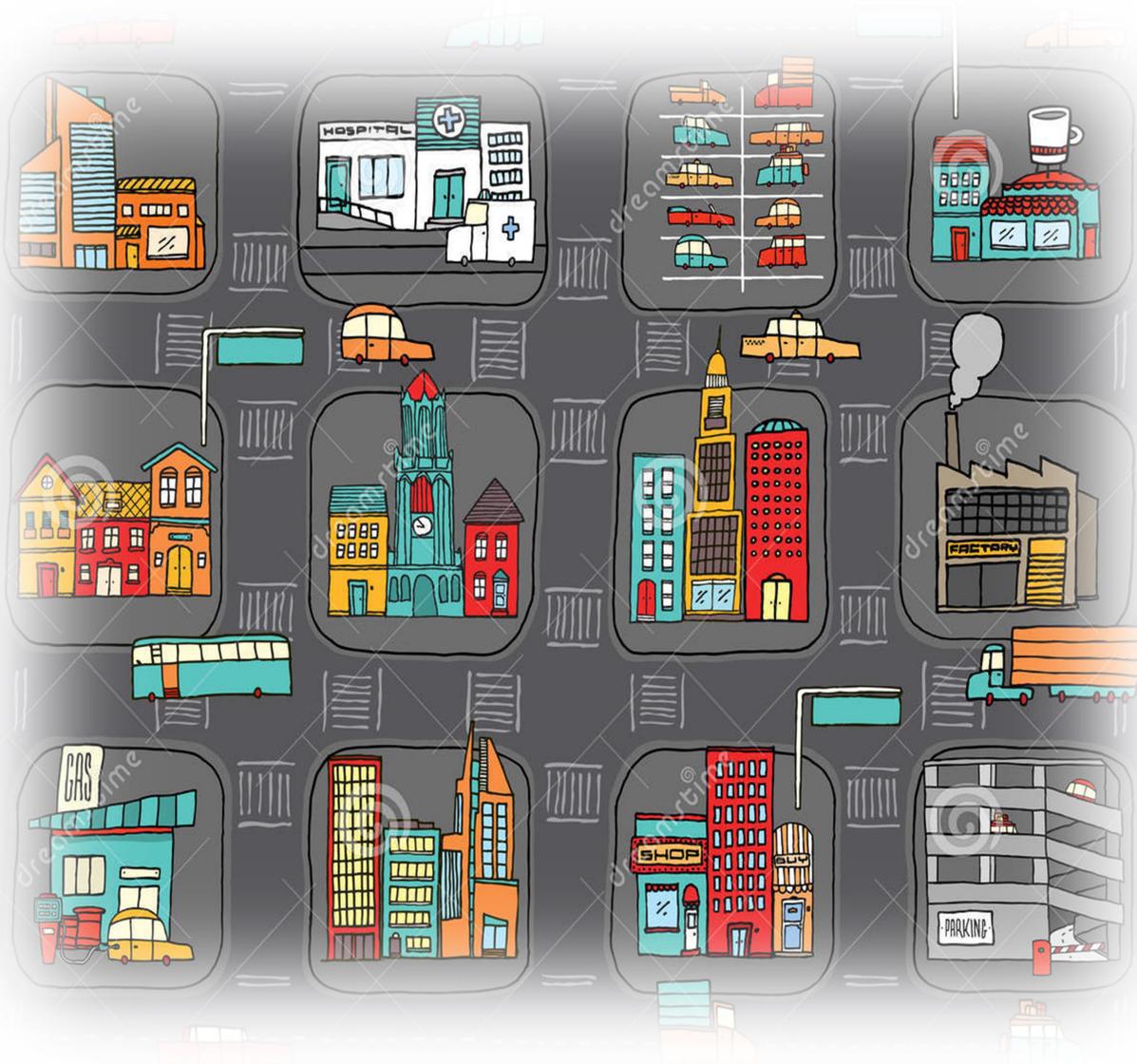
PROPOSTAS POR PRAZOS		
CURTO (2020)	MÉDIO (2025)	LONGO (2030)
Desenvolvimento urbano	Desenvolvimento urbano (<i>Expansão</i>)	Desenvolvimento urbano (<i>Expansão</i>)
Zona Azul Digital	Zona Azul Digital (<i>Expansão</i>)	Zona Azul Digital (<i>Expansão</i>)
Corredores ônibus	Corredores ônibus (<i>Expansão</i>)	-
Intervenções viárias	Intervenções viárias (<i>Expansão</i>)	Intervenções viárias (<i>Expansão</i>)
Plano de calçadas	Plano de calçadas (<i>Expansão</i>)	Plano de calçadas (<i>Expansão</i>)
Plano de abrigos de ônibus	Plano de abrigos de ônibus (<i>Expansão</i>)	Plano de abrigos de ônibus (<i>Expansão</i>)
Plano ciclo-viário	Plano ciclo-viário (<i>Expansão</i>)	Plano ciclo-viário (<i>Expansão</i>)
Ampliação do COI	-	-
Carga / Descarga	-	-
Semáforos inteligentes	Semáforos inteligentes (<i>Expansão</i>)	Semáforos inteligentes (<i>Expansão</i>)
Radar	Radar (<i>Expansão</i>)	Radar (<i>Expansão</i>)
Política contra poluição visual	-	-
Modernização da rodoviária	-	-
Criação de subterminais	Criação de subterminais (<i>Expansão</i>)	-
Anel viário	Anel viário (<i>Expansão</i>)	-
Racionalização do sistema de transporte coletivo	-	-
Conexão terminal interurbano – urbano	Conexão terminal interurbano – urbano (<i>Expansão</i>)	-
-	Caçapava Bike Sharing - CBS	CBS (<i>Expansão</i>)
Criação de rotas para transporte de cargas	-	-
Cidade Digital	Cidade Digital (<i>Expansão</i>)	Cidade Digital (<i>Expansão</i>)
-	Anel ótico no anel viário	Anel ótico no anel viário (<i>Expansão</i>)
-	Criação de pedágio no anel viário	Criação de pedágio no anel viário (<i>Expansão</i>)
-	Instalação de ITS no anel viário	Instalação de ITS no anel viário (<i>Expansão</i>)

Para cada proposta / diretriz será realizado um modelo econômico – financeiro para determinar a viabilidade (custo / benefício) no nível estratégico uma vez aprovado o projeto no Município.

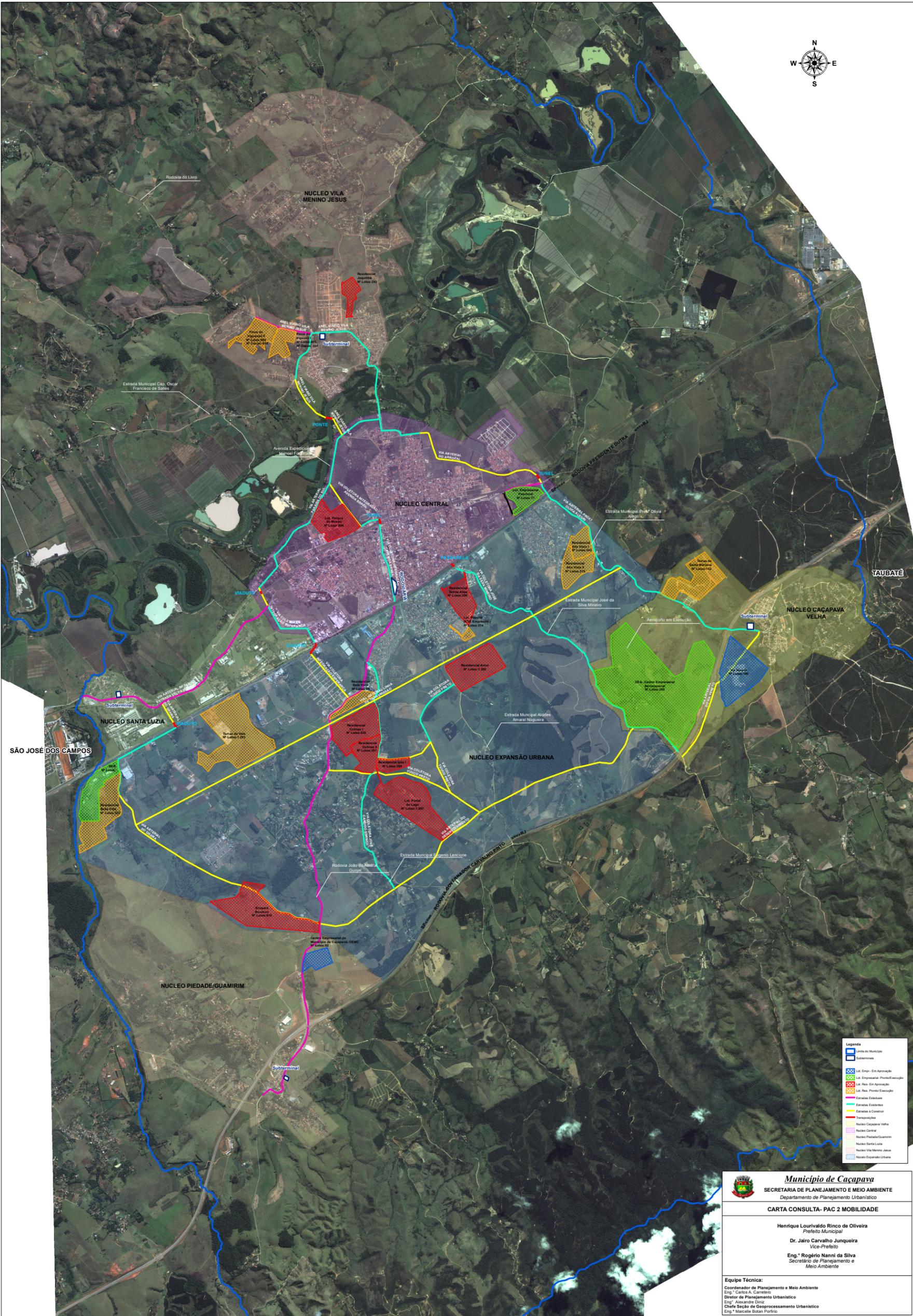


MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO



4.ANEXO IV. PLANTAS DOS EIXOS DE EXPANSÃO URBANA, MACROZONEAMENTO E SISTEMA VIÁRIO URBANO



Legenda

- Limite do Município
- Subterminal
- Lot. Emp. - Em Aproveitamento
- Lot. Emp. - Pronto/Escudo
- Lot. Res. - Em Aproveitamento
- Lot. Res. - Pronto/Escudo
- Estradas Existentes
- Estradas a Construir
- Transpostas
- Núcleo Caçapava Velha
- Núcleo Central
- Núcleo Piedade/Guamirim
- Núcleo Santa Luzia
- Núcleo Vila Menino Jesus
- Núcleo Expansão Urbana

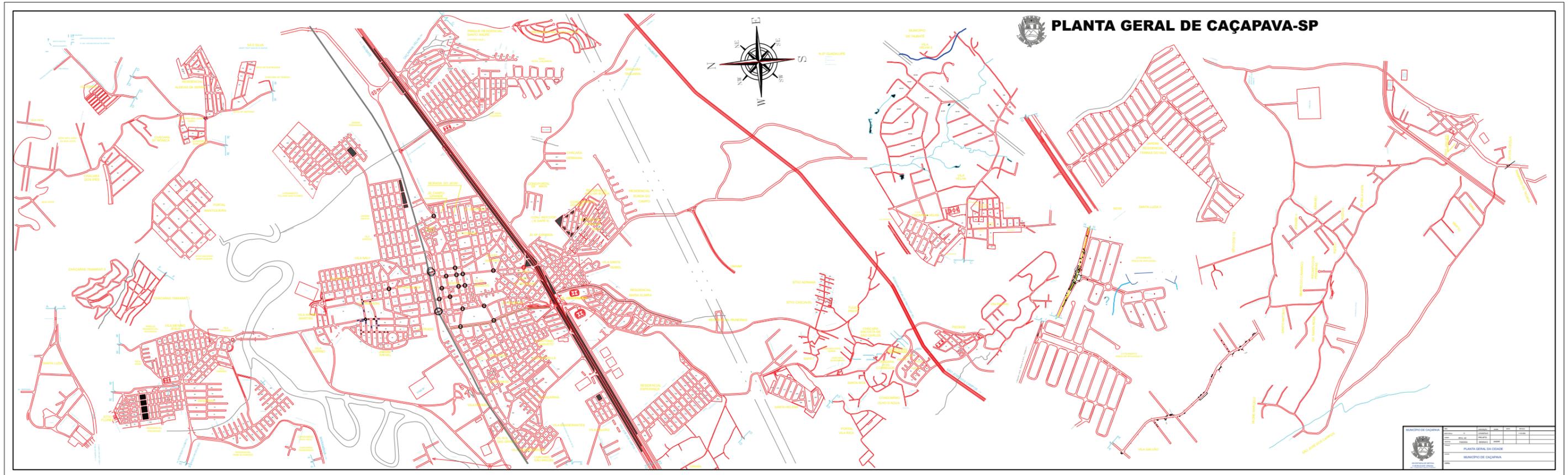
Município de Caçapava
SECRETARIA DE PLANEJAMENTO E MEIO AMBIENTE
Departamento de Planejamento Urbanístico
CARTA CONSULTA- PAC 2 MOBILIDADE

Henrique Lourivaldo Rincó de Oliveira
Prefeito Municipal

Dr. Jairo Carvalho Junqueira
Vice-Prefeito

Eng.º Rogério Nanni da Silva
Secretário de Planejamento e Meio Ambiente

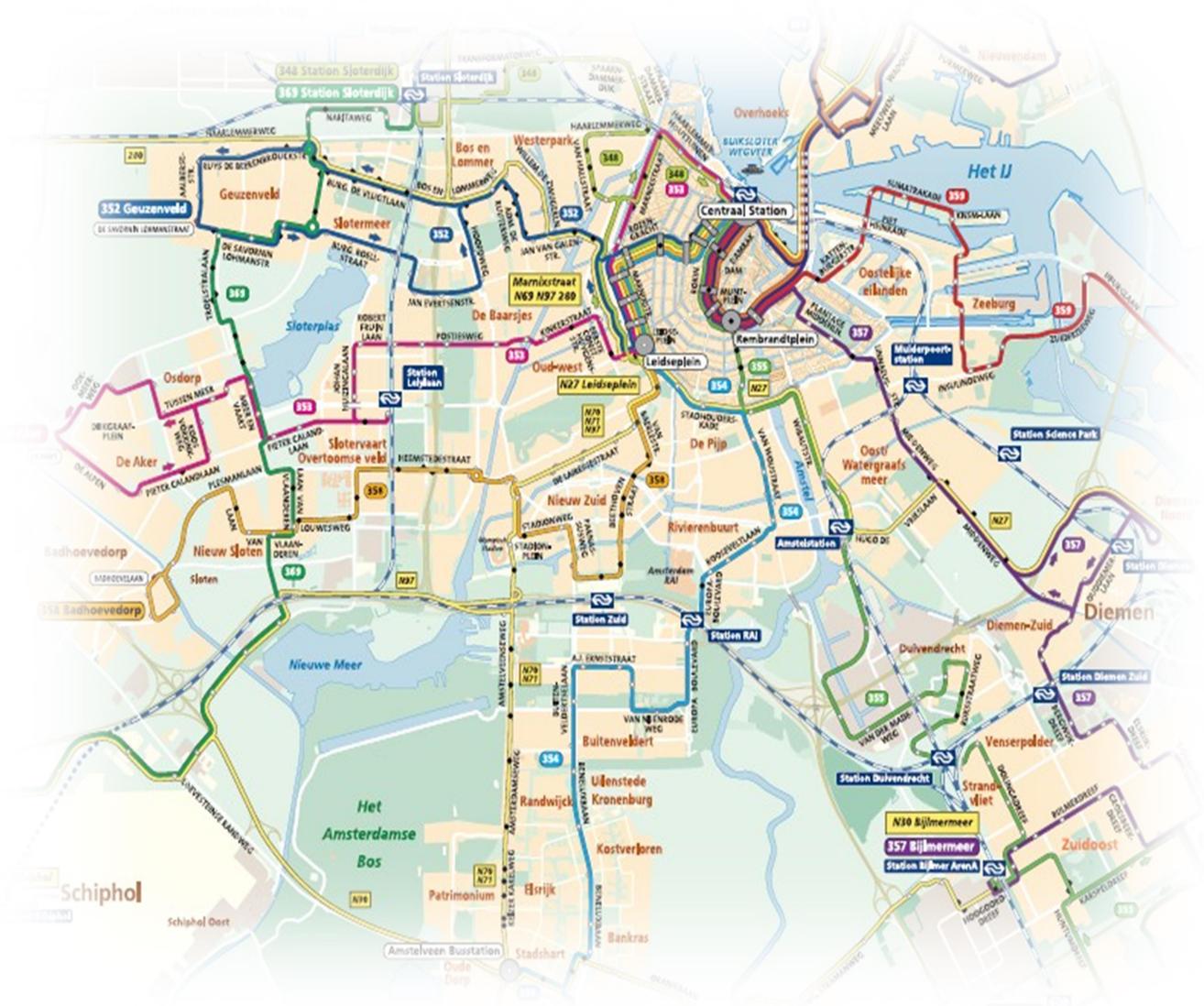
Equipe Técnica:
Coordenador de Planejamento e Meio Ambiente
Eng.º Carlos A. Camargo
Diretor de Planejamento Urbanístico
Eng.º Alexandre Diniz
Chefe Seção de Geoprocessamento Urbanístico
Eng.º Marcelle Botas Portino



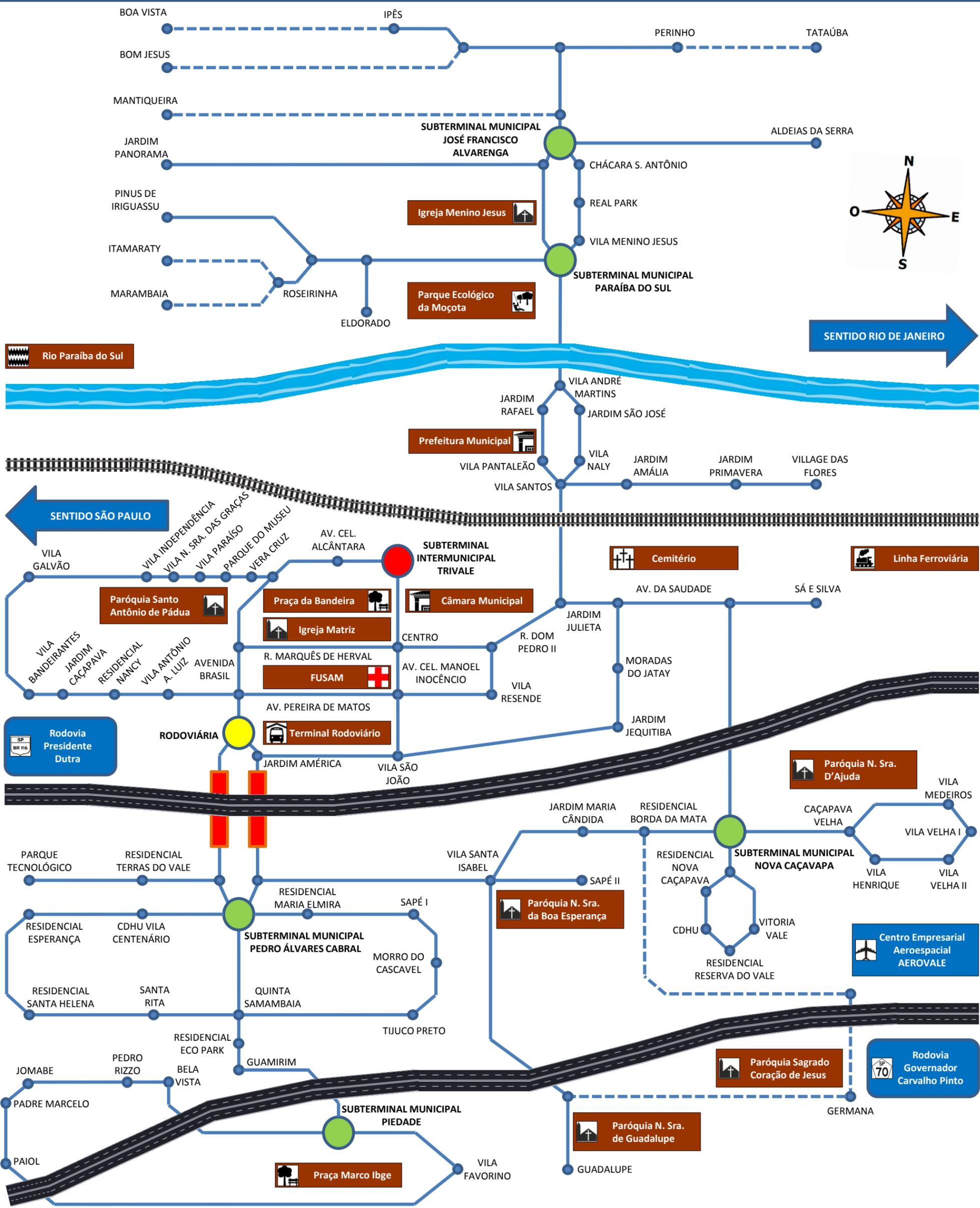


MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO



5.ANEXO V. PROPOSTA DO NOVO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO MUNICIPAL



LEGENDA

- Ponto de parada / Bairro / Interseção
- Trajeto dos ônibus
- - - Linha em estudo
- Ponto de interesse / Referência
- Subterminal Terminal Municipal
- Terminal Rodoviário
- Subterminal Intermunicipal TRIVALE



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO



6.ANEXO VI. PROPOSTAS DE READEQUAÇÃO VIÁRIA

DADOS DE REFERÊNCIA DO LOCAL

PROJETO: ROTATÓRIA ESTRADA MUNICIPAL PROF. OLIVIA ALEGRI

Nº. REGISTRO: 004/2014

INÍCIO DAS ATIVIDADES:

DATA: 18/06/2014

HORA: 09:15

LOCAL A: ESTRADA MUNICIPAL PROFESSORA OLIVIA ALEGRI

COORDENADAS:

LOCAL B: BR-116 VIA DUTRA

BAIRRO(S): CAÇAPAVA VELHA

LOCAL C: AV. DR. ROSALVO DE A. TELLES

LOCAL D: ROTATÓRIA EDMIR VIANA DE MOURA

LOCAL E: RODOVIA VITO ARDITO

MUNICÍPIO: CAÇAPAVA

DESENHO GEOMÉTRICO DO LOCAL



CROQUI DO LOCAL



DADOS COMPLEMENTÁRIOS DO LOCAL

NOME DO(S) TÉCNICO(S):

DAVID RUIZ

PROBLEMAS ENCONTRADOS / INTERFERÊNCIAS:

Principais problemas encontrados:

- 1.- Falta de segurança e riscos contínuos de acidentes por falta de sinalizações específicas, estado de conservação das margens da estrada e pouca visibilidade da pintura da sinalização.
- 2.- Cruzamentos mal planejados.
- 3.- Negligência de condutores e pedestres.
- 4.- Ausência de passos de pedestres.
- 4.- Falta de informação aos motoristas.
- 5.- Ausência de infraestrutura para pessoas de mobilidade reduzida o com deficiências inclusive nas paradas de ônibus.
- 6.- Falta de calçada ou passo de pedestres pela ponte.
- 7.- Ponte muito estreita e perigosa.
- 8.- Visibilidade reduzida devido ao talude de areia entre a Av. Dr. Rosalvo de A. Telles, a faixa de entrada na Via Dutra e o primeiro cruzamento depois do tunel.

Interferências:

- 1.- Altura dos cabos de energia.
- 2.- Posicionamento dos postes de concreto da linha de transmissão.
- 3.- Talude de areia.
- 4.- Canalização de água.

SUGESTÕES E PROPOSTAS:

Petições iniciais à CCR Nova Dutra (Pontos 1, 2, 4 e 5 do Desenho Geométrico Geral):

- 1.- Mudança de sentido do fluxo de trânsito nas duas entradas e saídas da Via Dutra nos dois sentidos (as entradas se tornarão saídas e as saídas se tornarão entradas).
- 2.- Sinalização estática ou vertical, desenho com tinta e sinalização indicadora de sentido de fluxo do trânsito.
- 3.- Reforma e adequação da canalização de água existente (Sul).
- 4.- Retirada do talude de areia.

Prefeitura Municipal de Caçapava:

- 1.- Construção de uma rotatória para segurança e fluidez do trânsito na saída / entrada da Via Dutra na altura do km124+950 - Estrada Municipal Professora Olívia Alegri (Acesso a Caçapava Velha).
- 2.- Filmagem, contagem e estudo de rota dos veículos para precisa elaboração do projeto.
- 3.- Engenharia de sinalização para definir as sinais a serem fabricadas e sua localização para implantação.
- 4.- Elaboração de desenho técnico detalhado com todas as mudanças relatadas.
- 5.- Aproveitamento dos trechos com asfalto existentes atualmente (Norte e Sul).
- 6.- Construção de uma ciclovia ou ciclo faixa desde a rotatória do Supermercado Simpatia pelas Av. Barreto Leme e Av. Dr. Rosalvo de A. Telles até Caçapava Velha pela Estrada Municipal Professora Olívia Alegri.
- 7.- **SUL:** Construção de um canteiro central anterior e posterior à rotatória para evitar retorno dos veículos em zonas proibidas.
- 8.- **NORTE:** Construção de um canteiro central desde a ponte até a rotatória existente para evitar cruzamento e retorno dos veículos.
- 9.- Limpar e adequar as zonas de parada de ônibus fora das faixas de trânsito ou fazer faixas exclusivas de entrada e saída de ônibus (Norte e Sul).
- 10.- Limpar e adequar as margens da estrada para poder deixar um acostamento com maior segurança para o trânsito de veículos (Norte e Sul).
- 11.- Possível remanejamento ou construção de estrutura de contenção dos postes da linha de transmissão (Sul).
- 12.- Acessibilidade.
- 13.- Recapeamento do asfalto nos trechos dentro deste projeto.

FOTOS / OBSERVAÇÕES

FOTO GERAL LADO SUL:



PROPOSTA(S) 1, 2 E 3:



PROBLEMA(S) DETECTADO(S): 1.- Perigo no cruzamento das faixas de saída / entrada da ponte. 2.- Velocidade alta por falta de redutores.

PROPOSTA(S) 1 - 2 - 3: 1.- A saída existente da Via Dutra vira entrada. 2.- A entrada existente na Via Dutra vira saída. 3.- Construção de um canteiro central para Anular / Fechar trecho de cruzamento das faixas que saem da ponte para poder fazer o retorno. O canteiro central será desde a saída da ponte até a rotatória. **O retorno somente será possível circulando pela nova rotatória.**

ASSINATURA DO RESPONSÁVEL

ASSINATURA DO SECRETÁRIO

FOTO ATUAL 1:



PROBLEMA(S) DETECTADO(S): 1.- Cruzamentos perigosos. 2.- Ausência de passos de pedestres. 3.- Falta de redutores de velocidade. 4.- Falta de sinalização de limitação de velocidade no cruzamento.

PROPOSTA(S) 4:



PROPOSTA(S) 4: Construção de uma rotatória para controlar o fluxo de trânsito dos veículos que circulam sentido Caçapava Velha e saem ou entram na Via Dutra.

FOTO ATUAL 2:



PROBLEMA(S) DETECTADO(S): 1.- Retornos proibidos. 2.- Ausência de passo de pedestre. 3.- Ausência de calçada e entrada na parada de ônibus.

PROPOSTA(S) 5:



PROPOSTA(S): 1.- Construção do canteiro central desde a nova rotatória até a saída da Av. Vicente Ap. da Silva. 2.- Construção de mais uma faixa sentido Via Dutra desde esse ponto até a rotatória para a incorporação dos veículos provenientes da Avenida. 3.- Possível remanejamento do poste de concreto da linha de energia para poder fazer a conversão e ampliar a zona da parada de ônibus (possível remanejamento do ponto de ônibus). 4.- Programar nesse ponto um passo de pedestre e calçada até o ponto de ônibus.

OUTRA(S) PROPOSTA(S) 1:



Falta de visibilidade da nova faixa de saída da Via Dutra.
PROPOSTA(S): Rebaixar o nível de areia do talude existente até o nível do asfalto existente. Remanejamento ou construção de estrutura de contenção dos postes de concreto da linha de energia.

OUTRA(S) PROPOSTA(S) 2:



Ausência de área de parada de ônibus fora da faixa de trânsito normal. **PROPOSTA(S):** 1.- Possível remanejamento do poste de concreto da linha de energia para poder fazer a parada de ônibus ou faixa exclusiva de ônibus atrás do poste de concreto ou remanejamento do ponto de ônibus. 2.- Construção de calçada até o ponto de ônibus.

OUTRA(S) PROPOSTA(S) 3:



PROPOSTA(S): Ampliação e manutenção das margens da estrada para maior segurança.

OUTRA(S) PROPOSTA(S) 4:



PROPOSTA(S): Ampliação e manutenção das margens da estrada para maior segurança. Construção de calçada.

OUTRA(S) PROPOSTA(S) 5:



PROPOSTA(S): Ampliação e manutenção das margens da estrada para segurança. Construção de calçada.

OUTRA(S) PROPOSTA(S) 6:



PROPOSTA(S): Recuperação e manutenção da canalização de água nas faixas de entrada / saída da Via Dutra.

OUTRA(S) FOTO(S) 1:



COMENTÁRIO(S): Interferência de cabos e postes de concreto.

OUTRA(S) FOTO(S) 2:



COMENTÁRIO(S): Possível ampliação nos laterais do túnel para passagem de pedestres.

OUTRA(S) FOTO(S) 3:



COMENTÁRIO(S): Espaço reduzido e sem conservação para o trânsito de veículos.

OUTRA(S) FOTO(S) 4:



COMENTÁRIO(S): Espaço para construção da nova rotatória.

OUTRA(S) FOTO(S) 5:



COMENTÁRIO(S): Espaço para ponto de ônibus.

OUTRA(S) FOTO(S) 6:



COMENTÁRIO(S): Falta de conservação na canalização de água da chuva da Via Dutra.

FOTO GERAL LADO NORTE:



PROBLEMA(S) DETECTADO(S): 1.- Retornos proibidos. 2.- Ausência de faixa de pedestre. 3.- Saída e entrada mal planejadas.

PROPOSTA(S) 1 E 2:



PROPOSTA(S): 1.- A entrada existente na Via Dutra se tornará saída. 2.- A saída existente da Via Dutra se tornará entrada.

FOTO ATUAL 3:



PROBLEMA(S) DETECTADO(S): 1.- Perigo no cruzamento das faixas de saída / entrada da ponte. 2.- Velocidade alta por falta de redutores.

PROPOSTA(S) 3:



PROPOSTA(S): Construção de um canteiro central para Anular / Fechar trecho de cruzamento das faixas que saem da ponte para poder fazer o retorno. O canteiro central será desde a saída da ponte até a rotatória. **O retorno somente será possível circulando pela nova rotatória.**

OUTRA(S) FOTO(S) 7:



COMENTÁRIO(S): Asfalto em mal estado de conservação.

OUTRA(S) FOTO(S) 8:



COMENTÁRIO(S): Margens da estrada sem conservação.

OUTRA(S) FOTO(S) 9:



COMENTÁRIO(S): Margens da estrada sem conservação.

OUTRA(S) FOTO(S) 10:



COMENTÁRIO(S): Margens da estrada sem conservação.

OUTRA(S) FOTO(S) 11:



COMENTÁRIO(S): Asfalto em mal estado de conservação.

OUTRA(S) FOTO(S) 12:



COMENTÁRIO(S): Asfalto em mal estado de conservação.

OUTRA(S) FOTO(S) 13:



COMENTÁRIO(S): Ponto de ônibus sem espaço físico fora da faixa de circulação.

OUTRA(S) FOTO(S) 14:



COMENTÁRIO(S): Ponto de ônibus sem espaço físico fora da faixa de circulação.

OUTRA(S) FOTO(S) 15:



COMENTÁRIO(S): Areia nos cruzamentos com perigo de derrapagem dos veículos.

OUTRA(S) FOTO(S) 16:



COMENTÁRIO(S): 1.- Asfalto e tinta em mal estado de conservação. 2.- Areia nos cruzamentos com perigo de derrapagem dos veículos.

DADOS DE REFERÊNCIA DO LOCAL

PROJETO: DUPLICAÇÃO DA PONTE DA AV. CORONEL MANOEL INOCÊNCIO

Nº. REGISTRO: 007/2014

INÍCIO DAS ATIVIDADES:

DATA: 28/06/2014

HORA: 08:00

LOCAL A: AV. CORONEL MANOEL INOCÊNCIO

COORDENADAS:

LOCAL B: ROTATÓRIA SUPERMERCADO SIMPATIA

BAIRRO(S): ACESSO PRINCIPAL DA CIDADE

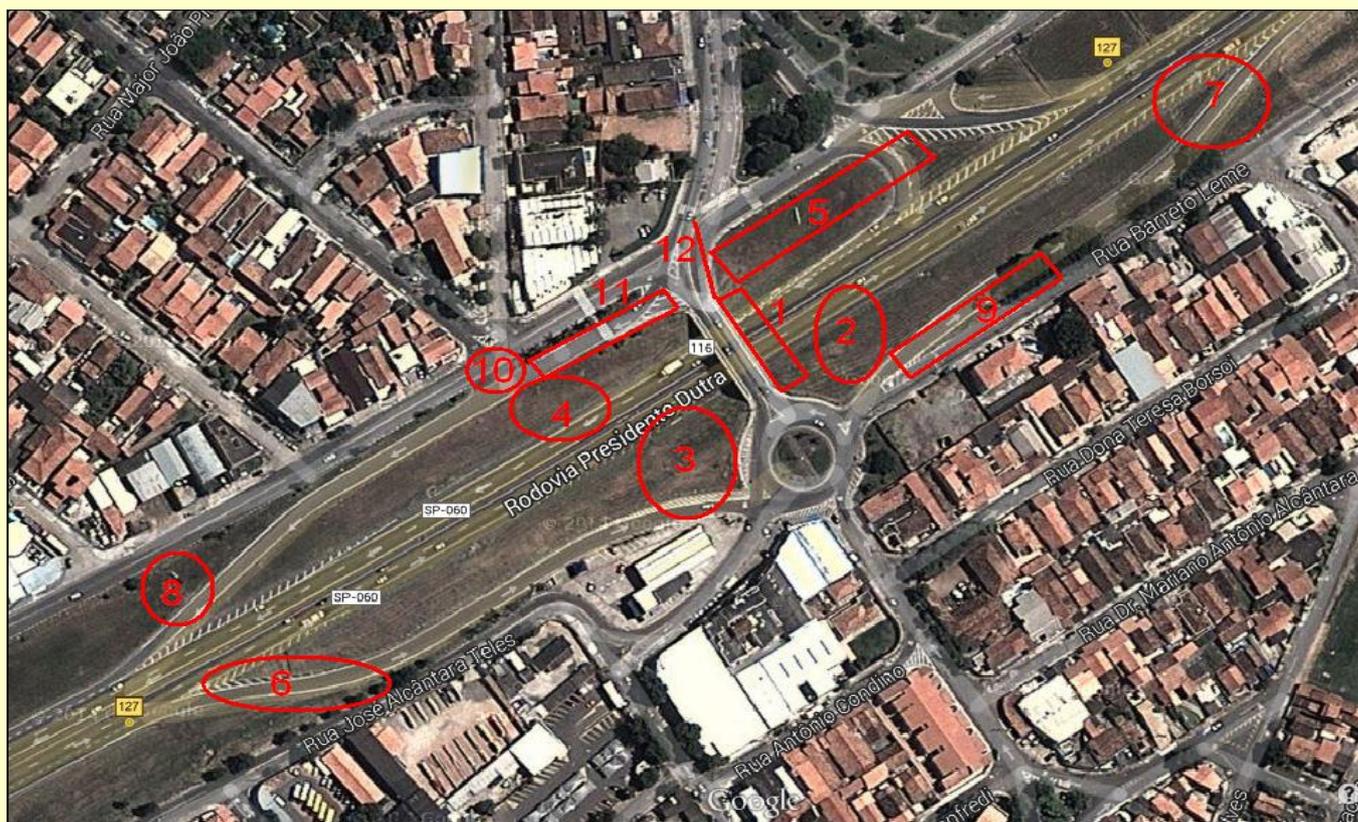
LOCAL C: RUA ANTÔNIO DE CASTRO JÚNIOR

LOCAL D: RUA BARRETO LEME

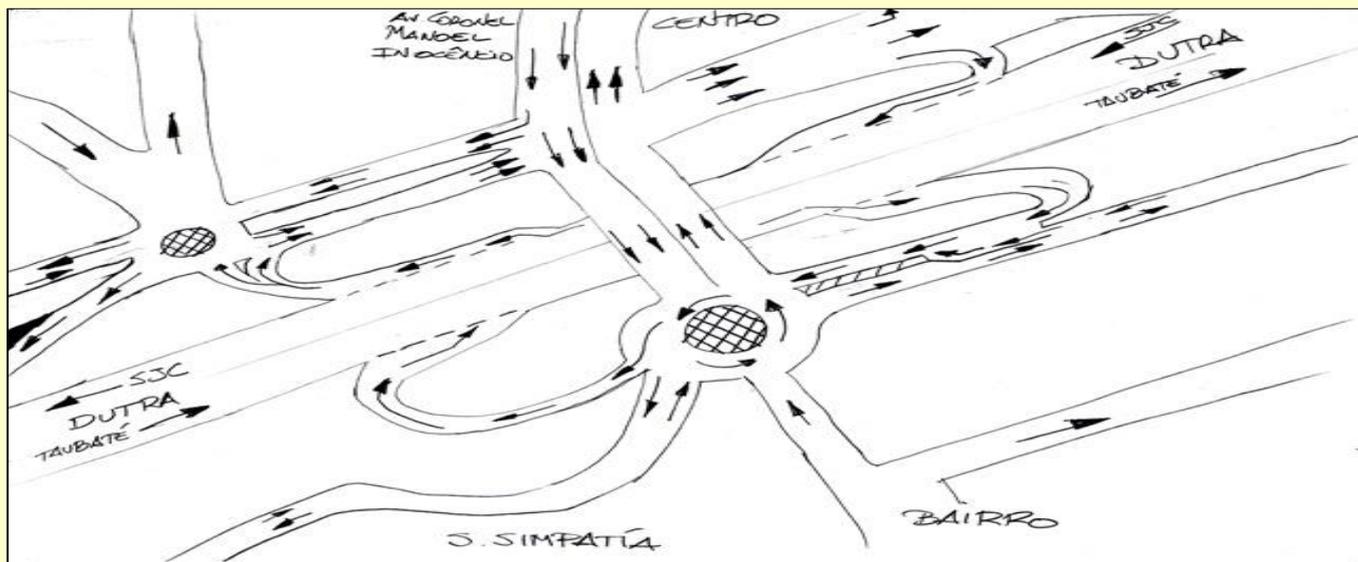
LOCAL E: BR116 - VIA DUTRA

MUNICÍPIO: CAÇAPAVA

DESENHO GEOMÉTRICO DO LOCAL



CROQUI DO LOCAL



DADOS COMPLEMENTÁRIOS DO LOCAL

NOME DO(S) TÉCNICO(S):

DAVID RUIZ

PROBLEMAS ENCONTRADOS / INTERFERÊNCIAS:

Principais problemas encontrados:

- 1.- Excesso e acúmulo de veículos na ponte.
- 2.- Viaduto com uma faixa de fluxo para cada sentido (insuficiente para suportar todo o trânsito que circula com sentido Centro).
- 3.- Engarrafamento das ruas, rotatória e avenidas principais.
- 4.- Saída na Via Dutra sentido SJC muito estreita.
- 5.- Saída na Via Dutra sentido Taubaté mal planejada e perigosa por cruzamento direto dos carros que circulam pela Av. Barreto Leme.
- 6.- Faixa de aceleração insuficiente na saída atual sentido SJC.
- 7.- Ausência de infraestrutura para pessoas de mobilidade reduzida o com deficiências.
- 8.- Negligência de condutores e pedestres.
- 9.- Riscos de acidentes.
- 10.- Má conservação do viaduto.

SUGESTÕES E PROPOSTAS:

Prefeitura Municipal de Caçapava:

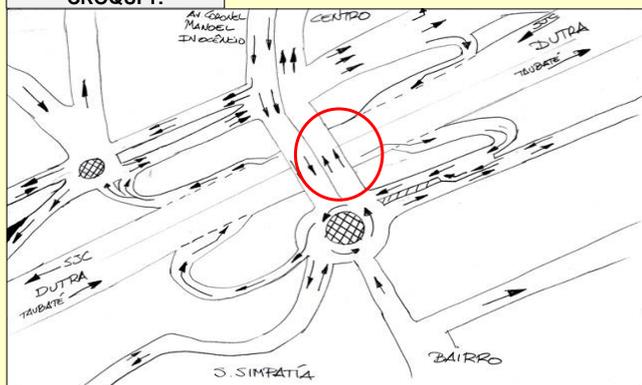
- 1.- Viabilizar com a concessionária CCR Nova Dutra a construção ou duplicação da ponte da Av. Coronel Manoel Inocêncio - Rotatória Supermercado Simpatia.
- 2.- Filmagem, contagem e estudo de rota dos veículos para dados estatísticos.
- 3.- Infraestrutura para pessoas de mobilidade reduzida o com deficiências para acesso à ponte.
- 4.- Construção de uma rotatória na convergência da nova saída da Via Dutra sentido SJC e a Rua Antônio de Castro Júnior.
- 5.- Abrir o trecho fechado na atualidade da saída da ponte com sentido Centro.
- 6.- Desenho com tinta e sinalização cruzamentos de subida e descida de veículos com incorporação na Via Dutra na Rua Antônio de Castro Júnior.
- 7.- Fechar faixa de entrada na rotatória do Supermercado Simpatia dos veículos que circulam pela Rua Barreto Leme deixando uma nova faixa de incorporação a esta pela nova saída da Via Dutra.
- 8.- Viabilizar duas faixas de subida e duas de descida no trecho da Av. Coronel Manoel Inocêncio até a nova rotatória da Rua Antônio de Castro Júnior.
- 9.- Implantação de sistemas inteligentes de controle de tráfego.

Petições iniciais à CCR Nova Dutra:

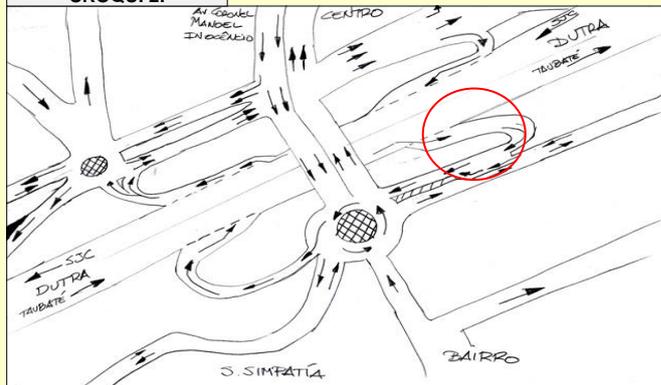
- 1.- Duplicação da ponte existente (passado a ponte existente sentido Taubaté e anterior ao ponte sentido SJC).
- 2.- Enlace da ponte com as vias da cidade Av. Coronel Manoel Inocêncio e Rotatória Supermercado Simpatia).
- 3.- Engenharia de sinalização.
- 4.- Elaboração de desenho técnico detalhado com todas as mudanças relatadas.
- 5.- Infraestrutura para pessoas de mobilidade reduzida o com deficiências na ponte.
- 6.- Ampliação da faixa de entrada na Via Dutra sentido SJC.
- 7.- Entrada na Via Dutra sentido SJC na interseção da Rua Professor Glicério Rodrigues com a Rua Antônio de Castro Júnior.
- 8.- Saída da Via Dutra passado a ponte sentido SJC com incorporação na Rua Antônio de Castro Júnior (sentido Av. Brasil ou Centro através da nova rotatória ou sentido bairro através da ponte e rotatória do Supermercado Simpatia).
- 9.- Construção de uma entrada na Via Dutra sentido Taubaté desde a rotatória do Supermercado Simpatia.
- 10.- Construção de uma saída da Via Dutra sentido Taubaté passado a ponte com direção a rotatória do Supermercado Simpatia (Centro ou Bairro).
- 11.- Conservação da ponte.

FOTOS / OBSERVAÇÕES

CROQUI 1:



CROQUI 2:



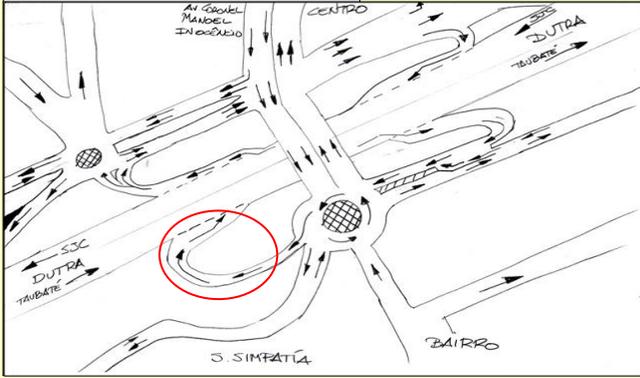
PROPOSTA(S): Duplicação da ponte existente (passado a ponte existente sentido Taubaté e anterior ao ponte sentido SJC).

PROPOSTA(S): Construção de uma saída da Via Dutra sentido Taubaté passado a ponte com direção a rotatória do Supermercado Simpatia (Centro ou Bairro).

ASSINATURA DO RESPONSÁVEL

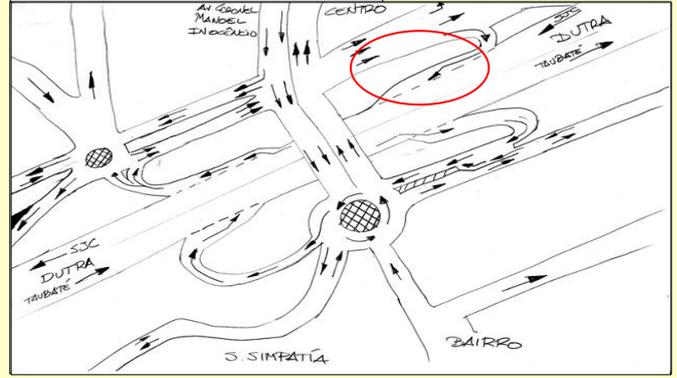
ASSINATURA DO SECRETÁRIO

CROQUI 3:



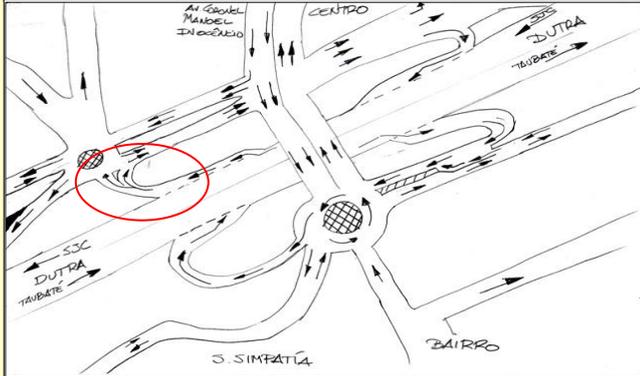
PROPOSTA(S): Construção de uma entrada na Via Dutra sentido Taubaté desde a rotatória do Supermercado Simpatia.

CROQUI 4:



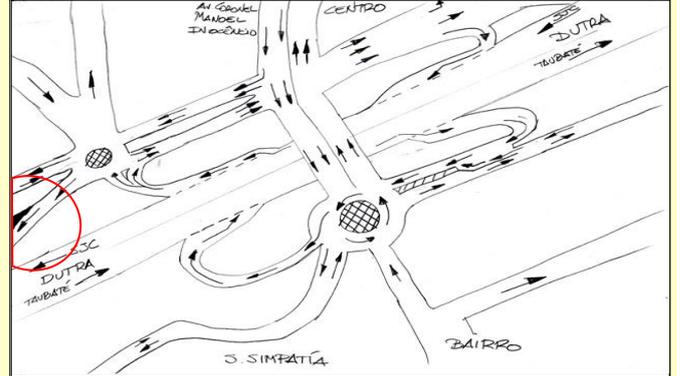
PROPOSTA(S): Ampliação da faixa de entrada na Via Dutra sentido SJC.

CROQUI 5:



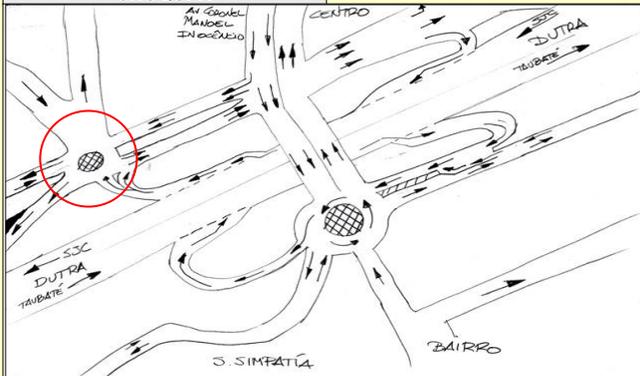
PROPOSTA(S): Saída da Via Dutra passado a ponte sentido SJC com incorporação na Rua Antônio de Castro Júnior (sentido Av. Brasil ou Centro através da nova rotatória ou sentido bairro através da ponte e rotatória do Supermercado Simpatia).

CROQUI 6:



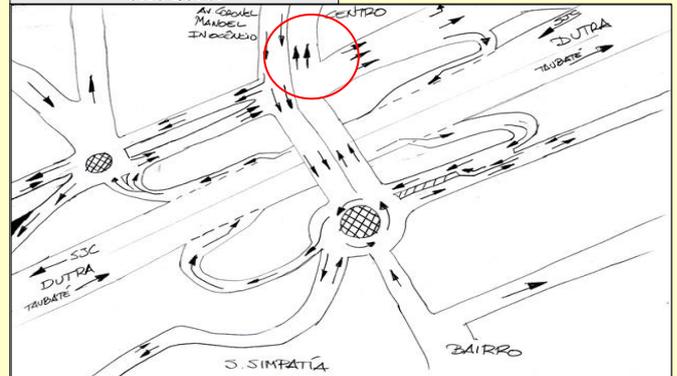
PROPOSTA(S): Entrada na Via Dutra sentido SJC na intersecção da Rua Professor Glicério Rodrigues com a Rua Antônio de Castro Júnior.

CROQUI 7:



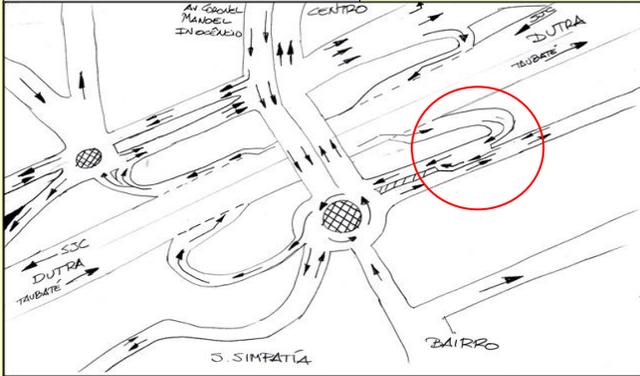
PROPOSTA(S): Construção de uma rotatória na convergência da nova saída da Via Dutra sentido SJC e a Rua Antônio de Castro Júnior.

CROQUI 8:



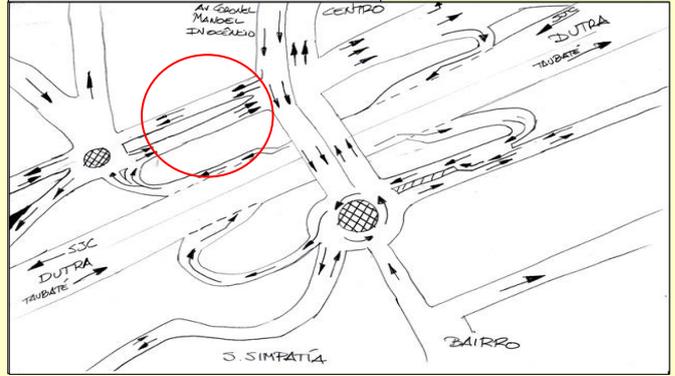
PROPOSTA(S): Abrir o trecho fechado na atualidade da saída da ponte com sentido Centro.

CROQUI 9:



PROPOSTA(S): Fechar faixa de entrada na rotatória do Supermercado Simpatia dos veículos que circulam pela Rua Barreto Leme deixando uma nova faixa de incorporação a esta pela nova saída da Via Dutra.

CROQUI 10:



PROPOSTA(S): Viabilizar duas faixas de subida e duas de descida no trecho da Av. Coronel Manoel Inocêncio até a nova rotatória da Rua Antônio de Castro Júnior.

OUTRA(S) FOTO(S) 1:



COMENTÁRIO(S): Detalhe da ponte sobre a Via Dutra no Km 127+450 (Av. Coronel Manoel Inocêncio - Rotatória Supermercado Simpatia).

OUTRA(S) FOTO(S) 2:



COMENTÁRIO(S): Saída de veículos pesados diretamente na faixa da Via Dutra sentido São Paulo. Faixa de aceleração insuficiente.

OUTRA(S) FOTO(S) 3:



COMENTÁRIO(S): Marca dos veículos pesados para poder fazer a curva de incorporação na Via Dutra sentido São Paulo.

OUTRA(S) FOTO(S) 4:



COMENTÁRIO(S): Marca dos veículos pesados para poder fazer a curva de incorporação na Via Dutra sentido São Paulo.

OUTRA(S) FOTO(S) 5:



COMENTÁRIO(S): Saída de veículos pesados diretamente na faixa da Via Dutra sentido São Paulo. Faixa de aceleração insuficiente.

OUTRA(S) FOTO(S) 6:



COMENTÁRIO(S): Saída de veículos pesados diretamente na faixa da Via Dutra sentido São Paulo. Faixa de aceleração insuficiente.

OUTRA(S) FOTO(S) 7:



COMENTÁRIO(S): Mal estado de conservação da estrutura da ponte.

OUTRA(S) FOTO(S) 8:



COMENTÁRIO(S): Mal estado de conservação da estrutura da ponte. Vergalhões de ferro da estrutura de concreto à vista.

OUTRA(S) FOTO(S) 9:



COMENTÁRIO(S): Mal estado de conservação da estrutura da ponte. Vergalhões de ferro da estrutura de concreto à vista.

OUTRA(S) FOTO(S) 10:



COMENTÁRIO(S): Mal estado de conservação da estrutura da ponte. Vergalhões de ferro da estrutura de concreto à vista.

DADOS DE REFERÊNCIA DO LOCAL

PROJETO: ACESSOS VIA DUTRA KM126+000_MAFERSA

Nº. REGISTRO: 008/2014

INÍCIO DAS ATIVIDADES:

DATA: 30/06/2014

HORA: 08:00

LOCAL A: MAFERSA

COORDENADAS:

LOCAL B: VIA DUTRA KM126+000

BAIRRO(S): NOVA CAÇAPAVA - AEROVALE

LOCAL C: MARGINAL VIA DUTRA SENTIDO SJC

LOCAL D:

MUNICÍPIO: CAÇAPAVA

LOCAL E:

DESENHO GEOMÉTRICO DO LOCAL



CROQUI DO LOCAL



DADOS COMPLEMENTÁRIOS DO LOCAL

NOME DO(S) TÉCNICO(S):

DAVID RUIZ

PROBLEMAS ENCONTRADOS / INTERFERÊNCIAS:

Principais problemas encontrados:

- 1.- Excesso e acúmulo de veículos na ponte da Av. Coronel Manoel Inocêncio sentido Centro.
- 2.- Engarrafamento das ruas e avenidas principais.
- 3.- Saída de caminhões da MWL diretamente por ruas e avenidas principais.
- 4.- Ausência de entradas na Via Dutra com sentido SJC desde Nova Caçapava.
- 5.- Ausência de saídas da Via Dutra com sentido Nova Caçapava desde Taubaté.
- 6.- Futuro acúmulo de veículos por conta do Aerovale.

SUGESTÕES E PROPOSTAS:

Prefeitura Municipal de Caçapava:

- 1.- Viabilizar com a concessionária CCR Nova Dutra a entrada e saída da rodovia.
- 2.- Filmagem, contagem e estudo de rota dos veículos para dados estatísticos.
- 3.- Obras e sinalização fora da faixa de domínio da Via Dutra.

Petições iniciais à CCR Nova Dutra:

- 1.- Viabilizar entrada e saída na Via Dutra no Km126+000 (tunel de Nova Caçapava).
- 2.- Viabilizar enlace desde o novo acesso até a marginal existente.
- 3.- Fazer engenharia de sinalização.
- 4.- Elaboração de desenho técnico detalhado com todas as mudanças relatadas.
- 5.- Implantação de sinalização vertical, pintura e elementos de segurança dentro da faixa de domínio.

FOTOS / OBSERVAÇÕES

FOTO SATÉLITE 1:



PROPOSTA(S) 1:



PROBLEMA(S) DETECTADO(S): 1.- Ausência de entradas na Via Dutra com sentido SJC desde Nova Caçapava. 2.- Ausência de saídas da Via Dutra com sentido Nova Caçapava desde Taubaté.

PROPOSTA(S): Conexão da Via Dutra com a rotatória de Nova Caçapava (entrada e saída).

ASSINATURA DO RESPONSÁVEL

ASSINATURA DO SECRETÁRIO

FOTO SATÉLITE 2:



PROPOSTA(S) 2:



PROBLEMA(S) DETECTADO(S): Ausência de interligação entre o túnel e a marginal.

PROPOSTA(S): Enlazar a nova saída da rotatória de Nova Caçapava com a marginal da Via Dutra. Mano dupla desde a MWL até a rotatória. Na metade, fazer entrada na Via Dutra (Km126+000).

OUTRA(S) FOTO(S) 1:



OUTRA(S) FOTO(S) 2:



COMENTÁRIO(S): Detalhe saída a Via Dutra desde a empresa MWL Km126+000.

COMENTÁRIO(S): Detalhe saída a Via Dutra e enlace com a via marginal na MWL Km126+000.

OUTRA(S) FOTO(S) 3:



OUTRA(S) FOTO(S) 4:



COMENTÁRIO(S): Detalhe saída a Via Dutra desde a rotatória da ponte sentido Nova Caçapava.

COMENTÁRIO(S): Detalhe saída a Via Dutra desde a ponte.

OUTRA(S) FOTO(S) 5:



COMENTÁRIO(S): Detalhe da ponte lado Norte sentido São Paulo.

OUTRA(S) FOTO(S) 6:



COMENTÁRIO(S): Interferência da canalização de água de chuva da Via Dutra.

OUTRA(S) FOTO(S) 7:



COMENTÁRIO(S): Interferência da canalização de água de chuva da Via Dutra.

OUTRA(S) FOTO(S) 8:



COMENTÁRIO(S): Detalhe da ponte lado Sul.

OUTRA(S) FOTO(S) 9:



COMENTÁRIO(S): Detalhe estrada sentido Nova Caçapava desde rotatória lado Sul.

OUTRA(S) FOTO(S) 10:



COMENTÁRIO(S): Detalhe da marginal sentido Caçapava Velha no lado Sul.

DADOS DE REFERÊNCIA DO LOCAL

PROJETO:	MODIFICAÇÃO ROTATÓRIA AV. BRASIL - TÚNEL BR116	Nº. REGISTRO:	009/2014
INÍCIO DAS ATIVIDADES:		DATA:	20/07/2014
		HORA:	08:00
LOCAL A:	AV. BRASIL	COORDENADAS:	
LOCAL B:	RUA ANTÔNIO DE CASTRO JÚNIOR	BAIRRO(S):	JD. AMÉRICA - VILA ANTÔNIO AUGUSTO LUIZ
LOCAL C:	RUA SÃO FRANCISCO	MUNICÍPIO:	CAÇAPAVA
LOCAL D:	RUA DUQUE DE CAXIAS		
LOCAL E:	ROTATÓRIA AV. BRASIL		

DESENHO GEOMÉTRICO DO LOCAL



CROQUI DO LOCAL



DADOS COMPLEMENTARES DO LOCAL

NOME DO(S) TÉCNICO(S):

DAVID RUIZ

PROBLEMAS ENCONTRADOS / INTERFERÊNCIAS:

Principais problemas encontrados:

- 1.- Excesso e acúmulo de veículos na rotatória.
- 2.- Engarrafamento das ruas, rotatória e avenidas principais.
- 3.- Saída da rotatória sentido Via Dutra - SJC muito estreita.
- 4.- Negligência de condutores e pedestres.
- 5.- Riscos de acidentes.
- 6.- Falta de sinalização dos diferentes fluxos / sentidos existentes na rotatória.
- 7.- Pouca visibilidade na saída do túnel sentido rotatória.
- 8.- Ausência de faixas de pedestre e infraestrutura para pessoas de mobilidade reduzida.
- 9.- Ausência de calçada na rotatória.

SUGESTÕES E PROPOSTAS:

Prefeitura Municipal de Caçapava:

- 1.- Viabilizar duas faixas de fluxo de trânsito em toda a rotatória.
- 2.- Viabilizar uma faixa exclusiva de acesso à Av. Brasil desde a Rua Antônio de Castro Júnior, com acesso a Rua Duque de Caxias.
- 3.- Viabilizar duas faixas de entrada e duas de saída da rotatória para Av. Brasil.
- 4.- Deixar a Rua São Francisco somente de saída da rotatória.
- 5.- Viabilizar uma terceira faixa de entrada na Rua São Francisco desde a Av. Brasil.
- 6.- Viabilizar um acesso direto desde a Rua Duque de Caxias para a Rua São Francisco atravessando a Av. Brasil.
- 7.- Reduzir a tamanho da rotatória e remanejar a CFTV no centro dela.
- 8.- Filmagem, contagem e estudo de rota dos veículos para dados estatísticos.
- 9.- Infraestrutura para pessoas de mobilidade reduzida e novas faixas de pedestre.

FOTOS / OBSERVAÇÕES

FOTO SATÉLITE 1:



PROPOSTA(1):



PROBLEMA(S): Excesso e acúmulo de veículos na rotatória.

PROPOSTA(S): Viabilizar uma faixa para os veículos que circulam pela Av. Brasil com sentido Rua São Francisco e veículos que atravessam a Av. Brasil com o mesmo sentido. Desde a Av. Brasil sentido Centro, proibição de virar esquerda. Na Av. Brasil, construção de uma faixa de entrada na nova faixa sentido Rua São Francisco. Rua São Francisco sentido único com saída desde a rotatória.

ASSINATURA DO RESPONSÁVEL

ASSINATURA DO SECRETÁRIO

FOTO SATÉLITE 2:



PROPOSTA(S) 2:



PROBLEMA(S): Engarrafamento das ruas, rotatória e avenidas principais.

PROPOSTA(S): Diminuição do canteiro central e abertura de duas faixas na Av. Brasil até a rotatória.

FOTO SATÉLITE 3:



PROPOSTA(3):



PROBLEMA(S): Pouco espaço para o transito de veículos.

PROPOSTA(S): Diminuição da rotatória para poder viabilizar duas faixas de fluxo de trânsito (a faixa da direita para saída sentido Rua São Francisco e Via Dutra e a faixa interior para sentido ponte e retorno).

FOTO SATÉLITE 4:



PROPOSTA(S) 4:



PROBLEMA(S): Engarrafamento das vias principais.

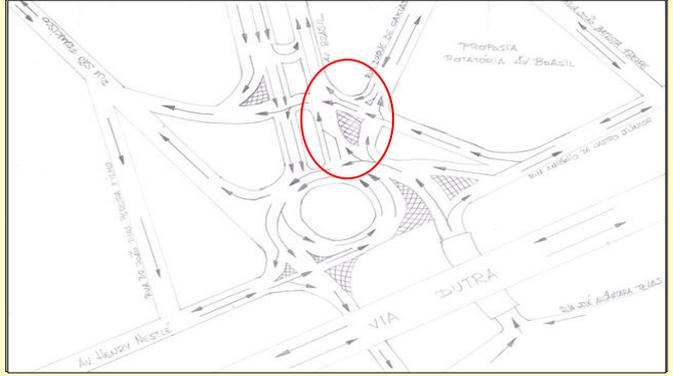
PROPOSTA(S): Viabilizar uma faixa exclusiva de entrada na Av. Brasil ou Duque de Caxias para os veículos que circulam pela Rua Antônio de Castro Júnior sentido rotatória.

FOTO SATÉLITE 5:



PROBLEMA(S): Engarrafamento e pouco espaço para o trânsito de veículos.

PROPOSTA(S) 5:



PROPOSTA(S): Viabilizar uma faixa exclusiva de entrada na Av. Brasil desde a nova faixa de acesso desde a Rua Antônio de Castro Júnior. Viabilizar outra faixa no cruzamento, lado esquerdo, para os veículos que cruzam a Av. Brasil com sentido retorno ou Rua São Francisco.

FOTO SATÉLITE 6:



PROBLEMA(S): Pouco espaço para o trânsito de veículos.

PROPOSTA(S) 6:



PROPOSTA(S): Ampliação a 2 faixas de saída da rotatória sentido Av. Brasil. A Av. Brasil fica somente em uma faixa (esquerda) depois que sae da rotatória.

FOTO SATÉLITE 7:



PROBLEMA(S): Pouco espaço para o trânsito de veículos.

PROPOSTA(S) 7:



PROPOSTA(S): Diminuição da rotatória para poder viabilizar duas faixas de fluxo de trânsito (a faixa da direita para saída sentido Av. Brasil - Centro e a faixa interior para continuar a rotatória).

OUTRA(S) FOTO(S) 1:



COMENTÁRIO(S): Detalhe do engarrafamento.

OUTRA(S) FOTO(S) 2:



COMENTÁRIO(S): Detalhe da rotatória desde o canteiro central.

OUTRA(S) FOTO(S) 3:



COMENTÁRIO(S): Detalhe acesso a Av. Brasil desde a Rua Antônio de Castro Júnior.

OUTRA(S) FOTO(S) 4:



COMENTÁRIO(S): Detalhe do acesso para a nova construção da faixa de acesso a Av. Brasil desde a Rua Antônio de Castro Júnior.

OUTRA(S) FOTO(S) 5:



COMENTÁRIO(S): Detalhe Av. Brasil (acesso desde a Rua Duque de Caxias).

OUTRA(S) FOTO(S) 6:



COMENTÁRIO(S): Detalhe rotatória com saída Via Dutra ou ponte.

OUTRA(S) FOTO(S) 7:



COMENTÁRIO(S): Detalhe rotatória desde o canteiro central.

OUTRA(S) FOTO(S) 8:



COMENTÁRIO(S): Detalhe Av. Brasil (acesso desde a Rua Duque de Caxias).

OUTRA(S) FOTO(S) 9:



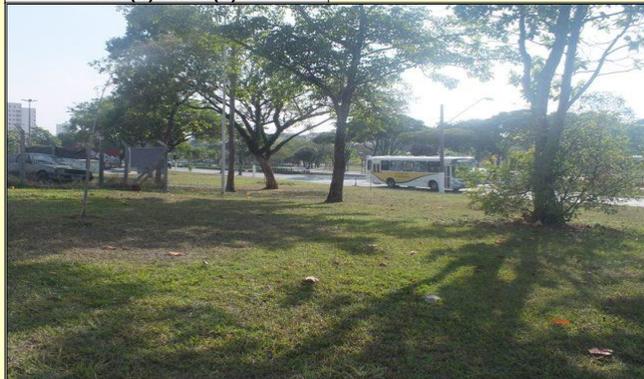
COMENTÁRIO(S): Detalhe Av. Brasil para construção da nova faixa de acesso a Rua São Francisco.

OUTRA(S) FOTO(S) 10:



COMENTÁRIO(S): Detalhe Av. Brasil para abertura de duas faixas na chegada na rotatória.

OUTRA(S) FOTO(S) 11:



COMENTÁRIO(S): Detalhe espaço para nova faixa de ligação da Av. Brasil com Rua São Francisco.

OUTRA(S) FOTO(S) 12:



COMENTÁRIO(S): Detalhe espaço para nova faixa de ligação da Av. Brasil com Rua São Francisco.

DADOS DE REFERÊNCIA DO LOCAL

PROJETO: ACESSO CENTRO_ AV. BRASIL

Nº. REGISTRO: 010/2014

INÍCIO DAS ATIVIDADES:

DATA: 24/07/2014

HORA: 08:00

LOCAL A: AV. BRASIL

COORDENADAS:

LOCAL B: RUA SETE DE SETEMBRO

BAIRRO(S): CENTRO

LOCAL C: PRAÇA FRANCISCO CARVALHO

LOCAL D: TRAVESSA DR. FREITAS

MUNICÍPIO: CAÇAPAVA

LOCAL E: RUA AMADOR BUENO

DESENHO GEOMÉTRICO DO LOCAL



CROQUI DO LOCAL



DADOS COMPLEMENTARES DO LOCAL

NOME DO(S) TÉCNICO(S):

DAVID RUIZ

PROBLEMAS ENCONTRADOS / INTERFERÊNCIAS:

Principais problemas encontrados:

- 1.- Excesso e acúmulo de veículos na Rua Sete de Setembro.
- 2.- Engarrafamento das ruas e avenidas principais.
- 3.- Pouco espaço para estacionamento de veículos.
- 4.- Negligência de condutores e pedestres.
- 5.- Falta de acesso à Av. Coronel Alcântara.
- 6.- Cruzamento linha trem muito perigoso.

SUGESTÕES E PROPOSTAS:

- 1.- Viabilizar mais vagas de estacionamento.
- 2.- Viabilizar duas faixas de acesso Rua do Porto e Centro desde Av. Brasil.
- 3.- Viabilizar uma faixa de acesso desde Rua do Porto a Av. Coronel Alcântara.
- 4.- Viabilizar fluxo de trânsito duplo na Travessa Dr. Freitas.
- 5.- Viabilizar duas faixas de saída de veículos da Rua do Porto sentido Centro.
- 6.- Cambio sentido fluxo de trânsito na Rua Marechal Deodoro.

FOTOS / OBSERVAÇÕES

FOTO SATÉLITE 1:



PROPOSTA(1):



PROBLEMA(S): Falta de estacionamento para comercios próximos.

PROPOSTA(S): Viabilizar um novo estacionamento para suprir as vagas atuais na Rua Sete de Setembro.

ASSINATURA DO RESPONSÁVEL

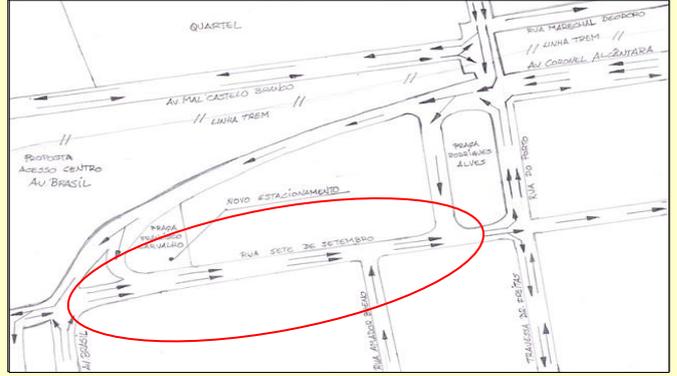
ASSINATURA DO SECRETÁRIO

FOTO SATÉLITE 2:



PROBLEMA(S): Engarrafamento de veículos na Rua Sete de Setembro.

PROPOSTA(S) 2:



PROPOSTA(S): Viabilizar duas faixas de fluxo de trânsito na Rua Sete de Setembro desde Av. Brasil até cruzamento com Rua do Porto.

FOTO SATÉLITE 3:



PROBLEMA(S): Falta de acesso do centro sentido Rua do Porto.

PROPOSTA(3):



PROPOSTA(S): Viabilizar uma faixa de fluxo de trânsito na Travessa Dr. Freitas com sentido Rua do Porto.

FOTO SATÉLITE 4:



PROBLEMA(S): Afunilamento de veículos de tres a uma faixa na saída do semáforo da Av. Coronel Alcântara sentido Av. Brasil. Acúmulo de carros no cruzamento da linha de trem.

PROPOSTA(S) 4:

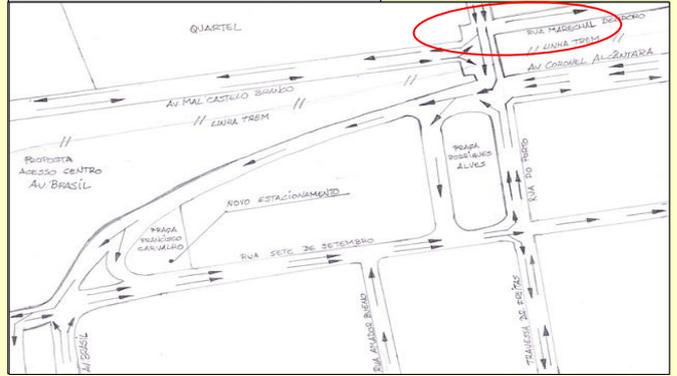


PROPOSTA(S): Viabilizar uma faixa de fluxo de trânsito sentido ponte na linha de trem na Av. Coronel Alcântara.

FOTO SATÉLITE 5:



PROPOSTA(S) 5:



PROBLEMA(S): Engarrafamento das principais vias. Perigo de acidentes. Falta de acessibilidade para pessoas com necessidades especiais.

PROPOSTA(S): Cambiar fluxo de trânsito em sentido contrário ao atual na Rua Marechal Deodoro. Viabilizar duas faixas sentido centro na Rua do Porto (quartel). Proibição de cruzar a linha do trem sentido quartel neste cruzamento.

OUTRA(S) FOTO(S) 1:



OUTRA(S) FOTO(S) 2:



COMENTÁRIO(S): Detalhe Rua Sete de Setembro.

COMENTÁRIO(S): Detalhe Praça Francisco Carvalho.

OUTRA(S) FOTO(S) 3:



OUTRA(S) FOTO(S) 4:



COMENTÁRIO(S): Detalhe Rua Sete de Setembro.

COMENTÁRIO(S): Detalhe Rua Sete de Setembro.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

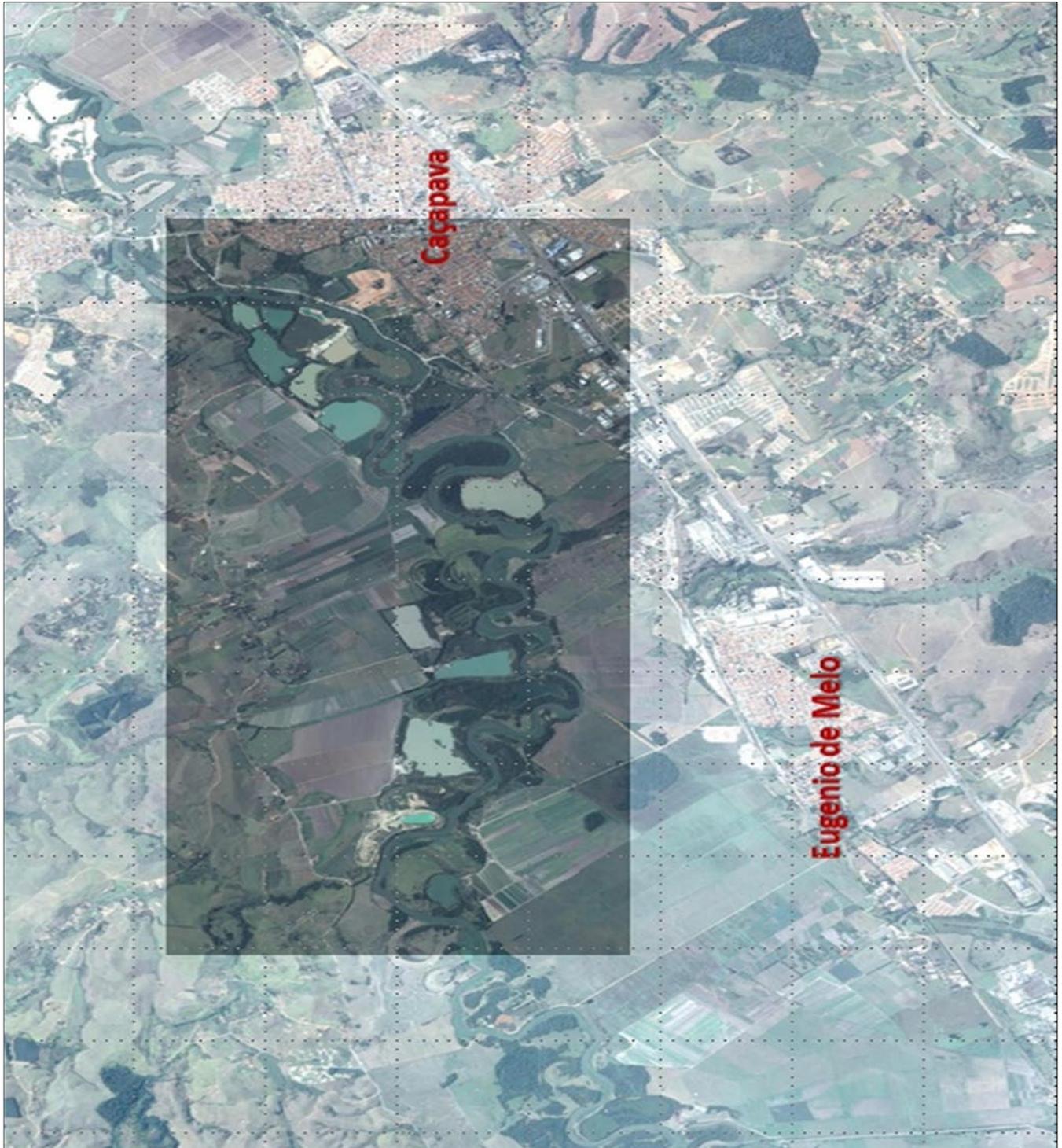


7. ANEXO VII. PROPOSTA DE REABILITAÇÃO DO RIO PARAÍBA DO SUL



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

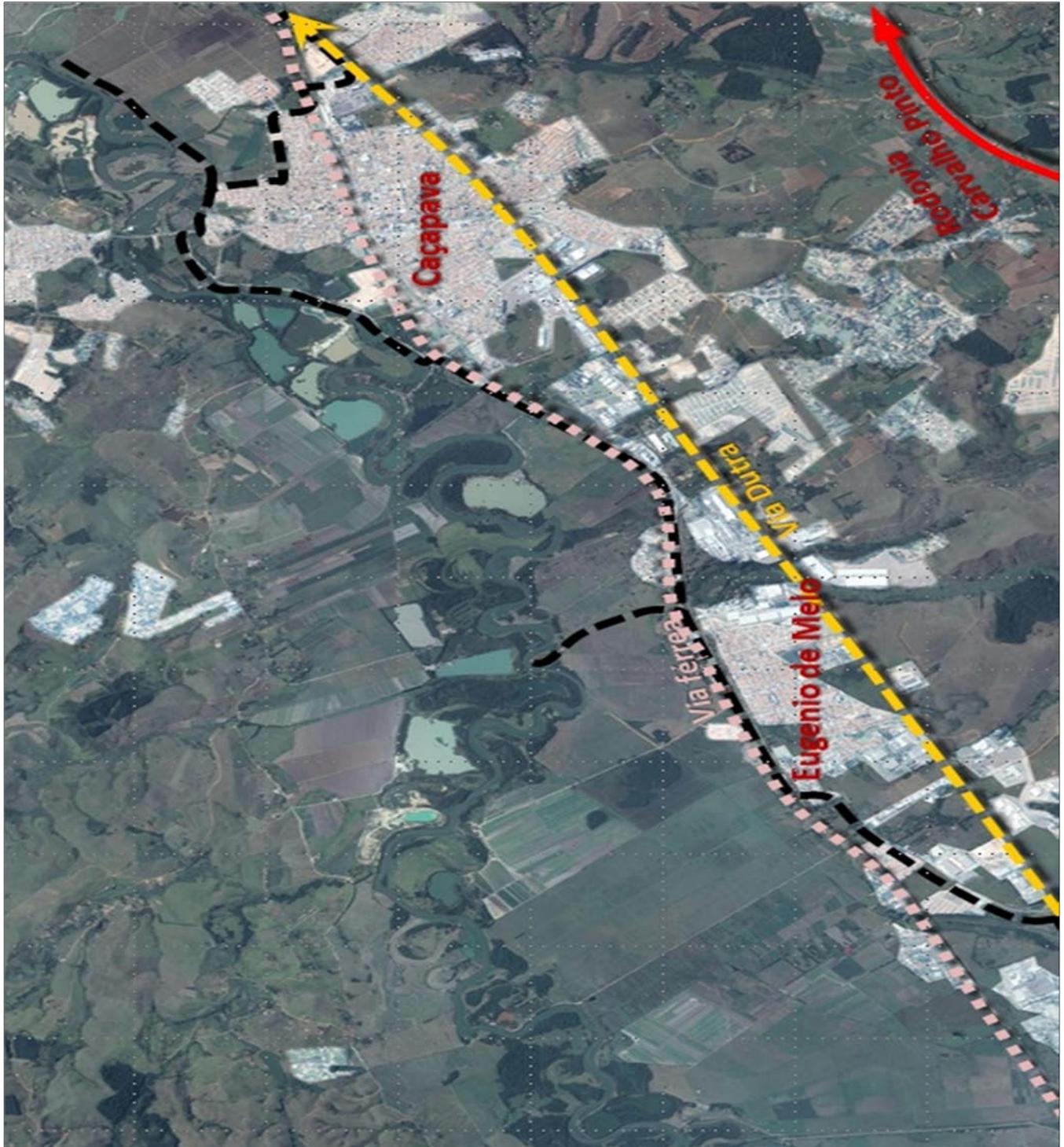


Fonte: Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana / Secretaria de Energia do Estado de São Paulo – Subsecretaria de Mineração.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

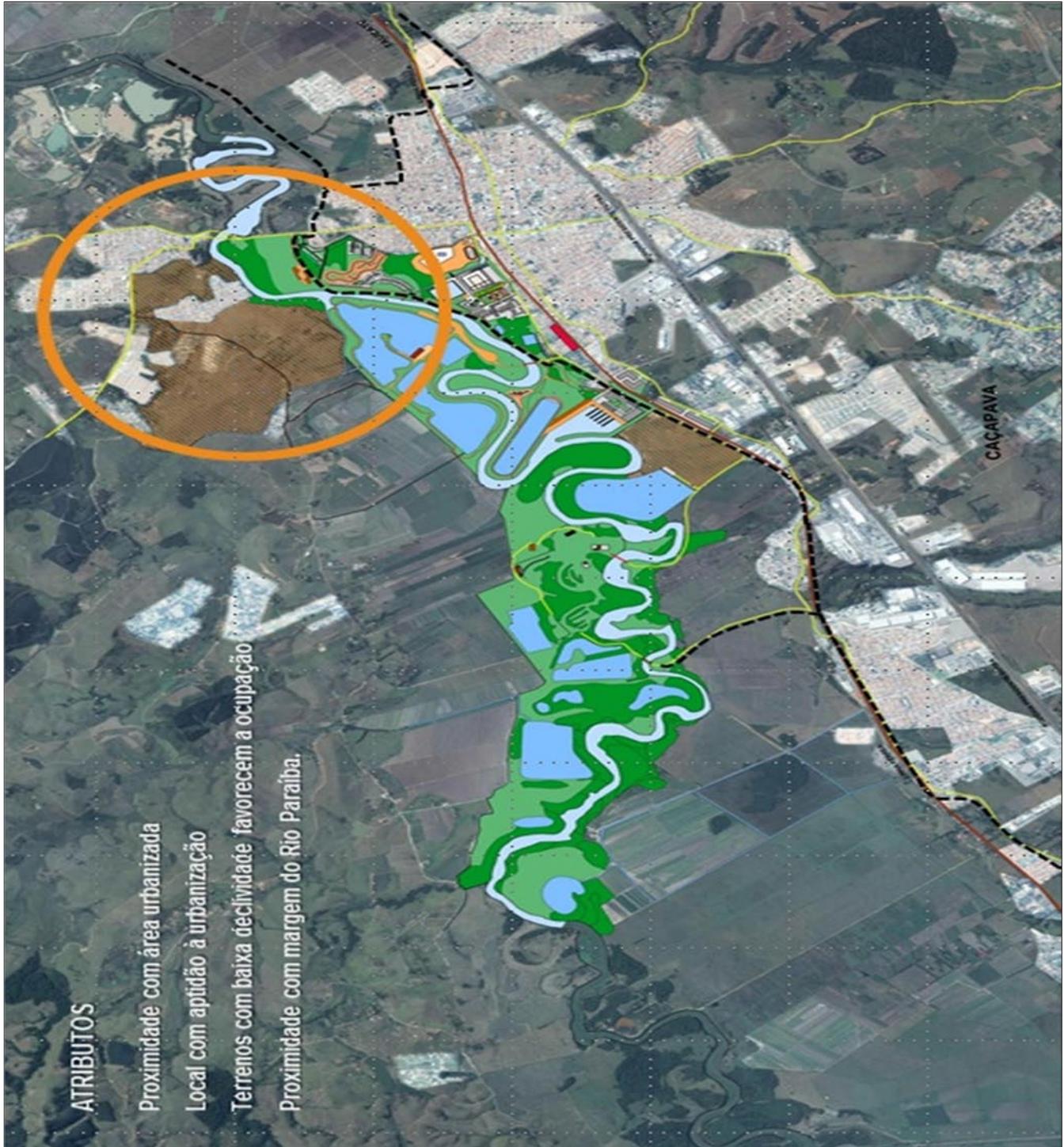


Fonte: Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana / Secretaria de Energia do Estado de São Paulo – Subsecretaria de Mineração.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

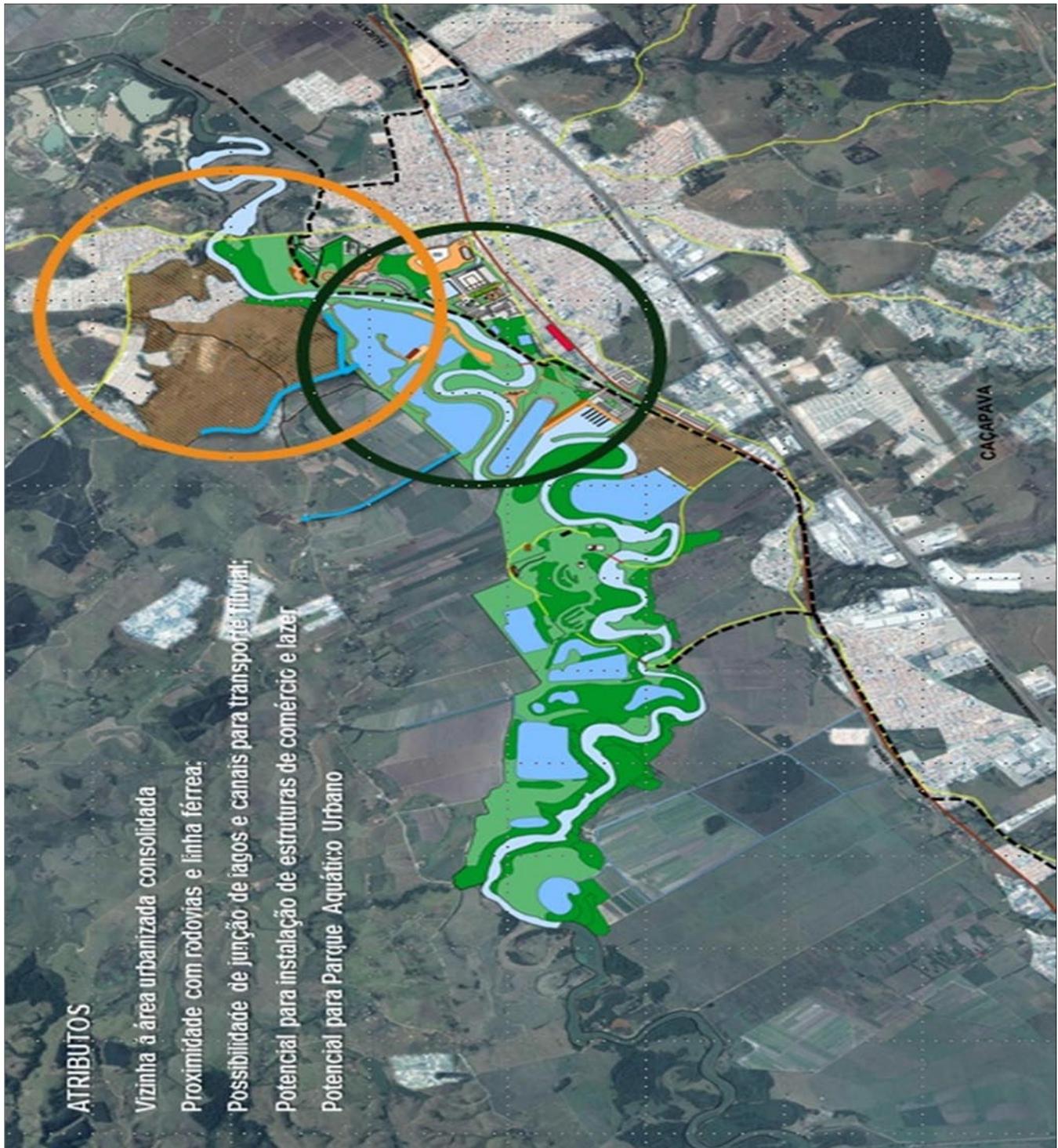


Fonte: Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana / Secretaria de Energia do Estado de São Paulo – Subsecretaria de Mineração.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

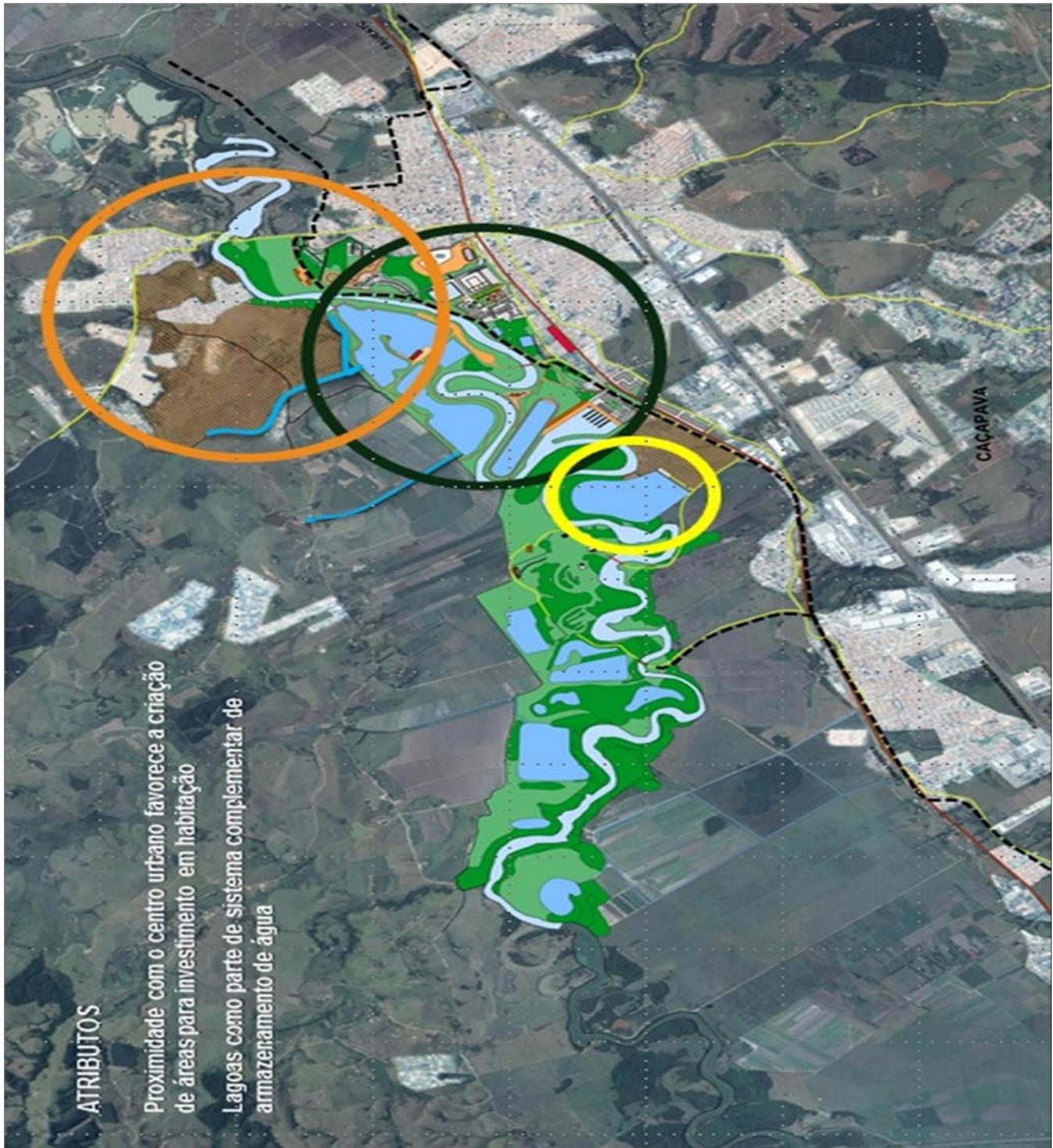


Fonte: Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana / Secretaria de Energia do Estado de São Paulo – Subsecretaria de Mineração.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO



ATRIBUTOS

Proximidade com o centro urbano favorece a criação de áreas para investimento em habitação

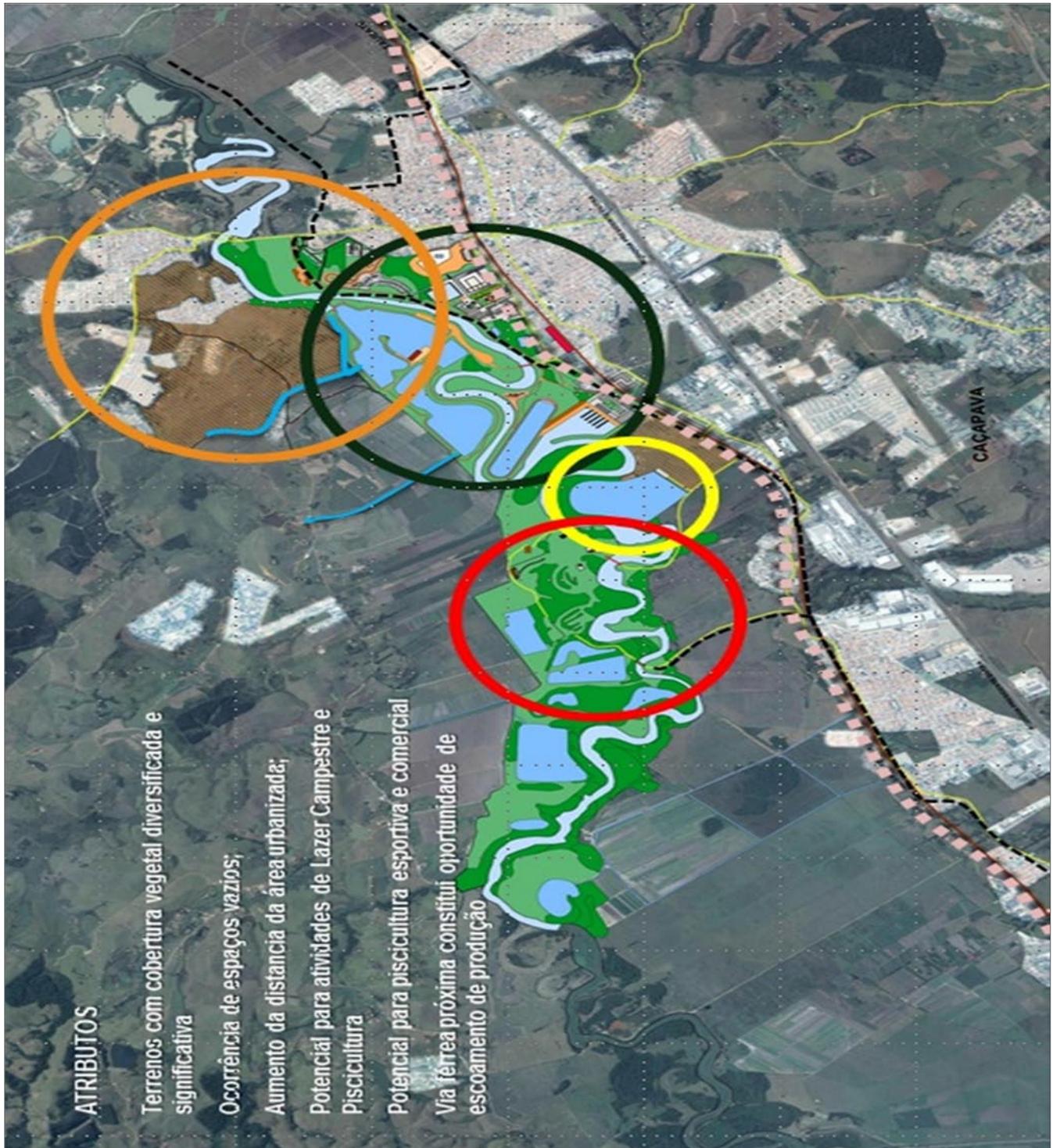
Lagoas como parte de sistema complementar de armazenamento de água

Fonte: Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana / Secretaria de Energia do Estado de São Paulo – Subsecretaria de Mineração.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

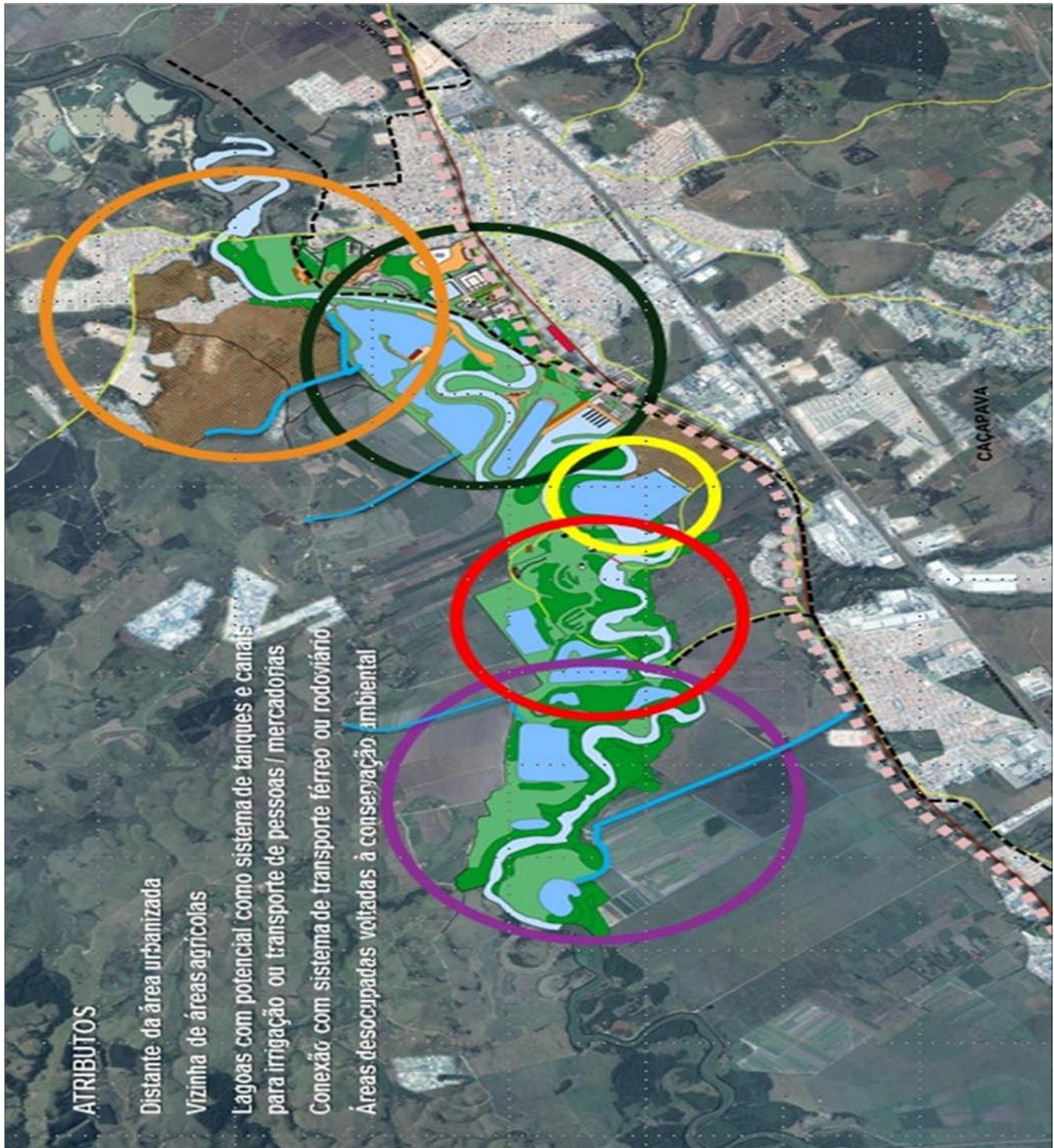


Fonte: Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana / Secretaria de Energia do Estado de São Paulo – Subsecretaria de Mineração.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO



Fonte: Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana / Secretaria de Energia do Estado de São Paulo – Subsecretaria de Mineração.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO



Fonte: Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana / Secretaria de Energia do Estado de São Paulo – Subsecretaria de Mineração.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

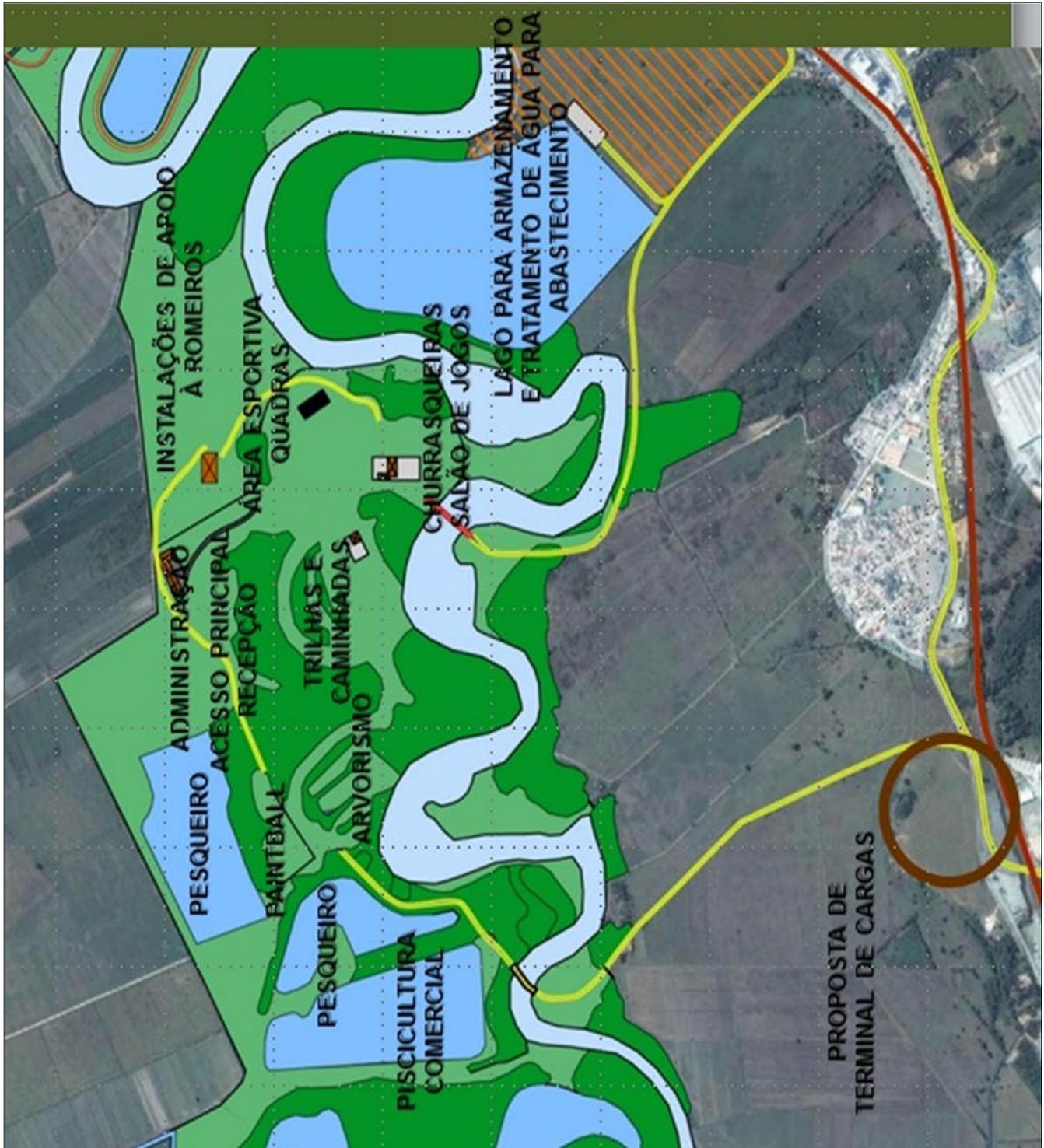


Fonte: Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana / Secretaria de Energia do Estado de São Paulo – Subsecretaria de Mineração.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

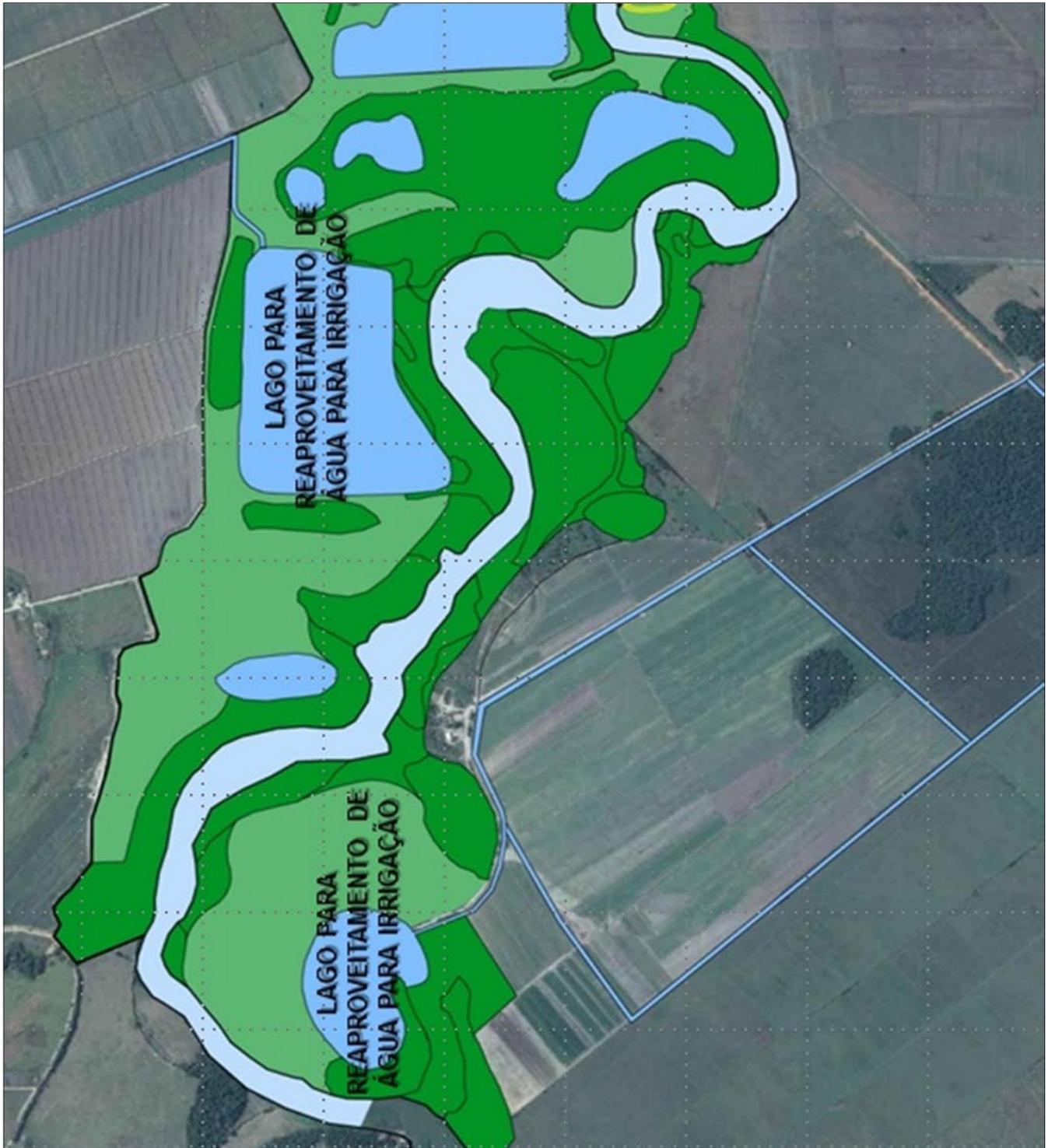


Fonte: Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana / Secretaria de Energia do Estado de São Paulo – Subsecretaria de Mineração.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

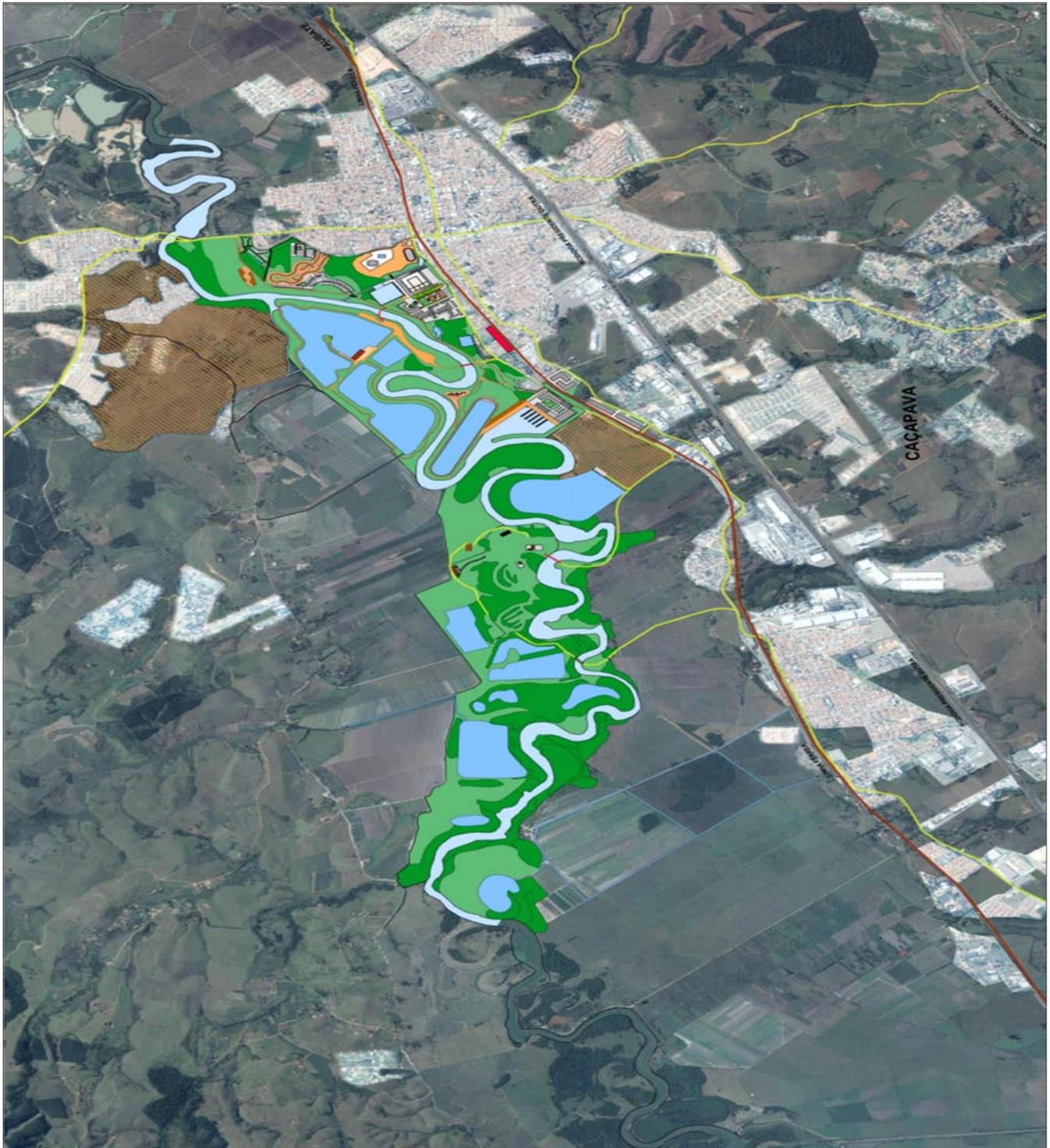


Fonte: Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana / Secretaria de Energia do Estado de São Paulo – Subsecretaria de Mineração.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO



Fonte: Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana / Secretaria de Energia do Estado de São Paulo – Subsecretaria de Mineração.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

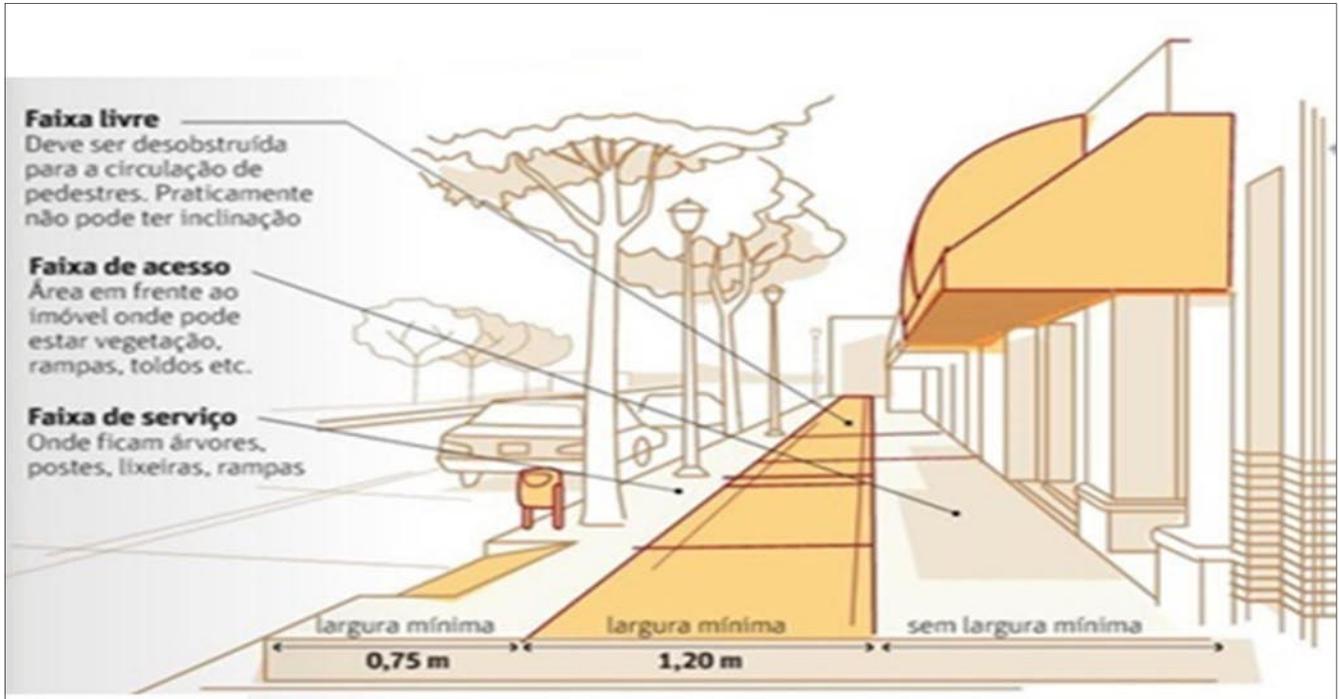
ESTADO DE SÃO PAULO

8. ANEXO VIII. TOPOGRAFIA DAS CALÇADAS

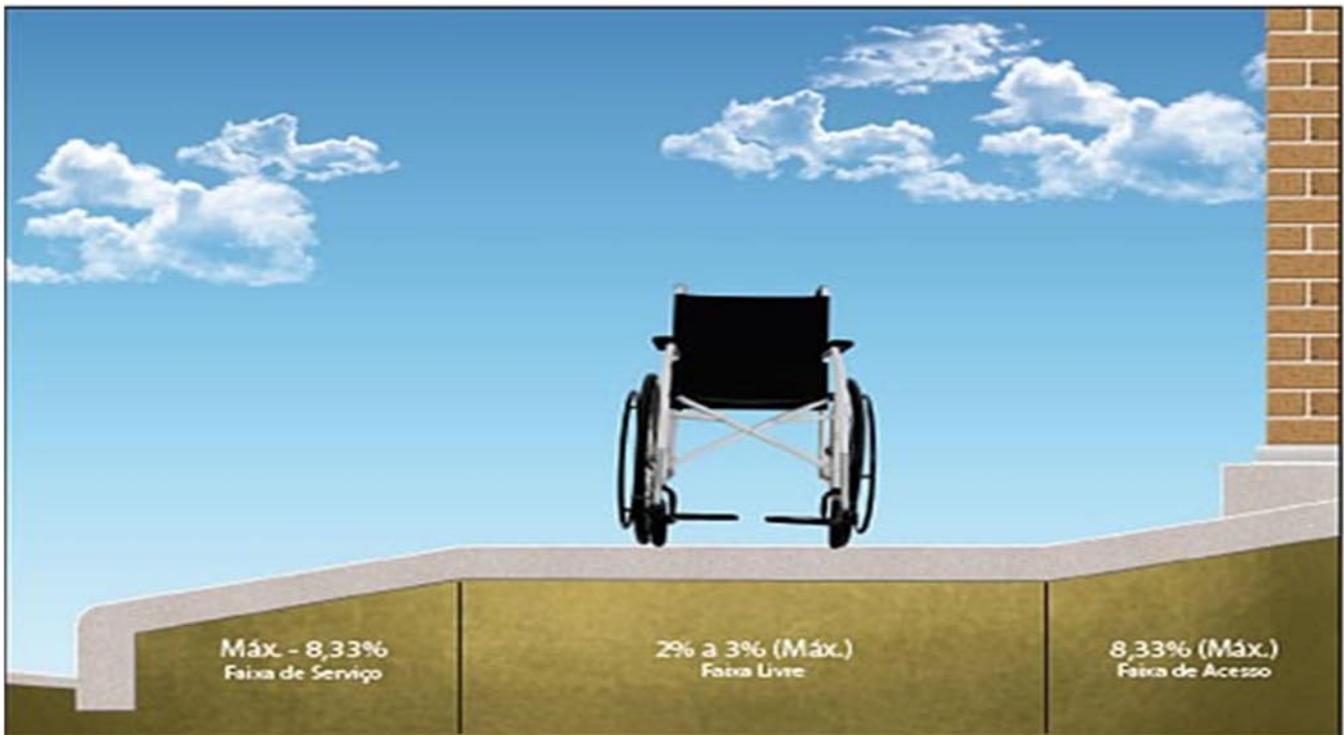


MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO



Fonte: Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana. Referente ao artigo 1º da Proposta de Lei das calçadas.



Fonte: Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana. Referente ao artigo 9º da Proposta de Lei das calçadas.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO



9. ANEXO IX. GUIA PARA A REDUÇÃO DE ACIDENTES DE TRÂNSITO COM RELAÇÃO LABORAL

Guia para a prevenção de acidentes de trânsito com relação laboral



Elaborado por **David Ruiz Bargeño**

*Chefe da Divisão Municipal de Transporte Público do Município de Caçapava, SP
Especialista em Sistemas Inteligentes de Transporte – ITS*

“Será muito bom o dia em que a gentileza no trânsito crescer na mesma proporção que o número de veículos”

Cassal Machado Brum



Sumário

APRESENTAÇÃO	5
1. DIMENSÃO DO PROBLEMA DO TRÂNSITO COMO RISCO LABORAL	6
2. O CONCEITO DE ACIDENTE DE TRÂNSITO COMO RISCO LABORAL.....	8
2.1 Acidente de trânsito <i>In Itinere</i>	8
2.2 Acidente em jornada laboral.	8
3. A PREVENÇÃO DE RISCOS NO TRÂNSITO É RENTAVEL	10
3.1 Benefícios para empresa e trabalhador.....	10
3.2 Custos sociais e econômicos para empresa e trabalhador.....	11
4. AVALIAÇÃO DO RISCO DO TRÂNSITO NO ENTORNO LABORAL.....	12
4.1 A origem do risco.	12
4.2 A dimensão do risco.....	12
4.3 Recopilação de informação.....	13
4.3.1 Dados já existentes.	13
4.3.2 Questionários.....	14
4.3.2.1 <i>Prevenção de riscos de acidente de trânsito no trajeto de ida e regresso ao trabalho.</i>	14
4.3.2.2 <i>Prevenção de riscos de acidente de trânsito durante a jornada laboral.</i>	16
4.3.2.3 <i>Risco de acidente.</i>	18
4.3.2.4 <i>Detecção de riscos</i>	20
4.3.2.5 <i>Inspeção de veículos</i>	21
5. PLANO DE AÇÃO EM PREVENÇÃO DE RISCOS NO TRÂNSITO COM RELAÇÃO LABORAL	25
5.1 Gestão dos deslocamentos em jornada laboral.	26
5.1.1 Mapas de rota segura.	26
5.1.2 Gestão do trabalho.	27
5.1.2.1 <i>Carga de trabalho.</i>	27
5.1.2.2 <i>Valoração do rendimento.</i>	28
5.1.2.3 <i>Tempos de espera.</i>	28
5.1.2.4 <i>Estado da circulação.</i>	28



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

5.1.2.5	<i>Tempos de condução e descanso.</i>	29
5.1.3	Normativa interna de segurança viária.	30
5.1.4	Eleição do modo de transporte.	31
5.1.5	Tipos de transporte rodoviário.	32
5.1.6	Fator veículo.	36
5.1.6.1	<i>Eleição e Aquisição.</i>	36
5.1.6.2	<i>Manutenção.</i>	38
5.1.6.3	<i>Assinação ao tipo de tarefa.</i>	38
5.1.7	Comunicação de deslocamentos.	41
5.2	Gestão dos deslocamentos <i>In Itinere.</i>	42
5.2.1	Diminuição da mobilidade.	42
5.2.2	Ordenação da mobilidade.	43
5.2.3	Gestão do transporte.	44
5.2.3.1	<i>Incremento do uso de transporte coletivo.</i>	44
5.2.3.2	<i>Lançadeiras.</i>	45
5.2.3.3	<i>Rotas de empresa.</i>	46
5.2.3.4	<i>Carro compartilhado.</i>	47
5.2.3.5	<i>Gestão do estacionamento.</i>	48
5.2.4	Modos alternativos.	48
5.3	Formação e informação.	50
5.3.1	Desenvolvimento da cultura de prevenção no trânsito.	50
5.3.2	Conhecimento dos fatores de perigo no trânsito.	50
5.3.2.1	<i>Fator humano.</i>	51
5.3.2.1.1	<i>O estado de saúde.</i>	51
5.3.2.1.2	<i>A atenção.</i>	52
5.3.2.1.3	<i>A fadiga.</i>	54
5.3.2.1.4	<i>O sono.</i>	55
5.3.2.1.5	<i>O estresse.</i>	56
5.3.2.1.6	<i>A agressividade.</i>	57
5.3.2.1.7	<i>As emoções.</i>	57



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

5.3.2.1.8	A idade.....	58
5.3.2.1.9	O álcool.....	59
5.3.2.1.10	As drogas.....	59
5.3.2.1.11	Os medicamentos.....	61
5.3.2.1.12	A velocidade.....	62
5.3.2.2	Fator veículo.....	64
5.3.2.2.1	Posição ao volante.....	64
5.3.2.2.2	Segurança ativa.....	65
5.3.2.2.3	Segurança passiva.....	70
5.3.2.2.4	Manutenção.....	74
5.3.2.2.5	Transporte de materiais.....	75
5.3.2.3	Fator via.....	78
5.3.2.3.1	Eleição da rota.....	78
5.3.2.3.2	Fatores meteorológicos.....	78
5.3.2.3.3	Trajeto frequentes.....	80
5.3.3	Campanha de informação e sensibilização.....	81
5.3.4	Campanha de formação.....	82
6.	EVALUAÇÃO E SEGUIMENTO DO PLANO DE AÇÃO EM PREVENÇÃO DE RISCOS NO TRÂNSITO COM RELAÇÃO LABORAL.....	83
7.	DADOS DA PESQUISA DA CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTE – CNT DAS RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO NO ANO 2014.....	86



APRESENTAÇÃO

A Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana, na qualidade de organismo gestor das políticas de segurança e prevenção de acidentes de trânsito, apresenta a **“Guia para a prevenção de acidentes de trânsito com relação laboral”**, no marco do Primeiro Plano de Mobilidade Urbana do Município de Caçapava, onde o setor de Transportes é considerado o setor prioritário de atenção.

O elevado número de acidentes de trânsito com relação laboral produzidos justifica o interesse de por em marcha, desde a Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana, a **“Campanha de Informação e sensibilização para a prevenção dos acidentes de trânsito com relação laboral”**, na qual são incluídas ações de sensibilização e informação aos empresários e aos trabalhadores de nosso Município, disponibilizando materiais para divulgação, com o objetivo de facilitar a integração dos riscos associados ao trânsito na atividade preventiva das empresas.

O conteúdo desta Guia expõe as vantagens da correta gestão dos riscos associados ao trânsito, fazendo especial menção aos benefícios que supõe para as empresas a diminuição dos custos humanos, materiais, econômicos e sociais que estes acidentes provocam.

A Guia propõe os pontos chave a ter em conta na hora da avaliação do risco do trânsito ao que estão expostos muitos dos trabalhadores de nosso Município, analisando os fatores de riscos de especial relevância, propondo medidas preventivas que cada um dos empresários deverá adaptar às condições de sua empresa refletidas no Plano de Prevenção e, proporcionando as pautas para poder desenvolver planos de informação e formação.

Este Guia deverá ser uma ferramenta prática e de utilidade para as empresas e os trabalhadores de nosso Município, contribuindo para a redução dos acidentes de trânsito com relação laboral e à melhoria da Mobilidade, conseguindo deste modo aumentar a segurança e saúde dos nossos trabalhadores e dos cidadãos do Município de Caçapava.



1. DIMENSÃO DO PROBLEMA DO TRÂNSITO COMO RISCO LABORAL

O contínuo crescimento do uso dos veículos no entorno laboral aumentou significativamente nos últimos anos.

O parque de veículos do Município de Caçapava foi incrementado em cerca do dobro no período de 2.006 – 2.014, até chegar a 48.222 veículos (*Fonte: Fundação SEADE e UNIREGISTRO referentes ao mês de setembro de 2014*).

Estas cifras englobariam tanto os veículos dos profissionais dedicados ao transporte terrestre, como os veículos dos trabalhadores que devem deslocar-se de seu domicílio ao centro de trabalho, tendo em conta a tendência atual de descentralização empresarial sentido à Região Metropolitana e a cidade de São Paulo.

Por esse motivo, seria conveniente, que as atividades laborais relacionadas com a condução estivessem integradas com os princípios de prevenção de riscos laborais já existentes nas empresas.

Desde o ano 2.003 já é possível distinguir nos relatórios de acidentes de trabalho os que são relacionados com o trânsito.

Considerando que durante os últimos 05 anos, o Município de Caçapava teve um 35% do total dos acidentes laborais mortais, sendo um 15% dentro da jornada laboral e um 20% *in itinere*.

Somente estas cifras já justificariam um interesse em realizar uma formação preventiva em matéria de Segurança Viária dirigida aos trabalhadores das empresas.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

Este “**Guia para a prevenção de acidentes de trânsito com relação laboral**” forma parte da “**Campanha de informação e sensibilização para a prevenção dos acidentes de trânsito com relação laboral**”, que a **Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana** decidiu abordar.

A Secretaria Municipal de Defesa e Mobilidade Urbana espera que a iniciativa seja secundada pelas empresas do Município, e assim contribuir para a redução dos acidentes de trânsito com relação laboral na nossa cidade.





2. O CONCEITO DE ACIDENTE DE TRÂNSITO COMO RISCO LABORAL

O acidente de um trabalhador na via pública é um acidente laboral, e na maioria das ocasiões trata-se de um acidente de trânsito.

Define-se como acidente de trânsito com relação laboral, como toda lesão corporal, que sofre um trabalhador em trajetos, tanto desde seu domicílio até o centro de trabalho e vice-versa, como durante sua jornada laboral.

2.1 Acidente de trânsito *In Itinere*.

É aquele que sofre o trabalhador dentro do trânsito, durante o trajeto ao trabalho ou no regresso deste. Não existe uma limitação horária.

Há três elementos que se requerem num acidente *in itinere*:

- Que ocorra no caminho de ida ou volta;
- Que não se produzam interrupções entre o trabalho e o acidente;
- Que seja empregado o itinerário habitual.

2.2 Acidente em jornada laboral.

São aqueles sofridos pelo trabalhador no trajeto que tenha que realizar para o cumprimento do trabalho, assim como aquele que acontece no desempenho dentro da jornada laboral. Neste sentido podemos diferenciar entre:

- **Acidentes de motoristas profissionais.** São aqueles sofridos pelo trabalhador que utiliza o veículo como centro de trabalho para cumprir sua tarefa, é o caso de motoristas de cargas, mensageiros ou motoristas de serviços de transporte.

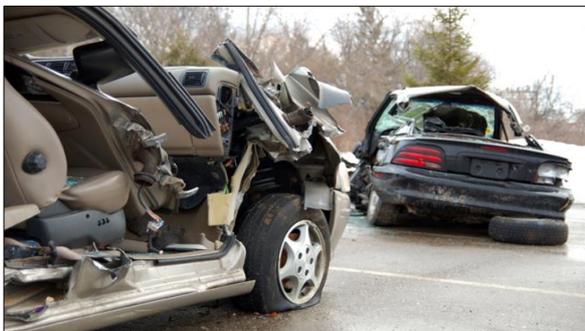


MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO



- **Acidentes no desempenho do trabalho.** São aqueles sofridos pelo trabalhador que utiliza o veículo de forma não continuada, mas que deve realizar deslocamentos fora das instalações da empresa para cumprir com seu trabalho.





3. A PREVENÇÃO DE RISCOS NO TRÂNSITO É RENTÁVEL

Um trabalhador que resulte ferido num acidente de trânsito laboral normalmente sofre danos tanto físicos como psíquicos, além de resultar em grandes custos para o empresário e para a sociedade.

Existe uma série de fatores que influem diretamente nos acidentes de trânsito relacionados com o trabalho, como o estresse, a falta ou uma deficiente manutenção do veículo, não utilizar o cinto de segurança e o encosto da cabeça, uma má fixação da carga, as margens de tempo ajustados para a execução da tarefa, etc.

3.1 Benefícios para empresa e trabalhador.

Uma correta gestão da prevenção de riscos laborais de trânsito reporta benefícios sociais e econômicos tanto aos trabalhadores como às empresas, consegue uma boa saúde laboral, uma redução dos acidentes e por tanto uma redução dos custos diretos e indiretos derivados dos mesmos, e a promoção das boas praticas de condução segura.

Vantagens para o trabalhador	Vantagens para a empresa
Redução do risco de acidente	Redução do absentismo laboral
Aplicação dos conhecimentos ao âmbito pessoal e familiar	Redução das primas dos seguros
Valor acrescentado ao currículo	Redução de custos indiretos (dias de folga, reparações de veículos, perda de tempo de trabalho, etc.)
Formação atualizada e continuada	Melhora da imagem corporativa ou marca da empresa (interna e externa)
Manutenção do saldo de pontos da carteira de motorista, evitando sanções econômicas e penais	Conformidade com a normativa em prevenção de riscos laborais, evitando possíveis sanções



3.2 Custos sociais e econômicos para empresa e trabalhador.

Pelo contrario, é necessário fazer uma reflexão sobre os custos humanos e econômicos que gera a sinistralidade viária.

Custos diretos	Custos indiretos
Aumento das primas dos seguros	Perda comercial
Dias de folga pagos pela empresa	Absentismo laboral
Reparação de veículos	Deterioração da imagem corporativa ou da marca
Sanções econômicas, perda de pontos	Alteração do clima laboral / social
Dias de trabalho perdidos por lesões	Custo de veículos imobilizados





4. AVALIAÇÃO DO RISCO DO TRÂNSITO NO ENTORNO LABORAL

Os empresários devem avaliar e garantir a segurança e a saúde de seus trabalhadores, conforme as Leis trabalhistas vigentes.

O primeiro passo na hora de fixar as prioridades para o desenvolvimento de ações em prevenção de riscos de acidentes no entorno laboral, deve ser a realização de uma correta avaliação. Nesta fase de avaliação é necessário conhecer com precisão a origem e a importância do risco laboral no trânsito.

4.1 A origem do risco.

Existem umas pautas comuns a todos os acidentes de trânsito com relação laboral, e se faz necessário conhecer estas pautas para ser capazes de evitá-las. Neste apartado devem ser analisados todos os fatores de risco de trânsito no entorno laboral.

Existem fatores específicos segundo cada grupo ou coletivo, e deverão ser considerados fatores determinantes como a idade, o tipo de veículo, o cenário da condução (tipologia da via, condições meteorológicas, etc.) ou o objetivo de seu trabalho, já que não podem ser incididas as mesmas medidas preventivas dirigidas a um motorista de frotas, que opera diariamente uma caminhonete, que sobre um administrativo que realiza seus deslocamentos em turismo ao ir ou regressar do trabalho.

Nem tem que esquecer todos aqueles fatores mais específicos relativos à gestão por parte da empresa dos deslocamentos.

4.2 A dimensão do risco.



É preciso recopilar a informação necessária para realizar um seguimento das incidências que o trânsito produz no entorno laboral a fim de determinar as causas das mesmas, os danos sofridos pelos trabalhadores, os danos produzidos aos bens da empresa e os custos associados.

Os acidentes de trânsito com relação laboral são acidentes laborais que devem ser investigados, como assim é recolhido na normativa de Prevenção de Riscos Laborais. Esta investigação reportará informações das possíveis causas que puderam ocorrer e que foram à causa do acidente, com o intuito de tomar medidas, para que o mesmo, ou similar, não aconteça de novo.

4.3 Recopilação de informação.

Além da informação obtida da investigação do acidente, pode-se recopilar informação de dados já existentes e questionários de recopilação de dados complementares.

4.3.1 Dados já existentes.

- Os dados de agentes externos, como a empresa seguradora, de renting ou a mutua de acidentes de trabalho e enfermidades profissionais.
- O próprio relatório do acidente que especifica se é um acidente de trânsito.

A recopilação desta informação, além de oferecer os dados de sinistralidade e suas consequências, pode-nos oferecer informações sobre a causa do acidente. Por exemplo, a empresa de renting pode nos oferecer informações sobre a frequência da troca de pneus e dos quilômetros percorridos, já a empresa seguradora sobre os tipos de acidentes mais comuns.



4.3.2 Questionários.

A pessoa encarregada da prevenção por parte da empresa deve realizar um registro de acidentes e sinistros, que permita gerar informes estatísticos, com objetivo de recopilar informações para poder determinar o risco e sua importância.

A continuação é facilitada uma série de questionários que ajudarão à pessoa encarregada da prevenção a avaliar e reconhecer os riscos associados ao trânsito. Trata-se de propostas que podem se adaptar em função das características da empresa.

4.3.2.1 Prevenção de riscos de acidente de trânsito no trajeto de ida e regresso ao trabalho.

Este questionário pode ser preenchido por todos os trabalhadores da empresa e é o ponto de início para a avaliação dos riscos nos deslocamentos *in itinere*, devendo ser atualizado periodicamente, com objetivo de realizar um seguimento.

QUESTIONÁRIO DE PREVENÇÃO DE RISCO DE ACIDENTE DE TRÂNSITO NO TRAJETO DE IDA / REGRESSO AO TRABALHO

NOME (OPCIONAL):

SEXO: MASCULINO () FEMININO () IDADE:

POSSUÍ CNH: SIM () NÃO ()

ANOS DE EXPERIÊNCIA NA CONDUÇÃO: ANOS.

HORÁRIO DE ENTRADA E SAÍDA: ENTRADA: / HORAS.
SAÍDA: / HORAS.

DISPÕE DE FLEXIBILIDADE HORÁRIA DE ENTRADA E SAÍDA: SIM () NÃO ()

MEIOS DE DESLOCAMENTO PARA IR AO TRABALHO (TRAJETO): CAMINHANDO () VEÍCULO DE 2 RODAS () BICICLETA ()
AUTOMÓVEL () TRANSPORTE PÚBLICO () TRANSPORTE COLETIVO DA EMPRESA ()



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

KM DIÁRIOS ENTRE O LOCAL DE TRABALHO E SEU DOMICÍLIO (TRAJETO DE IDA E REGRESSO):

TEMPO MÉDIO DIÁRIO GASTO ENTRE O LOCAL DE TRABALHO E SEU DOMICÍLIO (TRAJETO DE IDA E REGRESSO):

PRINCIPAIS FATORES DE RISCO COM OS QUE VOCÊ SE ENCONTRA (INDIQUE TODOS OS QUE VOCÊ CONSIDERE ADEQUADOS):

- | | | |
|---|---|--------------------------------------|
| - Intensidade do trânsito () | - Seu veículo ou o meio de transporte () | - Outros motoristas () |
| - Condições climatológicas () | - Sua própria condução () | - Estado da infraestrutura / via () |
| - Cumprir os horários de entrada da empresa () | - Seu estado psicofísico (fadiga, estresse, sono, etc.) () | - Outras: |

INDIQUE EM QUE MEDIDA VOCÊ PENSA QUE PODE FACILITAR E FAZER MAIS SEGUROS SEUS DESLOCAMENTOS:

- | | | |
|---------------------------------|------------------------------------|---|
| - Tele trabalho () | - Rotas de empresa () | - Ajudas ao uso do transporte público () |
| - Flexibilidade de horários () | - Formação em segurança viária () | - Outras: |

OBSERVAÇÕES:

OBRIGADO!



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

4.3.2.2 Prevenção de riscos de acidente de trânsito durante a jornada laboral.

Este questionário deve ser preenchido pelos trabalhadores que realizam deslocamentos dentro da jornada de trabalho, como motoristas profissionais ou aqueles que realizam deslocamentos esporádicos. Esse é o ponto inicial para avaliar os riscos nos deslocamentos, devendo ser atualizado periodicamente com objeto de realizar um seguimento.

QUESTIONÁRIO DE PREVENÇÃO DE RISCO DE ACIDENTE DE TRÂNSITO DURANTE A JORNADA LABORAL

NOME (OPCIONAL):			
SEXO:	MASCULINO ()	FEMININO ()	IDADE:
POSSUÍ CNH:	SIM ()	NÃO ()	
ANOS DE EXPERIÊNCIA NA CONDUÇÃO:	ANOS.		
HORÁRIO DE TRABALHO:	MANHÃ ()	JORNADA COMPLETA ()	
	TARDE ()	JORNADA PARTIDA ()	
	NOITE ()	TURNOS ROTATIVOS ()	
DISPÕE DE FLEXIBILIDADE HORÁRIA DE ENTRADA E SAÍDA:	SIM ()		NÃO ()
MEIOS DE DESLOCAMENTO:	CAMINHANDO ()	VEÍCULO DE 2 RODAS ()	VAN ()
	AUTOMÓVEL ()	TRANSPORTE PÚBLICO ()	VEÍCULO PESSADO ()
EM SEU CASO, O VEÍCULO UTILIZADO É:	PARTICULAR ()		DE EMPRESA ()
EM SEU CASO, A MANUTENÇÃO DO VEÍCULO É REALIZADA POR:	TRABALHADOR ()		EMPRESA ()
UNIDADE ESTRATÉGICA NA QUE É ENQUADRADO SEU TRABALHO:	PRODUÇÃO ()	COMERCIO ()	
	SUBMINISTRO ()	OUTRO:	
	GESTÃO ()		
QUAL É O SEU TRABALHO ESPECÍFICO:			
QUILOMETRAGEM MÉDIA DIÁRIA EFETUADA NO MARCO PROFISSIONAL:			
TEMPO MÉDIO DIÁRIO QUE UTILIZA PARA O DESLOCAMENTO NO MARCO PROFISSIONAL:			



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

PRINCIPAIS FATORES DE RISCO COM OS QUE VOCÊ SE ENCONTRA (INDIQUE TODOS OS QUE VOCÊ CONSIDERE ADEQUADOS):

- | | | |
|---|---|---|
| - Intensidade do trânsito () | - Organização do trabalho (agenda, reuniões, etc.) () | - Outros motoristas () |
| - Condições climatológicas () | - Sua própria condução () | - Estado da infraestrutura / via () |
| - Tipo de veículo ou suas características () | - Seu estado psicofísico (fadiga, estresse, sono, etc.) () | - falta de formação em segurança viária () |
| - Estado do veículo () | - Outras: | |

SEUS DESLOCAMENTOS, NO GERAL, SÃO PLANEJADOS POR:

EU MESMO ()

EMPRESA ()

EXISTE PROCEDIMENTO ESCRITO DE DESLOCAMENTO DE EMPRESA:

SIM ()

NÃO ()

VOCÊ CONHECE E DISPÕE DO PROCEDIMENTO DE DESLOCAMENTO DE EMPRESA:

SIM ()

NÃO ()

COM QUANTO TEMPO DE ANTELAÇÃO É PREVISTO O DESLOCAMENTO (NÚMERO DE DIAS)?

VOCÊ JÁ RECEBEU INFORMAÇÃO SOBRE OS RISCOS DE TRÂNSITO COM RELAÇÃO LABORAL:

SIM ()

NÃO ()

PERIODICIDADE:

OBSERVAÇÕES:

OBRIGADO!



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

4.3.2.3 Risco de acidente.

Este questionário deve ser preenchido no caso do trabalhador ter sofrido qualquer acidente relacionado com o trânsito, com objetivo de reconhecer os riscos associados e assim podê-los evitá-los em um futuro. Deverá ser preenchido um questionário por cada acidente.

QUESTIONÁRIO PARA PREENCHER NO CASO DE ACIDENTE DE TRÂNSITO

NOME (OPCIONAL):		
SEXO:	MASCULINO ()	FEMININO ()
		IDADE:
DATA DO ACIDENTE:		
MOMENTO DO ACIDENTE:	TRAJETO IDA / REGRESSO AO LOCAL DE TRABALHO ()	DURANTE JORNADA LABORAL ()
IMPLICADO COMO:	MOTORISTA ()	PASSEIRO ()
CONSEQUÊNCIAS DO ACIDENTE:	DANOS MATERIAIS () FERIMENTOS CORPORAIS, SEM BAIXA ()	FERIMENTOS CORPORAIS, COM BAIXA () DIAS DE BAIXA:
LOCALIZAÇÃO DO ACIDENTE (PONTO QUILOMÉTRICO, RUA, CIDADE, VIA, ETC.):		
VEÍCULO IMPLICADO EM QUE VOCÊ SE ENCONTRAVA:	PARTICULAR ()	EMPRESA ()
TIPO DE VEÍCULO:	VEÍCULO DE 2 RODAS () AUTOMÓVEL ()	VAN () VEÍCULO PESSADO ()
JÁ ESTIVE IMPLICADO EM OUTROS ACIDENTES DE TRÂNSITO COM RELAÇÃO LABORAL DURANTE OS 3 ANOS ANTERIORES A ESTE ACIDENTE:	SIM ()	NÃO ()
	NÚMERO DE VEZES:	



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

QUAIS AS CAUSAS, SEGUNDO VOCÊ, QUE MOTIVARAM O ACIDENTE (INDIQUE TODOS OS QUE VOCÊ CONSIDERE ADEQUADOS):

- | | | |
|---|---|---|
| - Intensidade do trânsito () | - Organização do trabalho (agenda, reuniões, etc.) () | - Outros motoristas () |
| - Condições climatológicas () | - Sua própria condução () | - Estado da infraestrutura / via () |
| - Tipo de veículo ou suas características () | - Seu estado psicofísico (fadiga, estresse, sono, etc.) () | - Falta de informação ou formação em segurança viária () |
| - Estado do veículo () | - Outras: | |

SUAS PREOCUPAÇÕES PESSOAIS SOBRE O RISCO DE TRÂNSITO:

SUAS PROPOSTAS PARA REDUZIR O RISCO DE ACIDENTE:

OBSERVAÇÕES:

Obrigado por nos ajudar a evitar o risco dos acidentes de trânsito no entorno laboral. Por favor, entregue este formulário à pessoa encarregada da prevenção na sua empresa em caso de acidente.

OBRIGADO!



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

4.3.2.4 Detecção de riscos

Este formulário é uma ferramenta de ajuda para que os trabalhadores possam pleitear à pessoa encarregada da prevenção na empresa, àqueles fatores de risco que eles consideram que estão sendo produzidos, assim como formular propostas de ação a estes riscos.

FORMULÁRIO DE DETECÇÃO DE RISCOS

NOME (OPCIONAL):

SEXO: MASCULINO ()

FEMININO ()

IDADE:

TRAJETO REALIZADO:

PONTO INÍCIO:

PONTO FINAL:

O RISO SE PRUDUZ EM:

TRAJETO IDA / REGRESSO AO LOCAL
DE TRABALHO ()

DURANTE JORNADA LABORAL ()

QUAIS AS CAUSAS QUE MOTIVAM O RISCO (INDIQUE TODOS OS QUE VOCÊ CONSIDERE ADEQUADOS):

- Intensidade do trânsito ()

- Organização do trabalho (agenda,
reuniões, etc.) ()

- Outros motoristas ()

- Condições climatológicas ()

- Sua própria condução ()

- Estado da infraestrutura /
via ()

- Tipo de veículo ou suas
características ()

- Seu estado psicofísico (fadiga, estresse,
sono, etc.) ()

- Falta de informação ou
formação em segurança
viária ()

- Estado do veículo ()

- Outras:

EXPLICAÇÃO DO RISCO PERCEBIDO:

SUAS PROPOSTAS PARA REDUZIR O RISCO DE ACIDENTE:

Obrigado por nos ajudar a evitar o risco dos acidentes de trânsito no entorno laboral. Por favor, entregue este formulário à pessoa encarregada da prevenção na sua empresa em caso de acidente.

OBRIGADO!



4.3.2.5 Inspeção de veículos.

Esta é a ficha base para preenchimento pelos trabalhadores ou técnicos da prevenção com objetivo de realizar uma manutenção correta dos veículos da empresa. Esta ficha deve ser preenchida para cada veículo da empresa no mínimo duas vezes por ano.

É necessário que a pessoa encarregada de realizar a inspeção do veículo receba uma formação básica sobre manutenção de veículos, com objetivo de realizar a revisão corretamente. Será conveniente realizar as primeiras revisões com ajuda de um mecânico Profissional, com objetivo de que este assessore e de formação à pessoa encarregada de realizar estas inspeções, para que ela possa desenvolver este trabalho em futuras ocasiões.

Toda a informação obtida na recopilación de dados será de ajuda para poder priorizar as ações de prevenção segundo a urgência e maior peso preventivo na consecução de lesões.





MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

FICHA DE INSPEÇÃO TÉCNICA DE VEÍCULOS DE EMPRESA

NOME (OPCIONAL):			
MARCA:		MODELO:	
PLACA:		COR:	
MOTORISTA HABITUAL:		DATA DA INSPEÇÃO:	
REVISÃO GERAL DE NÍVEIS DE LÍQUIDOS			
ÓLEO:	MÁXIMO ()	MÉDIO ()	MÍNIMO ()
RECOMENDAÇÕES:	<ul style="list-style-type: none">- Em caso de nível baixo de óleo, completar em pequenas quantidades;- Utilizar, preferencialmente, o óleo indicado pelo fabricante;- Realizar a troca de óleo de acordo às revisões do fabricante do veículo.		
LIMPADOR DE PÁRA-BRISAS:	MÁXIMO ()	MÉDIO ()	MÍNIMO ()
RECOMENDAÇÕES:	<ul style="list-style-type: none">- Completar com água e líquido limpa vidro em proporção 3/1.		
LÍQUIDO DE REFRIGERAÇÃO:	MÁXIMO ()	MÉDIO ()	MÍNIMO ()
RECOMENDAÇÕES:	<ul style="list-style-type: none">- Completar com líquido (verde ou rosa) ou em seu defeito com água.		
FLUÍDO DE FREIOS:	MÁXIMO ()	MÉDIO ()	MÍNIMO ()
RECOMENDAÇÕES:	<ul style="list-style-type: none">- Levar o veículo ao mecânico se é apreciado um descenso do nível.		
LÍQUIDO DA DIREÇÃO HIDRAÚLICA:	MÁXIMO ()	MÉDIO ()	MÍNIMO ()
RECOMENDAÇÕES:	<ul style="list-style-type: none">- Levar o veículo ao mecânico se é apreciado um descenso do nível.		
REVISÃO GERAL DO ESTADO DOS PNEUMÁTICOS			
PRESSÃO CORRETA DOS PNEUMÁTICOS:	CORRETA ()	INCORRETA ()	
RECOMENDAÇÕES:	<ul style="list-style-type: none">- Ver especificações técnicas do veículo e pneumático;- Utilizar manômetro manual para verificação;- revisar a pressão cada 2.000 km.		



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

DESGASTE DA BANDA DE RODAGEM DOS PNEUMÁTICOS:	ALTO ()	BAIXO ()
	MÉDIO ()	ANORMAL ()
RECOMENDAÇÕES:	- A profundidade mínima legal é de 1,6 mm; - Trocar o pneumático ao chegar a 2,0 mm.	
STEP:	UBICAÇÃO:	
ESTADO DE PRESSÃO:	CORRETA ()	INCORRETA ()
BANDA DE RODAGEM:	CORRETA ()	INCORRETA ()
KIT DE EMERGÊNCIA, FERRAMENTAS E MACACO (UBICAÇÃO):		
COLETE REFLETIVO (NÚMERO E UBICAÇÃO):		
REVISÃO GERAL DAS LUZES DO AUTOMÓVEL		
FARÓIS DIANTEIROS:	BOM ()	RUIM ()
LUZES INTERMITENTES:	BOM ()	RUIM ()
LUZES DE FREIO E RÉ:	BOM ()	RUIM ()
RECOMENDAÇÕES:	- Obrigatório levar lâmpadas de reposição; - Realizar revisão visual cada três meses; - Realizar a troca de lâmpadas de dois em dois a não aguardar a quebra; - Levar o veículo para a garagem se for observada alguma anomalia nas luzes.	
ESTADO DOS LIMPA-PÁRABRISAS		
ESTADO DAS PALETAS:	BOM ()	RUIM ()
RECOMENDAÇÕES:	- Realizar revisão visual cada 6 meses; - Ter em conta a deterioração pela exposição ao Sol; - limpar com pano as paletas, com uma periodicidade mensal.	
ASPECTO DO INTERIOR DO VEÍCULO		
ESTADO INTERNO:	BOM ()	RUIM ()
RECOMENDAÇÕES:	- Comprovar o estado dos cintos de segurança traseiros e a posição do encosto de cabeça; - Não levar objetos sem fixação que possam ser um risco em caso de colisão ou freada de emergência; - A limpeza interior gerará uma boa imagem da marca.	



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

ASPECTO EXTERNO DO VEÍCULO

LIMPEZA:

BOM ()

RUIM ()

CHAPA E PINTURA:

BOM ()

RUIM ()

RECOMENDAÇÕES:

- A limpeza exterior gerará uma boa imagem da marca;
- Levar o veículo na garagem para reparar os danos sofridos em chapa e pintura.

OBSERVAÇÕES:

OBRIGADO!



5. PLANO DE AÇÃO EM PREVENÇÃO DE RISCOS NO TRÂNSITO COM RELAÇÃO LABORAL

Uma vez recopilada a informação obtida dos “questionários de prevenção de risco de acidentes de trânsito” preenchidos pelos trabalhadores, junto à informação aportada no “formulário de detecção de riscos”, somado à informação obtida por informes de agentes externos, como a empresa seguradora, de renting ou a mutua de acidentes de trabalho e enfermidades profissionais, a pessoa encarregada da prevenção na empresa deverá definir os grupos prioritários, assim como, as ações concretas que deverão ser desenvolvidas.

Podem definir-se uma série de grupos de atualização que apresentem fatores de risco comuns, pelo que pode ser concretizadas e priorizadas certas medidas corretoras.

Os principais grupos de atuação sobre os que pode incidir-se com medidas específicas para coletivo são:

- Trabalhadores com deslocamento *In itinere*;
- Trabalhadores com deslocamentos em jornada laboral (motoristas profissionais e motoristas esporádicos).



A continuação se expõem três grandes linhas de atuação com objetivo de prevenir os riscos de acidente de trânsito no entorno laboral.



5.1 Gestão dos deslocamentos em jornada laboral.

A empresa deve dispor de umas pautas de atuação fixas e conhecidas pelos trabalhadores em quanto à prevenção de riscos no trânsito.

A continuação se expõem algumas propostas orientadas para melhorar a segurança dos trabalhadores que realizam deslocamentos dentro da jornada de trabalho.

5.1.1 Mapas de rota segura.

Para empresas que realizam percursos habituais, onde os pontos de destino são repetidos com frequência, é muito aconselhável dispor do que é conhecido como “**Mapas de rota segura**”.

Estes mapas oferecem ao trabalhador aqueles percursos que são mais seguros, circulando por rodovias federais e estaduais que são as estradas com maiores níveis de segurança e evitando os trechos com maior concentração de acidentes.

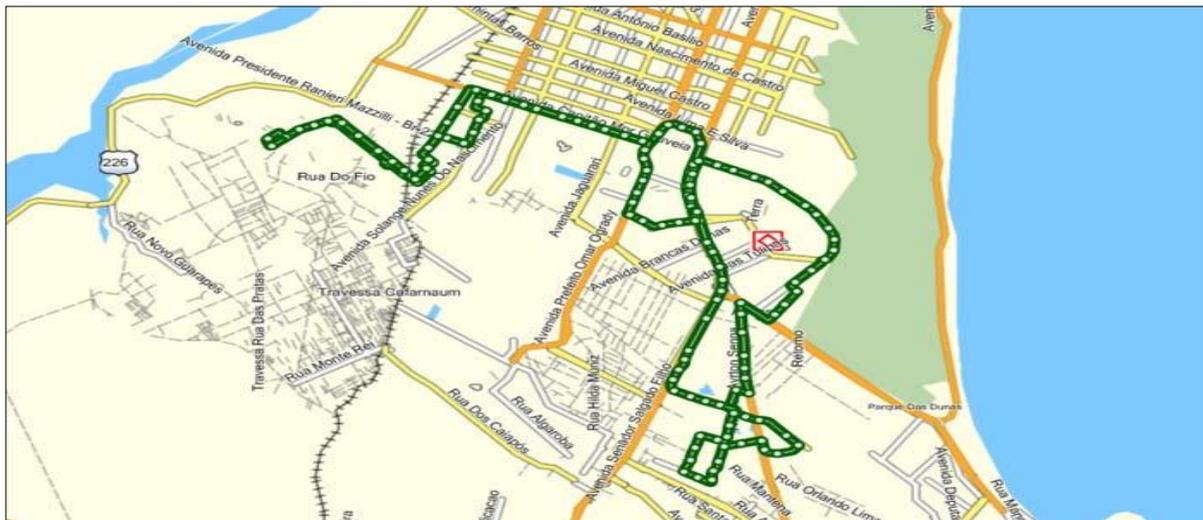
Neste mapa também deverá ser mostrada informação das áreas de descanso, aproveitando para recordar ao trabalhador dos tempos de condução e descansos estabelecidos na legislação vigente.

Outra informação importante será oferecer informação específica sobre como alcançar o ponto de destino já que grande parte dos acidentes de trânsito é produzida a menos de 50 km do lugar de destino. Os motivos que explicam este incremento do risco nestes últimos quilômetros são:

- Diminuição da concretização;



- Maior presença de fadiga;
- Resistência a realizar paradas de descanso cerca do destino;
- Margens de tempo ajustados.



5.1.2 Gestão do trabalho.

A empresa pode incidir diretamente na prevenção de riscos de trânsito mediante uma melhor gestão do trabalho. Uma carga de trabalho elevada, uma incorreta valoração do rendimento, ou uma errada coordenação das operações de carga e descarga, aumentam os fatores de risco de trânsito.

5.1.2.1 Carga de trabalho.

A carga de trabalho tem uma influência direta na geração de acidentes de trânsito, devido ao aumento de alguns fatores de risco na condução, como o stress, a fadiga, a agressividade ao volante e os excessos de velocidade.



A empresa deve valorizar corretamente a carga de trabalho de seus motoristas, tendo em conta os prazos de entrega e os tempos de espera para carregar e descarregar. Um cálculo errado da carga de trabalho pode levar a ultrapassarem das oito horas laborais, o que com toda certeza, refletirá na diminuição da segurança do trabalhador e por tanto no incremento do numero de acidentes laborais de trânsito e dos custos associados.

5.1.2.2 Valoração do rendimento.

A valorização do rendimento associada ao numero de entregas ou deslocamentos é uma prática dificilmente compatível com a segurança viária e por tanto com a prevenção de riscos de trânsito com relação laboral.

O empresário deve incentivar que a carga de trabalho diária de seus motoristas seja realizada segundo critérios de eficácia e eficiência lógicos, oferecendo a remuneração em função da consecução destes objetivos realizáveis e nunca em função da consecução do maior número de deslocamentos, sem a existência de critérios máximos.

5.1.2.3 Tempos de espera.

Os tempos de espera para poder carregar e descarregar a mercadoria são muito comuns, e uma das causas mais importantes que incrementam o ritmo de trabalho e o estresse dos motoristas profissionais. Uma boa gestão de tempos implica ser capazes de coordenar com o provedor ou cliente a retirada e entrega dos materiais para que o tempo de espera do trabalhador seja o mínimo possível. Este tempo de espera não depende do motorista profissional, é tempo perdido para todos, pelo que somente pode intentar ser recuperado no momento que esta dirigindo.

5.1.2.4 Estado da circulação.



No trânsito, a conformidade da tarefa não somente depende do profissionalismo e rapidez do trabalhador, dependendo da rota e o horário, o estado do trânsito pode verse afetado em grande medida, especialmente em grandes cidades como São Paulo e suas zonas de influência.

Embora possa ser dito que o trânsito é um “ser vivo”, que muda constantemente, existem uma serie de pautas comuns em quanto a horários e rotas que são repetidas habitualmente, pelo que uma boa gestão dos deslocamentos pode ajudar a que o tempo perdido por estas causas, possa ser aproveitado para realizar outras tarefas, tentando evitar os pontos críticos das horas pico.

Em frotas de veículos, uma boa ferramenta de gestão como o GPS pode ajudar muito a evitar retenções. Mediante o envio de informação de algum dos veículos que se encontram na zona congestionada, pode ser criado um mapa de engarrafamentos segundo a hora do dia. Também existem ferramentas disponíveis pelas administrações onde podem ser consultados o estado e os níveis de trânsito em tempo real.

5.1.2.5 Tempos de condução e descanso.

Existe uma normativa referente aos tempos de condução e descanso, aplicável como norma geral, salvo varias exceções, aos veículos de mercadoria nos quais o peso máximo autorizado supera as 3,5 toneladas e para veículos de transporte de pessoas de mais de nove lugares. Os tempos de descanso devem ser respeitados por parte do motorista.

Além das normas vigentes, a empresa pode ter sua própria normativa aplicável a todos seus motoristas baseando-se nos benefícios para a segurança viária. Algumas das recomendações são:

- O tempo de condução real não deve superar nunca 8 horas / dia;



- O tempo de descanso deverá ser com intervalos de 2 horas ou 200 km aproximadamente;
- Em cada parada, o descanso será de no mínimo 15 minutos e realizar exercícios de estiramento para recuperar o físico;
- Será muito importante manter-se hidratado porque a falta de líquidos provoca uma redução da atenção, dor de cabeça e fadiga muscular.

5.1.3 Normativa interna de segurança viária.

Também resulta muito vantajoso regular a conduta do motorista mediante uma relação das principais medidas de segurança viária que devem ser cumpridas dentro da política de prevenção de riscos da empresa, aplicável para todos os veículos, com independência da obrigatoriedade a cumprir com as normas de trânsito.

A continuação é oferecida alguns dos pontos mais importantes que podem formar parte desta “normativa interna”:

- Uso obrigatório do cinto de segurança para todos os ocupantes do veículo;
- Uso obrigatório do capacete de segurança em veículos de duas ou três rodas;
- Ajuste correto do encosto de cabeça;
- Uso do telefone celular em parado. No caso de utilizar o telefone celular no momento da condução, é obrigatória a utilização do sistema mãos livres por um tempo que não deve superar os três minutos de conversa. Pesquisa mostram que a partir deste tempo a própria conversa cria distrações na condução e aumenta a carga mental do motorista;
- Introdução da rota no navegador em parado;
- Nunca superar o numero de passageiros para o qual o veículo está homologado;
- Colocação correta da carga, dentro do habitáculo não deve viajar nenhuma bagagem sem fixação e nunca superar a carga máxima permitida pelo fabricante do veículo ou os limites legais;
- Descansar a cada 200 km ou 2 horas de viagem;



- Realizar uma manutenção visual do estado do veículo, no mínimo uma vez por mês;
- Dirigir sempre em perfeitas condições psicofísicas;
- Em geral, cumprir com as normas de trânsito do Código de trânsito Brasileiro – CTB.



5.1.4 Eleição do modo de transporte.

Especialmente nos deslocamentos esporádicos de trabalhadores dentro da jornada laboral, a empresa pode criar uma série de pautas de atuação para prevenir os riscos no trânsito.

A continuação se expõem algumas medidas que podem ser adaptadas a cada empresa:

- Uso do trem (se tiver) ou avião para deslocamentos de mais de 300 km no mesmo dia, conseguindo assim, evitar a exposição ao risco do trabalhador em deslocamentos de longa distância;



- No caso de aluguel do veículo, as características deste devem adaptar-se ao desempenho da tarefa e equipar umas medidas de segurança fixadas de antemão pela empresa;
- Se a tarefa a ser desenvolvida alcançar uma hora determinada fora do estado de origem, por exemplo, as 19h00min, entende-se que a jornada laboral foi terminada e deve pernoitar no destino para poder regressar no dia seguinte;
- Os motoristas que alcançam os 15.000 km com veículo da empresa. podem ser considerados motoristas profissionais.

5.1.5 Tipos de transporte rodoviário.

Devem ser tidos em conta os possíveis riscos inerentes ao tipo de transporte que seja realizado, bem seja de mercadorias ou de passageiros, e considerando que as ações principais que realizam os trabalhadores deste setor estão baseadas na condução, atenção de passageiros, controle de carga, logística e manutenção.

Os motoristas de transporte rodoviário tem uma formação superior ao resto de motoristas. O certificado de atitude profissional, conhecido como CAP, é a credencial da correspondente qualificação necessária para a condução em vias públicas de veículos para os que resultem obrigatório estarem em posse de permissões de condução das categorias C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D ou D+E. Com referência ao transporte de mercadorias perigosas, os motoristas deverão receber uma formação específica que responda às exigências de sua responsabilidade.

Existem umas características comuns aos diferentes tipos de transporte rodoviário, sendo seus principais riscos:

- I. Transporte rodoviário em termos gerais.



- **Riscos.**

- ✓ Estresse profissional devido aos turnos, excesso de horas, falta de atenção por monotonia, etc.;
- ✓ Atropelamento e batidas com outros veículos ou objetos imóveis;
- ✓ Condições meteorológicas adversas, já que a atividade é realizada principalmente no exterior;
- ✓ Lesões musculoesqueléticas e sobre-esforços, gerados por más condutas posturais;
- ✓ Falta de manutenção nos veículos.

- **Medidas preventivas.**

- ✓ Organizar adequadamente os turnos e horários dentro da jornada laboral, assim como potencializar as relações interpessoais e evitar o isolamento ou falta de motivação do trabalhador;
- ✓ Instalação de sistemas de climatização nos veículos e o uso de roupa adequada dependendo da temperatura;
- ✓ Cumprir os tempos de descanso necessários e assegurar uma correta ergonomia durante a condução;
- ✓ Manutenção periódica da mecânica básica dos veículos: pressão e desgaste dos pneus, estado dos freios, níveis de fluídos, etc.;
- ✓ Dispor de veículos com elementos de segurança ativa e passiva; indicadores de ré, limitadores de velocidade, controles de estabilidade, distribuidores de freada e ABS, cintos de segurança, airbag, extintores, etc.

II. Transporte rodoviário de mercadorias.

- **Riscos.**

- ✓ Apresamento por virada o capotamento de maquina o veículos;
- ✓ Caída de objetos pertencentes à carga;



- ✓ Lesões musculoesqueléticas e sobre esforços gerados pela manipulação da carga.
- **Medidas preventivas.**
 - ✓ Adequação e estabelecimento de protocolos sobre colocação de carga segundo o tipo e volume;
 - ✓ Estabelecer recomendações sobre posturas e movimentos durante a manipulação da carga;
 - ✓ Informação clara e precisa ao motorista sobre capacidades nominais de carga segundo o tipo de veículo;
 - ✓ Iluminação ótima da área de carga / descarga e do próprio veículo, garantindo aos veículos e trabalhadores a necessidade de “ver e serem vistos”;
 - ✓ Utilização de elementos de proteção coletiva durante a carga e descarga, assim como a roupa de proteção adequada, como calçado de ponta reforçada.

III. Transporte de mercadorias perigosas.

- **Riscos.**
 - ✓ Inalação de elementos prejudiciais à saúde;
 - ✓ Uso de recipientes mal conservados ou inapropriados para a substância a ser transportada;
 - ✓ Contato direto da pele com substâncias químicas e nocivas;
 - ✓ Incêndios e explosões.
- **Medidas preventivas.**
 - ✓ Cumprir estritamente os protocolos operativos em todos os labores de manipulação da carga;
 - ✓ Uso de recipientes adequados e corretamente conservados;



- ✓ Utilização de equipes de proteção individual (EPI) adequados à substância que se manipule: óculos, luvas, coletes, etc.

IV. Transporte de passageiros e transporte escolar.

- **Riscos.**

- ✓ Distrações geradas, pela atenção ao passageiro: cobrança de passagem, consultas de rotas, comportamentos inadequados do passageiro durante a rota, etc.; ou pela atenção à emissora do Centro de Coordenação;
- ✓ Maior risco de atropelamento durante as operações de embarque e desembarque de passageiros;
- ✓ Exposição a temperaturas ambientais por falta de ventilação adequada;
- ✓ Carga e descarga das bagagens em locais não habilitados a tal efeito, devido à ausência de plataformas específicas para as paradas, falta de iluminação, etc.;
- ✓ Agressões aos motoristas e intentos de roubo de arrecadação;
- ✓ Fadiga mental e física.

- **Medidas preventivas.**

- ✓ Dispor de veículos com elementos de proteção ao pedestre, como indicadores de ré, câmeras de controle de perímetro do veículo ou sensores de segurança nas portas;
- ✓ Adequação e estabelecimento de protocolos de atenção ao passageiro;
- ✓ Adequação e estabelecimento de protocolos sobre embarque e desembarque de passageiros e locais destinados ao efeito;
- ✓ Instalação de sistemas de climatização nos veículos tendo em conta o uso destinado ao transporte de passageiros;
- ✓ Instalação de sistemas de proteção do motorista ante a insegurança do cidadão, como separadores cristalizados, sistemas fechados de câmeras, sistemas de alerta rápida, etc.;



- ✓ Facilitar os meios e tempos de descanso necessários para realizar estiramentos, necessidades fisiológicas e higiene pessoal.

5.1.6 Fator veículo.

Bem seja em aquisição, ou por renting ou leasing, a eleição dos veículos que se utilizam no entorno laboral deve ser guiado por critérios de segurança.

5.1.6.1 Eleição e Aquisição.

Devemos ter em conta que muitos modelos de veículos novos que integram as tecnologias de segurança mais avançadas, em muitas ocasiões com medidas de segurança acima dos requisitos legais. Também deve ser tido em conta que o parque de veículos no Brasil é muito antigo, 04 de cada 10 veículos tem mais de 10 anos, pelo que todos estes desenvolvimentos tecnológicos de segurança no terão nenhum efeito se não são refletidos no parque circulante. Desta forma, empresas com frotas podem melhorar a segurança de seus trabalhadores além do conjunto de todos os cidadãos.

Atualmente, sistemas de segurança como o sistema de freada ABS e o controle de estabilidade ESP, são elementos fundamentais de segurança para evitar um acidente. O controle de estabilidade é especialmente eficiente em veículos com o centro de gravidade alto, como vans, ônibus e veículos pesados, que tem uma maior probabilidade de perda de estabilidade e sofrer uma virada.

Para a eleição do veículo pode resultar útil consultar algum guia ou programa onde seja valorizado o nível de segurança dos diversos modelos de veículos.

A empresa também pode adaptar os acessórios do veículo ao seu local de trabalho, como por exemplo, facilitar dispositivos de mãos livres para aqueles motoristas que tenham



necessidade de comunicação no mesmo tempo que estão dirigindo, ou um dispositivo de navegação para aqueles trabalhadores que não realizam trajetos frequentes. Existem dispositivos que somente podem ser utilizados em “modo seguro” como, por exemplo, o caso dos navegadores, onde somente pode introduzir-se a rota com o veículo parado.



Também é vantajoso tentar personalizar a utilização do veículo de empresa, que o trabalhador utilize sempre o mesmo, deste modo conhecerá mais em profundidade o equipamento do mesmo e a experiência fala que se faz melhor manutenção do veículo.

A empresa também pode estabelecer políticas restritivas em quanto à eleição de seus provedores, de forma que possam exigir-lhes que sejam aplicadas normas de segurança viária na consecução de suas tarefas.

A parte de que os veículos equipem estas tecnologias de segurança. É importante formar aos trabalhadores para que realizem um uso correto e possam aproveitar todos seus benefícios. Em compras de frotas existe a possibilidade do fabricante dos veículos fornecer informações ou se encarregar de formar aos trabalhadores.



5.1.6.2 *Manutenção.*

É fundamental revisar o veículo de forma periódica. Uma correta manutenção do veículo aumenta sua vida útil e reduz o risco de acidente.

Segundo diferentes estudos, o 33% dos defeitos graves detectados nas inspeções afetam ao triângulo da segurança: freios, pneumáticos e suspensões.

Além de seguir o manual de manutenção próprio de cada veículo, a empresa pode levar um controle do estado dos veículos com ajuda da FICHA DE INSPEÇÃO TÉCNICA DE VEÍCULOS DA EMPRESA, que é facilitada no apartado de “Avaliação do risco do trânsito no entorno laboral”. Esta inspeção pode ser realizada pelo técnico de prevenção de riscos da empresa, sem necessidade de receber uma formação excessiva, já que se trata de uma revisão visual da correta manutenção dos elementos mais importantes de segurança.

5.1.6.3 *Assinação ao tipo de tarefa.*

Para a segurança laboral é fundamental uma boa eleição do veículo segundo o tipo de tarefa a ser desenvolvida. No caso de motoristas profissionais, ou inclusive motoristas esporádicos, o veículo é o emprego onde deve desenvolver toda ou grande parte de sua jornada laboral, pelo que sua adequação à atividade a desenvolver é fundamental.

O primeiro que deve ter-se em conta são as condições ergonômicas, fundamentais para evitar a aparição da fadiga física e mental ao passar muito tempo na mesma postura durante a condução. Os elementos de conforto do veículo, como por exemplo, o ar condicionado, o regulador de altura do volante, ou os bancos aquecidos, está demonstrado, que são elementos de segurança viária, já que ajudam a manter umas boas condições psicofísicas do motorista.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

Não devemos esquecer que o próprio veículo e o trânsito em geral provocam vibrações e ruídos, cujos níveis também devem ser controlados pela empresa. Uma manutenção adequada do veículo, especialmente do sistema de suspensão, é fundamental para evitar estes fatores de risco.



Como já foi comentado, o tipo de veículo deve adaptar-se à tarefa, por isso, um carro não está concebido para o transporte de mercadorias, já que em caso de acidente a carga pode invadir o habitáculo de segurança com certa facilidade, já que os bancos posteriores não estão preparados para deter cargas de mais de 25 kg, se não estão fixados convenientemente. Nunca devemos esquecer que o carro está destinado ao transporte de pessoas.

Para o transporte de mercadorias os veículos idôneos, dependendo da carga a ser transportada são:



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

- **Caminhão.** Veículo concebido para o transporte de mercadorias, onde a cabine não está integrada no resto da carroceria.



- **Trato caminhão.** Veículo concebido para realizar o arraste de um semirreboque.



- **Van.** Automóvel concebido para o transporte de mercadorias, onde a cabine está integrada no resto da carroceria.



- **Derivado do carro.** Automóvel destinado a serviços ou transportes de mercadorias, derivado de um turismo do que conserva a carroceria e dispõe de uma fileira de bancos.



- **Veículo misto adaptável.** Automóvel para transporte de mercadorias e de até 09 pessoas.



É importante informar ao trabalhador da carga transportada, para poder assegurar esta com maior segurança, dependendo do peso e as características da mercadoria.



5.1.7 Comunicação de deslocamentos.

Para realizar um melhor controle dos deslocamentos e facilitar as medidas oportunas de prevenção de riscos no trânsito, é aconselhável que a empresa facilite ao trabalhador um formulário, onde sejam indicados os seguintes pontos:

Formulário de deslocamento por viagem	
Trabalhador:	
Local de origem:	
Local de destino:	
Distância em km:	
Data de saída:	
Data de regresso:	
Meios de transporte:	
Dados do alojamento:	
Objetivo da viagem:	

Através deste formulário o trabalhador comunica à empresa seus deslocamentos, para que desta forma a empresa possa adotar as medidas de prevenção de riscos oportunas.





5.2 Gestão dos deslocamentos *In Itinere*.

Os deslocamentos ao local de trabalho são uma das atividades que mais influem na qualidade de vida do trabalhador, com um risco inerente ao deslocamento, pelo que a empresa pode prevenir os riscos de trânsito nos deslocamentos de ida e regresso ao local de trabalho mediante a implantação de uma serie de medidas que melhoram a mobilidade na empresa.

Ao longo da última metade do passado século, uma das grandes revoluções das sociedades modernas foi o incremento da mobilidade em todas suas vertentes, com todos os efeitos positivos para estas. Pero este incremento da mobilidade resulta especialmente preocupante em grandes áreas urbanas e suas zonas de influencia, donde o salário é um bem mais escasso e o veículo particular é o meio de transporte de maior ocupação de solo: quinze vezes mais que um ciclista e vinte mais que um pedestre ou passageiro de ônibus, pelo que a superação da capacidade das vias supõe um serio problema para as empresas e trabalhadores, sofrendo os inconvenientes do trânsito em quanto a segurança, perda de tempo em engarrafamentos e aumento do estresse.

Em consequência, deve animar-se às empresas e trabalhadores a reflexionar de modo permanente sobre os hábitos de transporte, y a efetuar um julgamento critico e justo sobre as alternativas utilizadas, valorando tanto os elementos positivos como negativos percebidos e, muito particularmente, a validez dos mesmos durante o dia a dia.

A continuação é exposta algumas das alternativas de melhoria da mobilidade, com objeto de implantar estas medidas no entorno dois trabalhadores para prevenir os riscos de trânsito no entorno laboral.

5.2.1 Diminuição da mobilidade.



Os avanços tecnológicos permitem que, realizar uma gestão o satisfazer uma necessidade, não tenha que supor um deslocamento obrigatório. Uma coisa tão comum como dispor de água em nossas casas, há não muitos anos era motivo de um deslocamento para poder abastecer-se do poço.

Com objeto de fomentar medidas de tele trabalho, a empresa pode realizar um estudo para determinar àqueles empregos, onde as novas tecnologias permitem alcançar os objetivos do trabalhador sem a necessidade de acudir todos os dias ao centro de trabalho da empresa, de forma que exista a possibilidade de oferecer aos trabalhadores uma adaptação boa, total ou parcialmente a uma organização do trabalho a distância.

Os principais benefícios são:

- ✓ Melhora da qualidade de vida do trabalhador;
- ✓ Diminuição do estresse associado à congestão circulatória;
- ✓ Diminuição dos custos de transporte;
- ✓ Diminuição dos dias de baixa produzidos por acidente;
- ✓ Redução de custos da estrutura da empresa;
- ✓ Maior gestão do tempo;
- ✓ Trabalho por consecução de objetivos;
- ✓ Melhor conciliação familiar;
- ✓ Melhora na imagem corporativa.

5.2.2 Ordenação da mobilidade.

Uma correta gestão do tempo permite evitar as grandes aglomerações nas horas pico de entrada e saída de trabalhadores. Com objetivo de diminuir os tempos de deslocamento evitando as aglomerações, a empresa pode realizar um estudo para determinar aqueles empregos, onde a flexibilidade horária não tem incidência na consecução dos objetivos do trabalhador. Desta forma, pode ser oferecida aos trabalhadores, a possibilidade de adaptar seus horários de entrada e saída a suas necessidades pessoais, permitindo ajustar-se às



horas onde a densidade dos deslocamentos é menor, com a consequente diminuição do risco e o stress.

Os principais benefícios são:

- ✓ Melhora da qualidade de vida do trabalhador;
- ✓ Diminuição da congestão circulatória, com efeitos positivos sobre o estresse, os custos de transporte e o risco de baixa por acidente;
- ✓ Melhora da gestão do tempo;
- ✓ Melhora da conciliação familiar;
- ✓ Melhora na imagem corporativa.

5.2.3 Gestão do transporte.

5.2.3.1 Incremento do uso de transporte coletivo.

Como primeiro passo deveria ser determinado os grupos objetivo que demandam o uso do transporte público. Resulta muito difícil oferecer informação ao trabalhador sobre as modalidades de transportes existentes, com mapas, paradas existentes, horários, frequência das viagens e itinerários.

A empresa pode criar um glossário de demandas e necessidades dos trabalhadores relativos ao transporte público, com objetivo de que sejam remetidas ao órgão gestor do serviço de transporte. Existe também a possibilidade de alcançar acordos com o órgão gestor do transporte público para obter benefícios econômicos em sua utilização.

Outra medida para fomentar seu uso consiste em oferecer retribuições extras salariais como títulos de transportes ou bônus de transporte para os trabalhadores.



Os principais benefícios são:

- ✓ Diminuição do stress associado à congestão circulatória;
- ✓ Diminuição dos custos de transporte;
- ✓ Diminuição dos dias de baixa produzidos por acidente;
- ✓ Melhora da planificação do transporte.



5.2.3.2 Lançadeiras.

A empresa pode ajudar a melhorar aquelas conexões que facilitem os deslocamentos desde os centros de intercambio modal e estações de trem (se tiver), até as instalações da empresa. Este serviço de transporte discricional resulta fundamental para superar as barreiras ao uso do transporte público em empresas retiradas de nós de transporte importantes, oferecendo um trajeto rápido e direto que minimize os tempos de deslocamento e os riscos de acidente de trânsito com relação laboral.

Este serviço adaptaria sua frequência para conseguir a máxima eficiência em tempo, respeito aos horários de entrada e saída da empresa e os horários do centro de transporte público, minimizando os tempos de espera.

O uso do serviço lançadeira pode se organizar em comum com outras empresas do entorno ou com a ajuda das associações empresariais da área. Existe a possibilidade de que o custo seja assumido pelo gestor do serviço de transporte público, ao oferecer a possibilidade de fidelizar usuários e aumentar seu numero.



Os principais benefícios são:

- ✓ Aumento no uso do transporte público;
- ✓ Oferecer uma resposta para trabalhadores sem carteira de motorista ou veículo;
- ✓ Melhoria da qualidade de vida do trabalhador;
- ✓ Diminuição do estresse associado à congestão circulatória;
- ✓ Diminuição dos custos de transporte;
- ✓ Diminuição dos riscos de baixa por acidente;
- ✓ Salvar tempo.

5.2.3.3 Rotas de empresa.

Com objetivo de fomentar a segurança do transporte e melhorar as condições dos deslocamentos, a empresa pode realizar um estudo sobre as necessidades dos deslocamentos dos trabalhadores para conhecer possíveis rotas coincidentes, onde o número maior de trabalhadores podem se beneficiar das possibilidades de oferecer um serviço de transporte adaptado aos horários de entrada e saída.

Este serviço demanda um estudo contínuo sobre seus níveis de uso e a nova demanda de deslocamentos para adaptar os trajetos, com objetivo de minimizar os tempos de deslocamento, e assim, alcançar um número maior de usuários.

Este serviço de rota de empresa pode organizar-se em comum com outras empresas do entorno ou com a ajuda das associações empresariais da área.

Os principais benefícios são:



- ✓ Aumento no uso do transporte público;
- ✓ Oferecer uma resposta para trabalhadores sem carteira de motorista ou veículo;
- ✓ Melhoria na qualidade de vida do trabalhador;
- ✓ Diminuição do estresse associado à congestão circulatória;
- ✓ Diminuição dos custos de transporte;
- ✓ Diminuição dos riscos de baixa por acidente;
- ✓ Ganhar tempo.

5.2.3.4 Carro compartilhado.

A empresa pode ser a encarregada de fomentar e gerenciar a comunicação entre trabalhadores para compartilhar veículos, em seus deslocamentos de casa à empresa e vice-versa.

Uma das possibilidades é desenvolver um simples aplicativo, onde os trabalhadores podem inserir sua área de residência e sua vontade de compartilhar veículos. Os trabalhadores de uma mesma área podem contatar para alcançar um acordo sobre deslocamentos. Também existe a possibilidade de utilizar páginas web já existentes sobre o veículo compartilhado que a empresa pode difundir entre seus trabalhadores.

A empresa também pode preparar modelos de acordo voluntários, onde são especificadas as condições dos deslocamentos, onde se pode alternar os veículos ou compartilhar os custos.

Os principais benefícios são:

- ✓ Diminuição do estresse;
- ✓ Diminuição dos custos de transporte e o desgaste do veículo;
- ✓ Diminuição dos dias de baixa por acidente;
- ✓ Melhoria da mobilidade por redução do número de veículos;



- ✓ Redução da contaminação.

5.2.3.5 Gestão do estacionamento.

Com uma correta gestão do estacionamento a empresa pode fomentar a criação de hábitos de mobilidade mais seguros.

Em primeiro lugar é necessário dispor de um estacionamento seguro, com vagas de dimensões adequadas, corretamente sinalizado vertical e horizontalmente, onde existam faixas e vias de pedestres que permitam um deslocamento seguro até os veículos, com vagas para pessoas com deficiência adaptadas à normativa e vagas para distintos tipos de veículos.

O estacionamento deve ser prioritário para:

- ✓ Pessoas com deficiência;
- ✓ Veículos de empresa de uso intensivo;
- ✓ Usuários de veículo compartilhado;
- ✓ Motocicletas, ciclomotores e bicicletas.

Assim mesmo, pode ser restringido o estacionamento de veículos que não apresentem manutenção adequada ou com medidas mínimas de segurança.

5.2.4 Modos alternativos.

Fomentar modos alternativos de deslocamento como ir caminhando ou a bicicleta, pode ser uma boa solução para os deslocamentos de curta e média distância.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

A empresa pode por a disposição dos trabalhadores um mapa dos arredores com as rotas seguras, assim como facilitar a comunicação para conhecer quais são os pontos críticos dessas rotas e comunicar à administração competente a necessidade de melhorias.

Nestes casos, onde é requerido um exercício físico por parte do trabalhador, pode resultar muito atrativo para este, que a empresa disponha de instalações para o asseio pessoal e troca de roupa uma vez na empresa.

No caso das bicicletas deve ser proporcionado um estacionamento seguro nas instalações da empresa, assim como, informar sobre o equipamento de segurança necessário, como o capacete, colete reflexivo ou luzes, ou inclusive a opção de que a empresa proporcione esses EPI.

Outra boa iniciativa da empresa é requerer às entidades encarregadas da gestão do transporte público, para facilitar nos centros de transporte, o aluguel de bicicletas.

Os principais benefícios são:

- ✓ Melhoria da saúde dos trabalhadores;
- ✓ Diminuição do estresse;
- ✓ Diminuição dos custos de transporte e o desgaste do veículo;
- ✓ Diminuição dos dias de baixa por acidente;
- ✓ Melhoria na mobilidade por redução do número de veículos;
- ✓ Redução da contaminação.



5.3 Formação e informação.

5.3.1 Desenvolvimento da cultura de prevenção no trânsito.

Como norma básica, os trabalhadores que dirigem dentro da jornada laboral devem estar em posse de uma licença de dirigir em vigor.

Mas a responsabilidade da empresa não pode ficar neste ponto, é conveniente tentar reduzir os riscos no trânsito mediante a sensibilização e a formação, incorporando aos princípios gerais de prevenção de riscos laborais um plano específico de sensibilização e formação com conteúdos de Segurança Viária.

A implantação de uma campanha de comunicação a trabalhadores com conselhos de segurança viária e a criação de cursos específicos sobre a segurança no trânsito são elementos que ajudarão a desenvolver na empresa a cultura da segurança viária.

5.3.2 Conhecimento dos fatores de perigo no trânsito.

Os três fatores que tradicionalmente mais influem no trânsito são:



- Fator humano;
- Fator veículo;
- Fator via.

Tanto as legislações em matéria de riscos laborais, como a legislação de trânsito, e em caso preciso as equipes de resgate, constituem o resto de atores que interveem de modo destacado na segurança viária do entorno laboral.

5.3.2.1 Fator humano.

Na maior parte dos casos, o principal fator que intervém os sinistros de trânsito é o fator humano. Para começar, é o motorista quem decide normalmente comprar ou não um veículo, preservá-lo em bom ou mal estado, viajar com tempo ruim ou ficar em casa, ou dirigir “com estilo” ou pouca educação, mas no caso do entorno laboral o motorista é submetido a um cenário, onde os fatores externos a sua eleição poder ter uma incidência direta no incremento do nível de risco.

Normalmente quando acontece alguma coisa que não é previsível ou comum, a tendência é de que seja catalogado de “acidente”, mas a realidade é que muito poucos “sinistros de circulação” são totalmente “acidentais”.

A continuação é apresentada os principais fatores de perigo associados ao fator humano no entorno laboral.

5.3.2.1.1 O estado de saúde.

Determinadas enfermidades supõem um risco para a segurança no trânsito. Para obter a carteira de motorista ou licença devem ser reunidas condições psicofísicas necessárias para dirigir com segurança.



Além disso, o empresário deve facilitar aos trabalhadores a vigilância periódica de seu estado de saúde em função dos riscos inerentes ao trabalho. Esta vigilância, de forma geral, poderá ser realizada quando o trabalhador preste seu consentimento, sendo uma exceção da mesma se, prévio informe dos representantes dos trabalhadores, a realização do reconhecimento seja imprescindível para avaliar se o estado de saúde do trabalhador pode constituir um perigo para o mesmo, para os outros trabalhadores ou para outras pessoas.

A vigilância da saúde do trabalhador possibilita registrar as mudanças nas condições psicofísicas e avaliar os fatores que supõem risco devido à mesma na atitude de dirigir o mesmo. O médico do trabalho é fundamental para prevenir os acidentes de trânsito, já que garantir uma correta proteção da saúde incidirá diretamente na melhoria da segurança viária na empresa.



5.3.2.1.2 A atenção.

Dirigindo se realizam multidão de ações aparentemente irrelevantes no interior do veículo, como fumar, sintonizar o rádio, procurar alguma coisa no porta luvas, falar com outros passageiros, ou consultar os dados do GPS, que supõem retirar a visão da estrada e tirar o foco da tarefa de dirigir.



Também pode tirar a atenção do condutor um fator externo do veículo, como a paisagem. E não somente pode fazer perder a atenção na condução os objetos ou ações no interior e exterior do veículo, mas que também a própria organização do trabalho pode aumentar nossa carga mental e conseguir desviar nossa concentração da condução.

No entorno laboral também a monotonia da tarefa pode fazer com que baixe o nível de alerta. Muitos motoristas profissionais realizam trabalhos rotineiros durante muitas horas sozinhos, especialmente presente em motoristas de longas distâncias.

✓ Principais fontes externas.

- a) **Uso do telefone celular e navegador GPS.** Diversos estudos realizados indicam que depois de 03 minutos falando ao celular (inclusive com mãos livres) o motorista não percebe um 40% da sinalização, a média de velocidade baixa um 12%, o ritmo cardíaco é acelerado bruscamente durante a chamada e o tempo de reação aumenta. O uso de celulares no momento da condução multiplica por quatro os riscos de sofrer um acidente. De igual modo pode acontecer com os navegadores, ainda que estes possuam o sistema de voz que pode chegar a distrair o motorista diante as inúmeras mensagens de alerta que este produz ou diante da possibilidade de manipulação deste no momento em que o motorista está dirigindo.
- b) **Manipulação do rádio.** Distrair a atenção em busca de uma sintonia de rádio, uma canção do CD, etc., pode provocar um acidente de trânsito.
- c) **Temperatura no interior do veículo.** Elevadas temperaturas no interior do veículo podem produzir falta de reflexos e vigilância na condução, assim como sonolência.
- d) **Excessiva concentração de sinais nas vias.** Quando a atenção se concentra em vários sinais de uma vez e em pequenos espaços de tempo, pode dar lugar a erros, assim como, à aparição antecipada da fadiga.
- e) **Outras perdas comuns de atenção durante a condução.** Acender / apagar um cigarro, procurar alguma coisa no porta luvas, consultar papéis, falar



com outros ocupantes, etc., supõe apartar a vista da estrada e descentrar-nos da tarefa de dirigir.

5.3.2.1.3 *A fadiga.*

A aparição da fadiga durante a condução provoca dificuldade na concentração, aumenta os tempos de reação e geram mais erros na estimação da velocidade e distâncias.

Entre os principais sintomas de fadiga destacam a fadiga cervical, prurido dos olhos, erro na estimação das distâncias e aumento do tempo de reação, o que supõe um risco importante na hora de avaliar uma situação de condução.

Jornadas laborais demasiadas longas são muito prejudiciais na tarefa de dirigir com segurança e os efeitos da fadiga aparecem quando se está perto do final da jornada de trabalho.

Conselhos básicos para sua prevenção:

- ✓ Trabalhar com previsão e antecipação, evitando as margens de tempo ajustados e as posteriores presas na condução, as quais desembocam em fadiga;
- ✓ Respeitar o horário mínimo de descanso e entre as jornadas de trabalho que estipule a empresa na base à legislação vigente e ao convênio subscrito com a representação dos trabalhadores;
- ✓ Em viagens longas parar a cada 02 horas ou 200 km, fazer exercícios de alongamentos e se hidratar com água, sucos ou refrescos;
- ✓ Adotar a postura correta durante a condução.



5.3.2.1.4 O sono.

Sem dúvida é a causa de numerosos acidentes de circulação com relação laboral. A sonolência excessiva é uma grave causa interna de distração na condução e é associada a um 10% da população adulta.

O sono associado à condução afeta na capacidade de reação, a percepção dos sinais de trânsito, das distâncias, dos sons e do tempo, diminuindo nossa acuidade visual e transtornando o estado de ânimo.

Conselhos básicos para sua prevenção:

- ✓ Descansar o suficiente antes de começar a dirigir;
- ✓ Parar a cada 02 horas ou 200 km;
- ✓ Ventilar o habitáculo;
- ✓ Não comer copiosamente;
- ✓ Não ingerir álcool nem medicamentos contraindicados para a condução;
- ✓ Evitar música relaxante;
- ✓ Não se pode lutar contra o sono, a única solução é parar e dormir.

Síndrome da Apneia e Hipopnéia do sono (SAHOS). É uma enfermidade caracterizada pela ocorrência de episódios recorrentes de obstrução parcial ou total das vias aéreas durante o sono. A consequência destas obstruções é a redução (hipopnéia) ou interrupção completa (apnéia) do fluxo de ar apesar da manutenção do esforço inspiratório, o que impede descansar convenientemente.

Isto gera fadiga, sonolência, falta de concentração, incremento do tempo de reação e a aparição de “micro sonos”, nos quais durante uns segundos pode-se perder a consciência, com a repercussão sobre a condução.



No caso de notar algum destes sintomas, deve ser consultado um médico. É uma enfermidade que requer tratamento, somente assim, pode-se restabelecer a respiração uniforme durante o sono e descansar pela noite convenientemente.

5.3.2.1.5 O estresse.

É um dos grandes problemas das sociedades modernas. A condução baixo estresse gera consequências negativas. Uma sensação generalizada hoje em dia é que o tempo dedicado aos deslocamentos é apreciável como uma perda de tempo, e se aumenta a velocidade. Esta presa excessiva, muitas vezes condicionada por uma errônea organização do trabalho, implica em um incremento do risco.

O motorista estressado entende que o resto de usuários é um estorvo que impede uma circulação mais rápida, o que leva a cometer imprudências e incluso a realizar uma condução temerária, transmitindo maior intolerância e agressividade frente ao resto de motoristas.

O estresse leva associadas diferentes fases nas quais passam de um estado de alarme, em que pode aparecer a agressividade, a uma atitude competitiva, a condução temerária, a falta de respeito à sinalização, até a fase de exaustão do ritmo cardíaco devido às ações anteriores, com a conseguinte redução da atenção e concentração durante a condução.

Conselhos básicos para sua prevenção:

- ✓ Programar os deslocamentos em avanço e não se comprometer com uma hora restrita de chegada ou saída;
- ✓ Realizar uma correta gestão da carga de trabalho;
- ✓ Evitar engarrafamentos e buscar, na medida do possível, via de pouca densidade de circulação;



- ✓ Entender que existem fatores externos difíceis de controlar, como o nível de trânsito ou as esperas nos pontos de coleta e entrega e devem ser aceitas as demoras como parte do trabalho;
- ✓ No caso de estar muito nervoso, estacionar o veículo um momento, relaxar-se e refletir sobre os riscos que são assumidos em esta situação.

5.3.2.1.6 *A agressividade.*

É um dos comportamentos humanos que mais caracterizam os condutores no volante. Um de cada três acidentes na cidade acontece por conta da agressividade e da competição que às vezes é estabelecida entre motoristas, tanto que uma boa parte dos casos de violência física é devido a discussões entre automobilísticas motivadas pelo próprio trânsito viário. São dados que chamam à reflexão e demonstram que se controlássemos nossas atitudes no volante, pouparíamos acidentes e maus momentos.

O trânsito e o entorno laboral geram circunstâncias como tensão, solidão, tédio de horas no volante, comportamentos inaceitáveis de outros, sensação de fortaleza e impunidade que transmite o estar trancado no veículo, etc., que liberam agressividades que podem não manifestar-se fora do veículo. Além disso, não podemos falar com os motoristas as ações erradas, eles também estão em movimento. Todo isto contribui na tensão.

5.3.2.1.7 *As emoções.*

Os diferentes estados emocionais podem ser fatores influentes na segurança do trânsito, já que tem um reflexo direto no estilo de condução.

Ser inteligente emocionalmente na condução é saber controlar as emoções para não nos deixar arrastar por elas quando estas afetam negativamente a nossa segurança.



5.3.2.1.8 A idade.

Proporcionalmente, tendo em conta sua representatividade na população, os jovens de 18 a 24 anos são os que sofrem mais acidentes de trânsito. A juventude e a inexperiência de muitos motoristas faz que aumentem os riscos nos que incorrem e as estatísticas demonstram que os homens jovens são potencialmente propensos a estabelecer-se dentro destes riscos.

Algumas características comuns aos jovens e que influenciam em seu estilo de condução são:

- ✓ A própria personalidade do indivíduo não estar plenamente desenvolvida e que em algumas ocasiões encontra no veículo a forma de alcançar um estereótipo que permita se afiançar como pessoa;
- ✓ Alguns jovens, principalmente do sexo masculino, tendem a sobestimar sua habilidade no volante, quando precisamente tem uma maior experiência.

Os trabalhadores mais veteranos, devido à perda de capacidades psicofísicas próprias da idade, são também mais propensos a sofrer um acidente de trânsito.

Um 90% da informação necessária para dirigir é de caráter visual e as estatísticas dos oftalmologistas demonstram que a capacidade visual se reduz um 30% entre os 30 e 65 anos, pelo que se reduz o campo visual, se calculam pior as distâncias e existe uma maior facilidade para o deslumbramento noturno. Mediante diferentes estudos está comprovado que para cada 13 anos de envelhecimento de um indivíduo, é necessária o dobro de iluminação para provocar a mesma sensação luminosa.



Também com a idade se produzem defeitos de audição, com dificuldade para discriminar e localizar sons, principalmente os sons altos, o que gera uma perda de informação importante na condução.

A vigilância da saúde do trabalhador cobra uma maior importância para estes trabalhadores veteranos já que permite registrar os câmbios nas condições psicofísicas e verificar se existiu uma perda da atitude para dirigir por parte do trabalhador.

A tolerância das pessoas de mais idade ao estresse que provoca o trânsito é também menor, sendo estas mais propensas a cometer falhas em condições de pressão.

5.3.2.1.9 *O álcool.*

Os efeitos que produz o álcool na condução são muitos: uma menor capacidade de concentração, um aumento do tempo de reação, uma pior estimativa do risco e das diferentes situações de circulação, sonolência, percepção da velocidade menor que a real, atenção dividida, euforia, etc. Todos estes efeitos resultam tremendamente perigosos na hora de dirigir um veículo.

O consumo de álcool é incompatível com a condução e no entorno laboral **a única taxa para dirigir segura é "0,0%"**. No caso de beber um pouco, a bebida deve ser consumida com comida e sem pressa para que o organismo tenha tempo de metabolizar o álcool.

Não há nenhum produto ou remédio caseiro que elimine os efeitos do álcool. Dar uma caminhada, beber água e deixar passar o tempo necessário antes de dirigir. O fígado elimina no ritmo constante entre 0,1 e 0,2 grs./l por hora.

5.3.2.1.10 *As drogas.*



Existem variadas drogas, diversas substâncias com diferentes efeitos físicos, psíquicos e sociais, e com distintos riscos associados. Uma vez que se encontram dentro do nosso organismo, são levadas através do sangue ao nosso cérebro e modificam nosso comportamento.

Seu consumo habitual gera dois tipos de processos:

- ✓ Por um lado, “**tolerância**”: Na medida em que o organismo vai se adaptando a uma determinada substância, é necessário consumir uma maior quantidade para conseguir os mesmos efeitos;
- ✓ Por outro, “**dependência**”: A pessoa que necessita consumir uma determinada substância para não experimentar os sintomas de abstinência (dependência física) e poder afrontar sua vida cotidiana (dependência psicológica).

Como as drogas são tão distintas e variadas, a continuação é mostrada a classificação mais importante das diferentes substâncias atendendo ao seu principal efeito sobre o cérebro humano:

- ✓ **Depressoras do Sistema Nervoso Central.** Entorpecem o funcionamento habitual do cérebro, provocando um processo progressivo de adormecimento cerebral:
 - a) Álcool;
 - b) Opiáceos ou Opióides: heroína, morfina, metadona, etc.;
 - c) Tranquilizantes: remédios para acalmar a ansiedade;
 - d) Hipnóticos: remédios para dormir.

- ✓ **Estimulantes do Sistema Nervoso Central.** Aceleram o funcionamento habitual do cérebro, provocando um estado de ativação que pode ir desde uma maior



dificuldade para dormir após o consumo de café, até um estado de hiperatividade após o consumo de cocaína.

- a) Estimulantes maiores: Anfetaminas e cocaína;
- b) Estimulantes menores: nicotina;
- c) Xantinas: cafeína e teobromina.

✓ **Perturbadoras do Sistema Nervoso Central.** Transtrocam o funcionamento do cérebro, dando lugar a distorções perceptivas ou alucinações.

- a) Alucinógenos: LSD e mescalina;
- b) Derivados da cannabis: haxixe e maconha;
- c) Drogas de sínteses: êxtase (MDMA) e EVA (MDEA).

Em 38% dos acidentes que ocorrem nas estradas brasileiras estão presentes o álcool e as drogas. O consumo destas substâncias pode produzir uma falsa sensação de controle, de diminuição da fadiga e de diminuição do sono. O êxtase, por exemplo, afeta diretamente a percepção e a atenção na hora de dirigir, as anfetaminas produzem hiperatividade, diminuição da sensação de fadiga e elevam o excesso de confiança, e resultam tremendamente prejudiciais na condução.

5.3.2.1.11 *Os medicamentos.*

Embora na maioria das ocasiões sejamos beneficiados dos efeitos positivos dos fármacos, devemos ler detidamente a bula para conhecer a possível influência que exercem sobre as condições psicofísicas do motorista. Os medicamentos que podem reduzir a capacidade para dirigir ou lidar maquinaria perigosa, levam uma advertência nas embalagens.



Existem medicamentos que podem interferir de forma negativa na condução, como são os tratamentos para a insônia, aqueles relacionados com as alterações psiquiátricas, os anti-histamínicos, os analgésicos e os estimulantes. Nestes casos deve extremar-se a precaução e consultar com um especialista a possibilidade de compatibilizar sua administração com a condução.

No caso em que o trabalhador esteja tomando um medicamento que possa reduzir a capacidade de dirigir, deve informar sobre este fato à pessoa encarregada da prevenção ou a seu superior na empresa.

A mistura de álcool e medicamentos pode alterar nossa capacidade de dirigir de forma imprevisível.

5.3.2.1.12 A velocidade.

Em caso de colisão, quanto mais elevada for a velocidade, maior será a gravidade do acidente. Os veículos modernos foram desenhados para proteger seus ocupantes em testes de choque realizados a velocidades que oscilam entre 30 e 65 km/h.

Devemos entender que todo veículo em movimento acumula uma energia, denominada cinética, que está em função do peso e a velocidade. Quando a velocidade se multiplica por dois, a energia cinética se multiplica por quatro; se multiplicada por três, a energia por nove; e assim sucessivamente, por ser proporcional ao quadrado da velocidade.

A velocidade influi de quatro formas na ocorrência de acidentes de trânsito:

- ✓ Aumenta a distância percorrida pelo veículo desde que o motorista detecta uma emergência até que reaja;

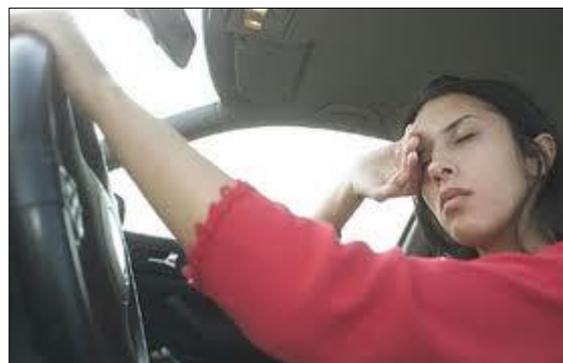


MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

- ✓ Aumenta a distância necessária para deter o veículo, desde que se reaja diante de uma emergência;
- ✓ A severidade do acidente aumenta drasticamente com a velocidade de impacto. A 50 km/h o risco de sofrer lesões graves para um passageiro do banco dianteiro é três vezes maior que numa velocidade de 30 km/h, e a 65 km/h o risco é cinco vezes maior;
- ✓ Em colisões com alta velocidade se reduz a efetividade dos dispositivos de segurança, como por exemplo, os airbags.

Quando se fala dos perigos da velocidade, não está referindo unicamente a circular acima do limite permitido, o que é conhecido como “excesso de velocidade”, mas também ao conceito de “velocidade inadequada”, ou seja, circular não adaptando a velocidade às diferentes circunstâncias do trânsito, como a intensidade do trânsito, o estado da via, as condições meteorológicas e o estado do motorista ou do veículo.





5.3.2.2 Fator veículo.

5.3.2.2.1 Posição ao volante.

A correta posição do motorista ao volante é fundamental para uma boa condução. Teremos uma maior liberdade de movimentos, maior controle do automóvel e uma maior estabilidade do nosso corpo no interior do veículo. Podemos dirigir mais cômodos e relaxados, retrasando a aparição da fadiga e os efeitos negativos desta, sobre a segurança na condução. Além disso, em caso de colisão, as lesões serão menores e os elementos de segurança do veículo poderão nos proteger convenientemente.

Antes de começar a circular devemos colocar o banco na distância correta. Nem muito perto do volante para não perder capacidade de manobra e evitar impactos contra ele em caso de colisão, nem muito longe para poder controlar o volante e os pedais com desenvoltura.

Podemos conhecer a distância correta seguindo as seguintes indicações:

- ✓ Estar sentados com as costas em posição normal, nem muito arqueada, nem totalmente colada ao respaldo;
- ✓ Devemos colocar o braço estendido acima do volante e observar que o aro do volante fique situado à altura de nossa munheca;
- ✓ A perna esquerda deve ficar flexionada ligeiramente ao pisar o pedal da embreagem.

Enquanto circulamos devemos segurar corretamente o volante:

- ✓ A posição correta das mãos é a seguinte: se olharmos o volante como uma esfera do relógio, e as mãos são os ponteiros, aquelas devem situar-se bem às 09:15



(mão esquerda às 09:00 e a direita às 03:00) ou as 10:10 (mão esquerda às 10:00 e direita às 14:00);

- ✓ Evitar situar a mão esquerda na parte superior do volante;
- ✓ A mão direita deve colocar-se no cambio somente quando seja necessário o cambio de marcha;
- ✓ O braço esquerdo nunca deve apoiar-se na janela já que dificulta os movimentos e resulta perigoso em caso de colisão ou de capotamento;
- ✓ As mãos não devem situar-se juntas em um mesmo ponto do volante, já que esta postura limita nossa capacidade de manobra;
- ✓ Não segurar o volante pelo interior do aro, já que diminui nossa capacidade de manobra e pode ocasionar lesões na munheca.

5.3.2.2.2 *Segurança ativa.*

Quando falamos de segurança ativa num veículo estamos fazendo referência ao conjunto de mecanismos ou dispositivos destinados a diminuir o risco de acidentes. Desta forma, freios eficazes, direção precisa, pneumáticos e amortecedores em bom estado ou um motor com boa capacidade de resposta, são fatores que interveem na segurança ativa.

- ✓ **Sistema anti-bloqueio das rodas (ABS).** Trata-se de um sistema eletrônico que impede o bloqueio das rodas quando é realizada uma freada. Os sensores situados em cada uma das rodas são os encarregados de medir a velocidade de giro destas, sendo assim, quando alguma delas se bloqueia por excesso de freada, os sensores enviam um sinal que faz com que a pressão do circuito nesse freio diminua, liberando essa roda e permitindo o giro.

O ABS somente atua se a roda bloqueia, ou seja, se existe excesso de pressão subministrada pelo motorista. Quanto mais baixo é o coeficiente de aderência do solo, mais fácil será que uma roda fique bloqueada ao ativar o freio, sendo assim, o freio ABS atua “mais cedo” em superfícies deslizantes que em superfícies aderentes.



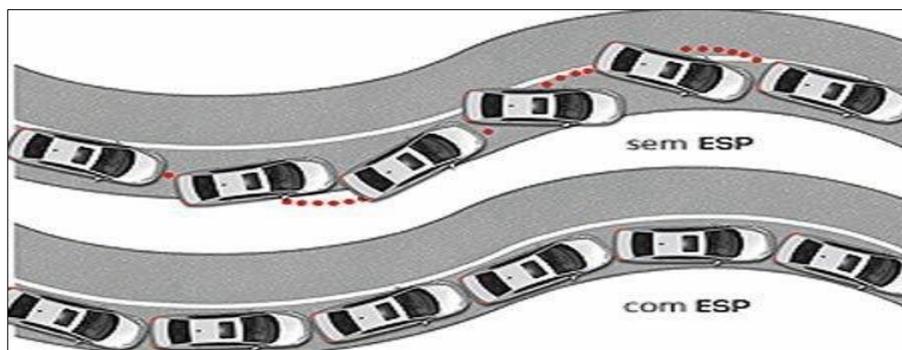
MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

Sua principal vantagem é que como a roda sempre está girando, o veículo obedece aos câmbios de direção, e se pode frear ao mesmo tempo em que se evita um obstáculo.

Numa freada de emergência com ABS é fundamental aproveitar ao máximo sua efetividade efetuando a maior pressão possível desde o primeiro instante e não a eliminando até que o veículo esteja totalmente parado.

- ✓ **Controle de estabilidade (ESP).** O ESP melhora ativamente o comportamento do veículo em todas as manobras críticas. Por meio de sensores conectados a uma central, é possível saber se o veículo inicia uma derrapagem do eixo dianteiro (subviragem) ou do eixo traseiro (sobreviragem) quando se está dentro de uma curva.

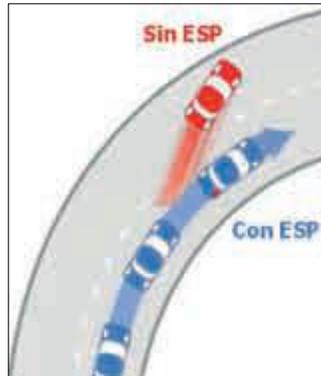


Se o veículo subvira, porque é exigido mais giro que a aderência existente no trem dianteiro, é freada a roda interior do trem traseiro para ajudar a fechar a trajetória.

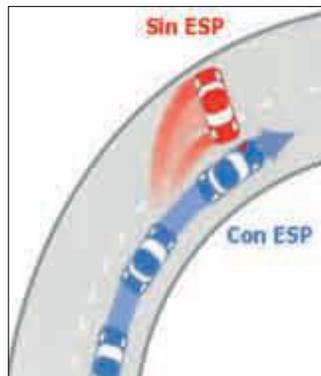


MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO



Se o veículo subvira porque falta aderência no trem traseiro, o sistema freia a roda exterior dianteira para abrir a trajetória, que ainda conserva aderência.



O ESP resulta muito vantajoso para a segurança de todos os veículos e será obrigatório seu equipamento em todos os veículos novos a partir do ano 2015, mas são especialmente recomendados em veículos tipo van e caminhões, que precisamente tem um uso frequente de caráter laboral. Estes veículos possuem a característica de ter o centro de gravidade mais alto e o posicionamento da carga pode alterar um correto equilíbrio de massas, existindo uma maior possibilidade de capotar diante de qualquer manobra de emergência. O ESP ajuda a manter o controle do veículo e evitar que muitos acidentes deste tipo de veículos aconteçam.



- ✓ **Pneumáticos.** Os pneumáticos constituem o único e decisivo contato com a estrada. Eles são os encarregados de assegurar a aderência no empurro, na freada e no deslizamento lateral, a direção do recorrido do veículo desejada pelo usuário e o amortecimento das imperfeições do pavimento. Embora seja importante a constante revisão de suas funções. Poucos usuários preocupam-se de forma adequada com sua manutenção e utilização correta.

Aproximadamente um 5% dos veículos circulam com defeitos graves nos pneumáticos, principalmente por:

- a) Levar uma profundidade do desenho embaixo do mínimo legal de 1,6mm;
- b) Ter um desgaste irregular devido a uma má suspensão, um alinhamento incorreto e por circular com uma pressão errada;

Os casos relacionados com o uso profissional apresentam maiores índices de defeitos nos pneumáticos, como é o caso das vans, seguido dos derivados de turismo e os veículos mistos adaptados.

Para a segurança é imprescindível comprovar regularmente a profundidade do desenho. Convém recordar que o próprio pneumático já indica que o mínimo legal é de 1,6mm. Também é conveniente revisar o desgaste desigual do pneumático, sobre tudo nos pneumáticos dianteiros.

A pressão deve ser comprovada regularmente todos os meses com o pneumático em estado frio, sem esquecer o step, assim como revisar possíveis fugas de ar pelas válvulas. A tampinha da válvula constitui um elemento de estanqueidade, sendo seu uso imprescindível.

- ✓ **Iluminação.** Faróis e luzes eficazes na parte dianteira e traseira do veículo são as bases para satisfazer devidamente a função de “ver e serem vistos”. A importância de uma boa iluminação, sendo que 90% de todos os dados que precisa um motorista se percebem através da vista, enquanto os 10% restantes são recebidos pelo ouvido e o sentido do equilíbrio.



Conselhos básicos sobre o sistema de iluminação:

- a) As lâmpadas vão reduzindo sua intensidade com o uso e devem ser trocadas a cada 40.000km ou 02 anos;
 - b) As lâmpadas devem ser trocadas de dois em dois anos, por conta do uso simétrico na maioria dos casos;
 - c) Instalar sempre lâmpadas de qualidade;
 - d) Manter sempre limpas as óticas do veículo: faróis e pilotos de indicação;
 - e) Eleger luzes Xênon em veículos novos, já que oferecem uma luz mais intensa, ampla e similar à luz natural, assim como uma duração praticamente similar à do veículo.
- ✓ **Triângulo de emergência.** Quando um veículo sofre um acidente, os ocupantes estão expostos a um risco por terem que permanecer na via para solucionar o problema aguardando a assistência oportuna. Os motoristas estão obrigados a sinalizar o veículo ou a carga, utilizando os triângulos de sinalização de emergência, quando são obrigados a deter-se na via. Neste momento o usuário é exposto a um grande risco, já que uma vez colocado o triângulo ele fica deambulando pela via sem proteção pessoal. É necessário levar colete refletivo no interior do habitáculo e no interior do porta-malas, desta forma, poderá sair diretamente com ele no corpo.

Os primeiros instantes de uma emergência são os mais perigosos. Sempre que seja possível tem que buscar um lugar seguro para poder deter o veículo. Sempre que seja necessário descer do veículo por uma incidência, temos que utilizar o colete refletivo. O colete deve ser conservado em perfeito estado e limpo, já que poderia perder as propriedades de retro refletância.

É importante que o resto dos passageiros permaneça em um local seguro, sendo este, no interior do veículo o atrás das proteções da via.



5.3.2.2.3 *Segurança passiva.*

- ✓ **Cinto de segurança.** A finalidade do cinto é reter e proteger o corpo dos ocupantes do veículo, evitando os golpes bruscos no interior do habitáculo, e inclusive a possibilidade de sair despedido do veículo. Quando é produzida uma colisão, os corpos e objetos no interior do habitáculo continuam inicialmente com a mesma velocidade que levava o veículo antes do impacto. Por esta razão, a única forma de evitar serem “lançados” para frente em caso de um impacto frontal é segurar-se ao veículo com o cinto como se nós fossemos uma peça a mais do mesmo. O uso do cinto de segurança reduz entre um 45% - 60% o risco de perder a vida.

Para sua correta utilização será necessário recordar:

- a) Sempre deverá ser ajustado corretamente e sem folga. A banda horizontal ou pélvica deverá situar-se o mais baixa possível e nunca sobre o abdômen ou estomago. A banda diagonal o torácica deverá fixar o ombro por acima da clavícula e cruzar o peito sobre o esterno (**NUNCA DEVERÁ TOCAR O PESCOÇO**);
- b) Não deverão ser usadas almofadas, roupas grossas ou outro objeto estofado embaixo das costas já que a eficácia do cinto de segurança é menor nestas condições;
- c) A fita nunca deverá estar dobrada ou torta. Em caso de brusca desaceleração o corpo exerce uma intensa pressão sobre o cinto de segurança pelo que qualquer dobra pode nos produzir lesões.
- d) Um correto ajuste do banco ajuda a evitar o “efeito submarino”. Consiste em que o corpo vai se escorregando por embaixo do cinto, pressionando muito perigosamente a banda pélvica do cinto nas áreas macias do abdômen e a torácica o pescoço. Por este motivo não se deve dirigir nunca “deitado no banco”, mas corretamente sentado e com respaldo vertical.

Se qualquer ocupante não utilizar o cinto, esse poderá provocar danos graves ao resto de ocupantes ao ser despedido.

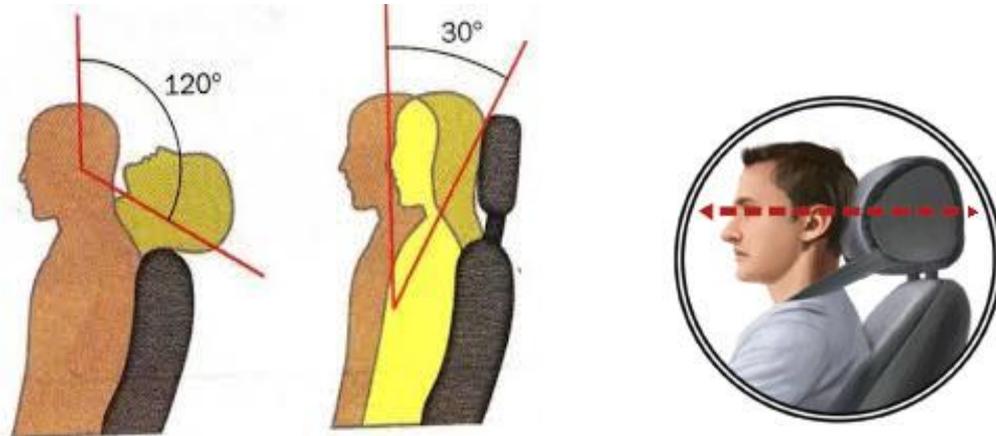


- ✓ **Encosto de cabeça.** O encosto de cabeça tem como objetivo controlar o deslocamento no sentido traseiro ao da cabeça e reduzir, em caso de colisão, o risco de lesão nas vértebras que formam o pescoço e as vértebras cervicais. Por esta razão é um dos elementos essenciais da segurança passiva. As empresas seguradoras gastam mais dinheiro em indenizações de lesões cervicais que em qualquer outra lesão.

O encosto de cabeça deve situar-se o mais perto possível da parte posterior da cabeça, a uma distância máxima de 04 cm aproximadamente.

O centro de gravidade da cabeça, que se encontra na altura dos olhos, deve coincidir com a parte resistente ou rígida. Para colocá-lo devidamente, a parte superior da cabeça e a parte superior do encosto de cabeça deverão ficar na mesma altura.

O leque de lesões é muito amplo, mas as mais graves estão associadas com lesões medulares e fraturas de alguma das sete vértebras que formam o pescoço, produzindo tetraplegias, as quatro extremidades paralisadas, e paraplegias, duas extremidades inferiores paralisadas. As lesões menos graves são entorses cervicais, rigidez do pescoço, luxações, dor persistente, etc.



- ✓ **Airbag.** Um airbag é uma bolsa de ar que é inflada automaticamente em milésimas de segundo em caso de uma colisão. Sua principal missão é frear o movimento dos corpos que colidem contra ele, dissipando sua energia cinética. O airbag evita que os passageiros sofram batidas contra elementos rígidos do veículo e se produzam lesões na cabeça, pescoço e tórax. Estima-se que em caso de impacto frontal sua utilização pode reduzir o risco de morte em 30%.

O airbag somente pode mostrar todo seu potencial de proteção quando é utilizado corretamente e utilizá-lo bem e em parceria com uso do cinto de segurança. Por conta da velocidade em que o dispositivo de inflado gera os gases da bolsa do airbag, este demora somente cerca de 20 centésimas de segundo em inflar-se, saindo de seu alojamento a uma velocidade aproximada de 300 km/h. Porém, a bolsa do airbag permanece inflada pouco tempo já que vai expulsando o gás por uns orifícios que tem para esse efeito permitindo deste modo a mobilidade dos ocupantes.



- ✓ **Veículos de duas rodas e capacete.** Os veículos de duas rodas têm umas características que fazem deles mais vulneráveis:
- Não existe carroceria que possa proteger seus ocupantes em caso de colisão, sendo assim, não contam com a deformação e absorção do impacto da carroceria;
 - Perigo de desestabilização e cair no chão;
 - A baixa visibilidade ou pouca aderência supõem complicações maiores;
 - A baixa velocidade precisa de pouco espaço para manobrar, sendo assim, sua área de incerteza é maior;
 - A maior velocidade, e embora os veículos de duas rodas possam seguir efetuando com certa rapidez algumas manobras, sua estabilidade pode ficar muito comprometida com outras manobras que não apresentam maiores problemas para os automóveis, como as freadas de emergência ou a manobra de esquiwa.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

Por tudo isso, o uso do capacete é fundamental para a segurança de motoristas e passageiros em veículos de duas rodas, seu uso reduz em 30% a possibilidade de sofrer lesões mortais. A legislação brasileira obriga o uso do capacete a todos os usuários de motocicletas de qualquer tipo de cilindrada, mas segundo o DENATRAN, seu uso é ainda baixo entre os usuários de ciclomotores.

Os conselhos para circular dirigindo um veículo de duas rodas são:

- a) Utilizar sempre o capacete. A lei de trânsito fixa que os motoristas e passageiros deste tipo de veículos deverão utilizar capacetes homologados;
- b) É igualmente fundamental levar roupas de proteção, luvas e botas adequadas. Não podemos esquecer que o corpo recebe diretamente o impacto diante um possível acidente;
- c) Manter a trajetória o mais previsível possível para o resto de usuários, evitando sempre circular de um lado ao outro;
- d) Utilizar sempre as luzes intermitentes de advertência para sinalizar os câmbios de direção e de faixa. Inclusive quando pensamos que não existem outros usuários ao nosso redor, já que nos permitirá adquirir hábitos corretos;
- e) Evitar circular atrás de caminhões e outros veículos que impedem a visibilidade necessária;
- f) Trajar-se com roupa clara, de cor chamativa ou roupas fluorescentes, o que fará aumentar a visibilidade;
- g) Nunca cometer imprudências, sendo esta frequentes devido à idade média dos usuários.

5.3.2.2.4 *Manutenção.*

Os dados falam que quatro de cada dez veículos no Brasil tem mais de dez anos, sendo assim, se torna fundamental uma correta manutenção, especialmente no âmbito laboral onde se realiza um uso mais intensivo dos veículos. Segundo dados recolhidos entre os



motoristas brasileiros, um 24% dos usuários atrasam as revisões entre um e dois anos, o que aumenta o risco de falha mecânica.

Uma correta manutenção do veículo aumenta sua vida útil, melhora a resposta em caso de incidente e reduz as emissões, melhorando a qualidade do ar e o meio ambiente. É importante revisar o veículo de forma periódica e em especial antes de realizar viagens de longa distância.

33% dos defeitos graves detectados nas revisões afetam ao triângulo da segurança (freios, pneumáticos e suspensões) o que pode provocar falhas na resposta do veículo diante de um incidente.

Sendo assim se torna fundamental seguir o manual de manutenção próprio de cada veículo. Em veículos de uso profissional é aconselhável realizar ao menos uma vez por mês uma revisão visual, por parte do motorista, da pressão e desgaste dos pneumáticos, o estado das luzes e os níveis de líquidos.

5.3.2.2.5 *Transporte de materiais.*

São comuns os acidentes em que uma carga mal colocada no veículo é um fator decisivo na gravidade do acidente.

Como já foi comentado anteriormente, o tipo de veículo deve adaptar-se à tarefa. Para o transporte de mercadorias, os veículos idôneos são as vans e os caminhões, já que um carro não está concebido para o transporte de caixas e mercadorias.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

A carga deve-se distribuir uniformemente e com o centro de gravidade o mais baixo possível, ou seja, colocar os objetos de maior peso diretamente sobre a plataforma do interior do veículo, na parte inferior e preferivelmente entre os duos eixos.

Deve se fixar a carga para evitar que possa se movimentar, aproveitando os pontos de amarre existentes para fixar as fitas de segurança. Devemos ter em conta que os objetos podem pesar 50 vezes mais em caso de acidente. Dessa forma podemos intuir como eles poderão se comportar. Encostar a carga na área mais adiantada contra a superfície fixa do veículo, para que não sofra deslocamentos em sentido à parte dianteira acumulando uma maior energia cinética durante seu trajeto.

No caso de realizar transporte em carro, e se além do porta-malas for utilizado também à área do habitáculo, então se deve utilizar o cinto de segurança do veículo para segurar a carga que deve estar coberta com uma manta ou lona para que a mesma não se converta em objetos cortantes, com objetivo de evitar causar lesões aos ocupantes.

A carga que sobressai por atrás dos veículos deverá ser sinalizada transversal e longitudinalmente conforme normativas vigentes dos órgãos encarregados do trânsito.

Nos veículos destinados exclusivamente ao transporte de mercadorias, a carga poderá sobressair:

- ✓ Em veículos de comprimento superior a 5 metros, 2 metros pela parte anterior e 3 metros pela posterior;
- ✓ Em veículos de comprimento igual ou inferior a 5 metros, um terço do comprimento do veículo por cada extremo anterior e posterior;
- ✓ No caso em que a dimensão menor da carga indivisível seja superior à largura do veículo, poderá sobressair até 0,40 metros por cada lateral sempre que a largura total seja superior a 2,55 metros.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

No resto de veículos não destinados exclusivamente ao transporte de mercadorias, a carga poderá sobressair pela parte posterior até um 10% de seu comprimento, e se esta é indivisível, até um 15%.

É fundamental ser conscientes da necessidade de adaptar a condução durante o transporte de cargas, tendo em conta:

- ✓ Com o veículo carregado os movimentos são mais lentos e a distância de segurança deve ser aumentada ao aumentar o espaço necessário para deter-se;
- ✓ Os freios sofrem um maior esforço e podem diminuir a capacidade de freada devido ao calor gerado;
- ✓ Pode suceder também que a carga tire visibilidade na parte posterior do veículo ao inutilizar o espelho retrovisor central;
- ✓ A inércia nas curvas também será maior, e se deve diminuir a velocidade no início destas;
- ✓ Ter um maior peso no eixo traseiro supõe que a altura do veículo com relação ao solo diminui, sendo assim, deve ser ter em conta no momento de dirigir por caminhos de firme irregular;
- ✓ Também será afetada a altura dos faróis, quando forem utilizadas as luzes, se o veículo dispuser desta opção deve-se regular de novo sua altura para adaptá-lo a esta nova situação.





5.3.2.3 Fator via.

5.3.2.3.1 Eleição da rota.

As estradas mais seguras são as rodovias federais e estaduais, e sempre deve-se planificar a rota para tentar circular por este tipo de vias de alta capacidade nos deslocamentos.

As estradas convencionais são responsáveis por aproximadamente 03 de cada 04 falecimentos em acidente de trânsito. O perfil de um trecho de estrada perigoso corresponderia a uma estrada convencional de faixa única, com interseções ao mesmo nível e com uma intensidade de trânsito média abaixo dos 10.000 veículos / dia, ou seja, estradas precisamente não muito transitadas. Nestas estradas são produzidos, principalmente, acidentes com vítimas originadas por saídas de via (02 de cada 05), seguidos de colisões frontais (01 de cada 05).

A saída de via está presente em 02 de cada 05 acidentes mortais e graves, sendo o acidente que se produz mais frequentemente em nossas estradas. As colisões frontais são a segunda causa de acidentes fatais e graves, com um 24% dos casos. Entre os dois tipos de acidente, tanto saídas de via como colisões frontais, alcançam 03 de cada 05 acidentes de gravidade.

5.3.2.3.2 Fatores meteorológicos.

Com condições climatológicas muito adversas é aconselhável aguardar o término e ou pospor o deslocamento. Em todo caso é fundamental planificar bem a rota e eleger aquelas vias que ofereçam maiores níveis de segurança, assim como prever itinerários alternativos caso se encontre alguma estrada fechada.



Planificar a rota devidamente também significa ter em conta que se devem realizar mais descansos do que o habitual, já que a fadiga com uma climatologia adversa aparece antes e com mais intensidade.

Também não pode ser descartada a possibilidade de ficar “parado” no meio da estrada, e em caso de emergência pode resultar de vital importância levar o tanque de combustível cheio, algo de alimento e água, roupa de abrigo e alguma manta.

A visibilidade insuficiente leva a uma rápida aparição dos efeitos da fadiga e, é claro, um maior risco de acidente. Para evitar isto, devem se ter em conta estes conselhos:

- ✓ Acender as luzes de cruzamento ou médios. Tem que se esquecer de utilizar somente as luzes de presença ou mínimos: a lei somente permite sua utilização para sinalizar um veículo parado;
- ✓ Utilizar o sistema de ventilação para evitar a acumulação de bafo;
- ✓ Conectar o limpador de para-brisas, a luneta traseira térmica e os faróis de nevoeiro quando necessário;
- ✓ No caso de incidência acender rapidamente as luzes de emergência para alertar o resto de usuários.

Também deve adaptar-se ao estilo de condução e dirigir com maior antecipação. Ao incrementar-se a distância do freado, temos que aumentar a distância de segurança arredor do veículo, evitando os câmbios bruscos de velocidade já que o pneumático poderia perder aderência e agarre. Deve adaptar-se a velocidade com o fim de pisar no freio o menos possível e sempre com muita suavidade. Também devem evitar-se pelo geral as ultrapassagens, já que o comportamento do resto de usuários da via em condições adversas pode resultar imprevisível.



5.3.2.3.3 *Trajeto frequentes.*

No âmbito laboral é comum realizar a mesma rota de forma habitual, o que é chamado de trajetos frequentes.

Neste tipo de trajetos o trabalhador diminui seu grau de percepção do risco devido a sua exposição continuada ao mesmo trajeto todos os dias. O conhecer da rota pode levar ao motorista a ter uma falsa sensação de segurança, pelo que diminui seu nível de concentração, aparecem as distrações ou também pode ter um efeito direto na forma de dirigir ao assumir mais riscos, por exemplo, aumentando a velocidade de circulação.

O maior risco se produz quando sofre alguma variação qualquer das condições da via, como por exemplo, a aparição de cascalho ou areia numa curva, câmbios da sinalização ou a irrupção de um pedestre na via, encontrando-se o motorista com uma situação distinta da que habitualmente acha no trajeto e para que não esteja preparado.

Deve-se prestar atenção à periculosidade destes trajetos que são realizados com frequência e que podem levar ao motorista a um excesso de confiança.





5.3.3 Campanha de informação e sensibilização.

A elaboração de materiais informativos, tanto no papel como em formato eletrônico, ajuda à empresa a transmitir as mensagens de prevenção de riscos a seus trabalhadores. Estes mensagens podem variar segundo o coletivo ao que estão encaminhados e a época do ano, seguindo o conceito de “cada mês, um novo conselho”.

Alguns dos materiais que são sugeridos para o desenvolvimento são:

- ✓ Distribuição de folhetos com a **NORMATIVA INTERNA DE SEGURANÇA VIÁRIA**;
- ✓ Instalação de um painel informativo na entrada das instalações da empresa;
- ✓ Banners com a “Normativa Interna de Segurança Viária” para as instalações da empresa;
- ✓ Envio de correios eletrônicos mensais aos trabalhadores. Cada mês, um novo conselho.
- ✓ Criação de cartões de bolso com a “Normativa Interna de Segurança Viária”;
- ✓ Criação de distintivos de veículo seguro, para aqueles veículos de empresa que cumpram uns Standards de manutenção e equipamento em segurança.

Como já comentado, os conselhos de prevenção de risco de acidente de trânsito com relação laboral podem variar segundo o coletivo ao que está encaminhado ou a época do ano.





5.3.4 Campanha de formação.

Uma formação em Segurança Viária nas empresas baseada na prevenção dos fatores de risco do trânsito no entorno laboral, consegue melhorar os conhecimentos e atitudes frente ao trânsito de todos os trabalhadores.

Trata-se de guiar os trabalhadores com sentido às condutas viárias seguras, baseando-se nos seguintes conceitos básicos:

- ✓ Percepção e sensibilização do problema dos acidentes de trânsito;
- ✓ Conceitos de condução segura;
- ✓ Fator humano. O condutor;
- ✓ Fator via;
- ✓ Os dispositivos de segurança no automóvel.

Os trabalhadores que sejam incorporados em locais de trabalho que impliquem a condução de veículos durante a jornada laboral, receberão nos primeiros meses formação sobre os principais fatores de risco no trânsito.

Para os trabalhadores já empregados, é conveniente criar uma dinâmica de cursos de prevenção de riscos de trânsito em entorno laboral. Os cursos gerais de segurança viária podem ser dados a todos eles, centrando-se nos riscos associados aos deslocamentos *In itinere*, na ida ou regresso do local de trabalho. Para os trabalhadores que realizam deslocamentos durante sua jornada laboral, podem ser estabelecidos cursos mais concretos segundo seus fatores de risco específicos.

Por outra parte, os processos de cobertura de vagas para empregos que sejam associados à condução de veículos durante a jornada laboral, podem incorporar um exame de atitude na condução como método de avaliação.



6. AVALIAÇÃO E SEGUIMENTO DO PLANO DE AÇÃO EM PREVENÇÃO DE RISCOS NO TRÂNSITO COM RELAÇÃO LABORAL

É necessário realizar um seguimento anual do cumprimento dos objetivos de redução de acidentes conseguidos pelo “Plano de Ação em Prevenção de Riscos de Acidentes de Trânsito com Relação Laboral” implantado na empresa.

O empresário ou técnico de prevenção deve ter as seguintes questões e fazer um seguimento no tempo das mesmas:

1. Indique as medidas preventivas para reduzir os acidentes de trânsito com relação laboral que foram estabelecidas na sua empresa.

Medidas de gestão dos deslocamentos em jornada laboral:

Medidas de gestão dos deslocamentos *In itinere*:

Medidas de formação e informação:

2. Qual foi a porcentagem de redução de acidentes de trânsito com relação laboral durante o ano anterior e durante o ano de início das medidas preventivas?



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

3. Qual a porcentagem de redução de falecidos, feridos graves e leves em acidentes de trânsito com relação laboral?

4. Qual a porcentagem de redução de incidentes de trânsito com relação laboral?

5. Qual foi a redução de cada um dos fatores de risco nos deslocamentos durante a jornada de trabalho?

	ANO ATUAL	ANO ANTERIOR
Intensidade do trânsito		
Condições climatológicas		
Tipo de veículo e suas características		
Estado do veículo		
Organização do trabalho		
Condução própria		
Estado psicofísico		
Outros condutores		
Estado da infraestrutura / via		
Falta de formação em segurança viária		
Outros		



6. Qual foi a redução de cada um dos fatores de risco nos deslocamentos *In itinere*?

	ANO ATUAL	ANO ANTERIOR
Intensidade do trânsito		
Condições climatológicas		
Tipo de veículo e suas características		
Estado do veículo		
Organização do trabalho		
Condução própria		
Estado psicofísico		
Outros condutores		
Estado da infraestrutura / via		
Falta de formação em segurança viária		
Outros		



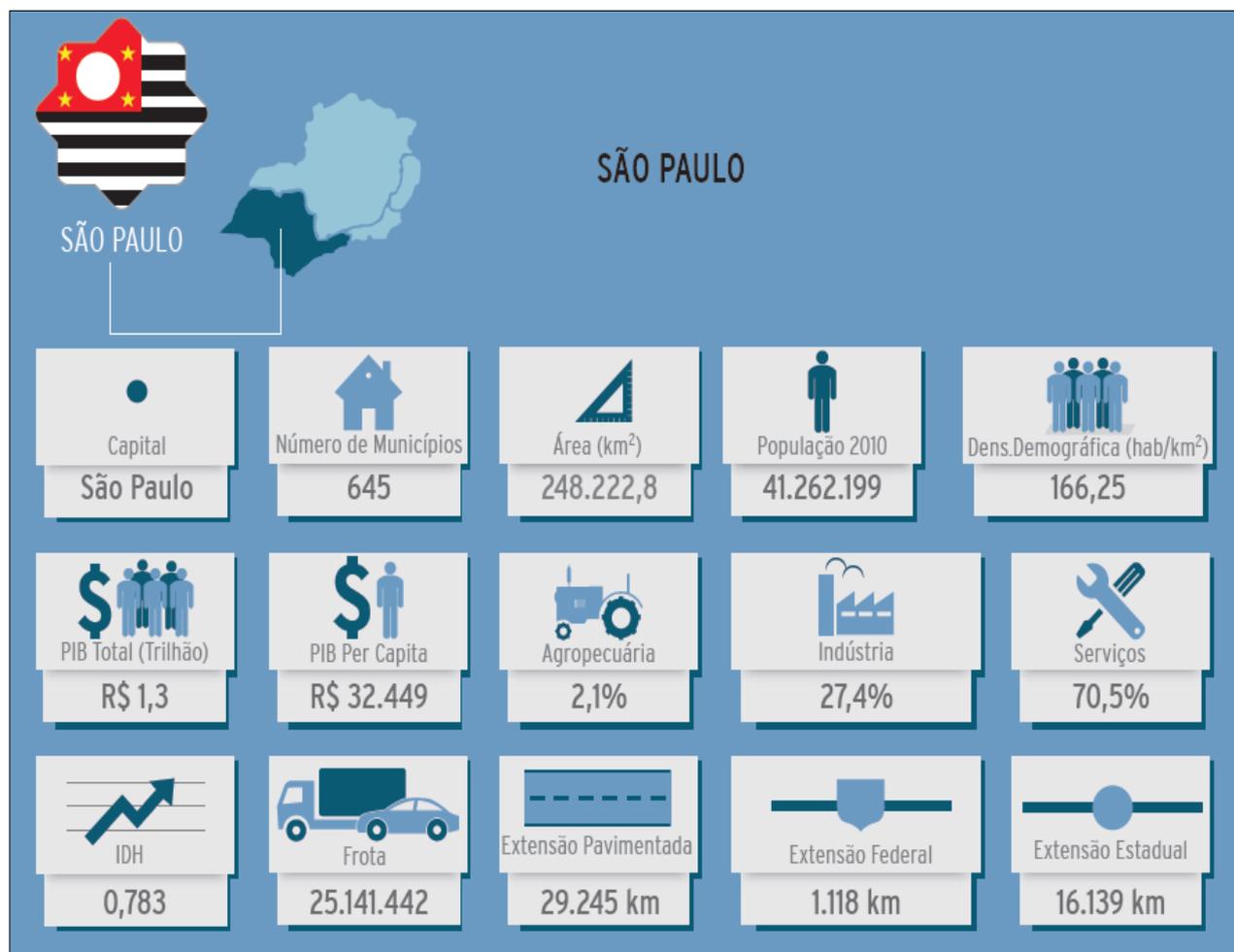


MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

7. DADOS DA PESQUISA DA CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTE – CNT DAS RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO NO ANO 2014

Praticamente a **metade (49,9%) do pavimento das rodovias brasileiras apresenta algum tipo de deficiência**, sendo classificada pela Pesquisa CNT de Rodovias 2014 como: regular, ruim ou péssimo; por apresentar buracos, trincas, afundamentos, ondulações, entre outros problemas. Em relação à **superfície do pavimento, 44,7% da extensão pesquisada está desgastada**. Na **18ª edição** da pesquisa, a CNT avaliou **98.475 km**, que correspondem a toda a malha federal pavimentada e aos principais trechos estaduais.



Fonte: Confederação Nacional de Transporte – CNT. Dados socioeconômicos.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

Variáveis	Extensão Avaliada	
	km	%
Tipo de Rodovia		
Pista dupla com canteiro central	3.795	39,7
Pista dupla com barreira central	1.056	11,0
Pista dupla com faixa central	277	2,9
Pista simples de mão única	27	0,3
Pista simples de mão dupla	4.416	46,1
TOTAL	9.571	100,0
Condição da Superfície do Pavimento		
Perfeito	5.801	60,7
Desgastado	2.674	27,9
Trinca em malha/remendos	1.057	11,0
Afundamentos/ondulações/buracos	29	0,3
Destruído	10	0,1
TOTAL	9.571	100,0
Condição da Faixa Central		
Pintura da faixa visível	8.094	84,6
Pintura da faixa desgastada	1.426	14,9
Pintura da faixa inexistente	51	0,5
TOTAL	9.571	100,0
Condição das Faixas Laterais		
Pintura das faixas visível	7.460	77,9
Pintura das faixas desgastada	1.701	17,8
Pintura das faixas inexistente	410	4,3
TOTAL	9.571	100,0
Placas de Limite de Velocidade		
Presente	9.290	97,1
Ausente	281	2,9
TOTAL	9.571	100,0
Placas de Indicação		
Presente	9.374	97,9
Ausente	197	2,1
TOTAL	9.571	100,0
Visibilidade das Placas		
Inexistência de mato cobrindo as placas	9.337	97,5
Algum mato cobrindo as placas	169	1,8
Mato cobrindo totalmente as placas	65	0,7
TOTAL	9.571	100,0

Fonte: Confederação Nacional de Transporte – CNT. Resultado das variáveis.



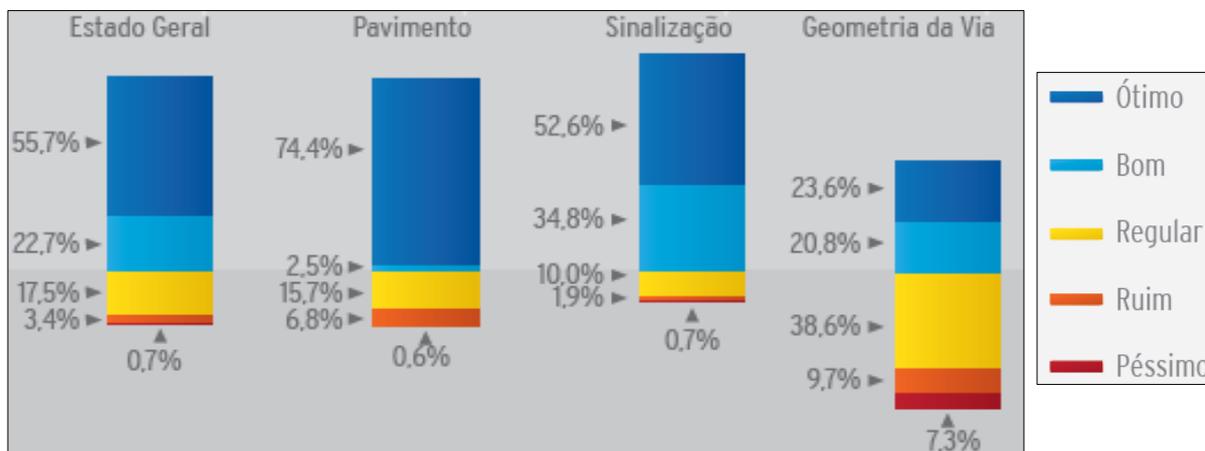
MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

São Paulo	Estado Geral	Pavimento	Sinalização	Geometria da Via
Ótimo	5.337	7.115	5.038	2.255
Bom	2.174	244	3.328	1.990
Regular	1.672	1.503	958	3.697
Ruim	324	647	181	926
Péssimo	64	62	66	703
TOTAL	9.571	9.571	9.571	9.571

Fonte: Confederação Nacional de Transporte – CNT. Classificação das características em km.

“A situação do sistema rodoviário brasileiro continua grave, comprometendo a segurança das pessoas, tanto de motoristas, como de passageiros e pedestres. É cada vez maior o número de mortes e de acidentes. Essa situação também compromete a logística, devido ao elevado custo do transporte, tornando o país menos competitivo”, afirma o presidente da CNT, Clésio Andrade.



Fonte: Confederação Nacional de Transporte – CNT. Resumo das características.

Em 2013, morreram 8.551 pessoas em aproximadamente 186 mil acidentes nas rodovias federais do país. “As condições gerais ruins das rodovias aumentam os riscos e muitas vidas poderiam ser poupadas, caso as rodovias oferecessem uma melhor infraestrutura. Com certeza, seriam 90 mil acidentes a menos e 4.000 mortes a menos”, diz Clésio Andrade.



MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

Além do risco à vida das pessoas, os problemas nas rodovias contribuem para aumentar os custos de operação e o tempo de viagem, afetando tanto o transporte de cargas como o de passageiros. Conforme o estudo, **o acréscimo médio do custo operacional devido à qualidade do pavimento das rodovias brasileiras é de 26%**. Se considerar a região Norte, onde há ainda maiores deficiências na malha, esse índice sobe para 37,6%.

Ao se considerar que **87,1% dos trechos são formados por pistas simples de mão dupla**, torna-se ainda mais grave a constatação de que **39,9% não têm acostamento**. E, em **49,7% da extensão com curvas perigosas, não há placas de advertência nem defensas completas**. Em **57,4% dos trechos, foi encontrado algum tipo de problema na sinalização**, sendo que em **26,4% não há placas de limite de velocidade** e em **47,6% a pintura da faixa central está desgastada ou é inexistente**.

Com respeito ao combustível e o meio ambiente, o fato de **49,9% das rodovias possuírem pavimento regular, ruim ou péssimo** representa um aumento no consumo de combustível dos veículos, tendo reflexo direto nos custos e nas emissões de poluentes.





MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO





MUNICÍPIO DE CAÇAPAVA

ESTADO DE SÃO PAULO

Agradecimentos a todas aquelas pessoas que de alguma forma contribuíram direta o indiretamente para a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana do Município de Caçapava, a todos que dedicaram parte do seu tempo na divulgação e na realização, pelo suporte necessário, pelo total envolvimento e comprometimento e pelo apoio de todos munícipes presentes nas pesquisas, conferências e consultas públicas para a obtenção de dados e discussão de cada um dos itens apresentados.

A nossa missão, não é outra que, analisar propor e realizar um trabalho que tem como principais objetivos o melhor atendimento para os munícipes e criar umas propostas que sirvam de desarrollo a nossa cidade, fomentando o desenvolvimento urbano, a sustentabilidade ambiental e a inclusão social através de obras e novas implantações com o fim de melhorar a nossa Mobilidade Urbana.

David Ruiz Bargeño

Chefe da Divisão Municipal de Transporte Público

Especialista em Sistemas Inteligentes de Transporte – ITS