



Câmara Municipal de Pato Branco
Estado do Paraná



Excelentíssimo Senhor
Vilmar Maccari
Presidente da Câmara Municipal de Pato Branco

Os vereadores que abaixo assinam, no uso de suas atribuições legais e regimentais, apresentam para a apreciação do duto plenário a aprovação do seguinte Projeto de Lei:

PROJETO DE LEI Nº 166/2019

Altera dispositivos a Lei nº 3.598, de 26 de maio de 2011, que instituiu a Lei Geral do Transporte Público do Município de Pato Branco, estabelece normas gerais e específicas.

Art. 1º O art. 124 da Lei nº 3.598, de 26 de maio de 2011, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 124. Além do número de veículos ônibus e micro-ônibus utilizados pelas Concessionárias do Transporte Público Coletivo Regular de Passageiros por Ônibus, o município poderá emitir autorizações para execução de serviços de fretamento contínuo a terceiros, para atender a demanda das empresas e indústrias locais.

.....

§ 3º As autorizações referidas no *caput* só poderão ser emitidas através de apresentação, pelo Autorizatório, de contrato ou declaração expedida pela empresa/indústria contratante do serviço de fretamento."

Art. 2º O art. 130 da Lei nº 3.598, de 26 de maio de 2011, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 130. No transporte escolar com mais de 5 (cinco) estudantes com idade até 6 (seis) anos, em ônibus ou micro-ônibus, é obrigatória a presença de uma pessoa para acompanhamento dos estudantes, denominado monitor.

Parágrafo único. Fica o Autorizatório obrigado a informar junto ao Depatran o nome do monitor."



Câmara Municipal de Pato Branco


Estado do Paraná




2

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

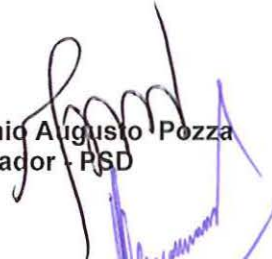
Pato Branco, 22 de maio de 2019.



Claudemir Zanco
Vereador - PDT

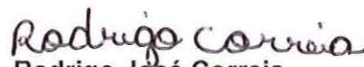

Fabricio Preis de Mello
Vereador - PSD


Januário Koslinski
Vereador - PSDB

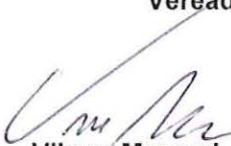

Joecir Bernardi
Vereador - SD


Marco Antonio Augusto Pozza
Vereador - PSD


Moacir Gregolin
Vereador - MDB


Rodrigo José Correia
Vereador - PSC


Ronalce Moacir Dalchiavan
Vereador - PP


Vilmar Maccari
Vereador - PDT



Câmara Municipal de Pato Branco

Estado do Paraná




JUSTIFICATIVA

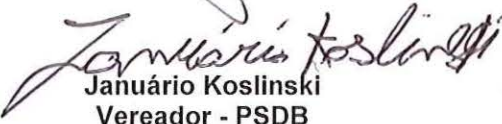
O Transporte de fretamento também é fundamental para a prestação de serviços no transporte de passageiros para atender empresas e indústrias dentro do nosso município. Porém, aqueles que o prestam encontram uma certa dificuldade ao fazê-lo, mesmo estando com sua regularização em dia, pois a Lei do Transporte Geral, limita o número de autorizações para a prestação deste serviço.

Apresentamos o presente projeto pensando na atualização da referida Lei, para garantir que o serviço possa ser prestado de sua melhor forma e de maneira que atenda a demanda das empresas e indústrias que estão instaladas em nosso município, bem como as que virão a instalar-se com o crescimento e desenvolvimento econômico de nosso município.

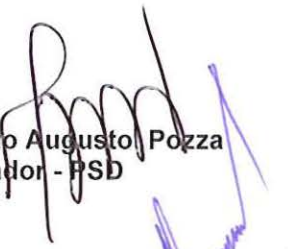
Neste sentido, diante do exposto e considerando a importância do tema é apresentamos para a aprovação do presente projeto de lei.



Claudemir Zanco
Vereador - PDT

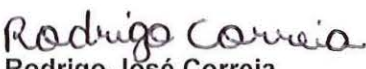

Fabricio Preis de Mello
Vereador - PSD



Januário Koslinski
Vereador - PSDB

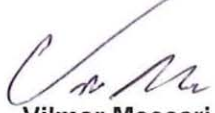

Joecir Bernardi
Vereador - SD


Marco Antonio Augusto Pozza
Vereador - PSD


Moacir Gregolin
Vereador - MDB


Rodrigo José Correia
Vereador - PSC


Ronalce Moacir Dalchiavan
Vereador - PP


Vilmar Maccari
Vereador - PDT



A
CAMARA MUNICIPAL DE PATO BRANCO
REQUERIMENTO – 001/2019

ASSESPATO – ASSOCIAÇÃO DOS TRANSPORTADORES DE ESCOLAR E DE FRETAMENTO DE PATO BRANCO, inscrita no CNPJ – 32310958/0001-75, Localizada na rua Pedro Jose da Silva nº 423 Bairro Pinheirinho – Pato Branco – Paraná – Vem por meio desta mui respeitosamente pedir a alteração de alguns itens na lei de Fretamento e Escolar do Município de Pato Branco:

- Lei do Fretamento:

- Aumentar a quantidade de vagas disponibilizadas para os Transportadores
- Fazer um estudo para não engessar a Lei diante do Crescimento da Cidade e da Possibilidade de novas Empresas estarem utilizando o fretamento para o Transporte de seus colaboradores
- utilização dos pontos de Transporte Coletivo para Embarque e Desembarque dos Usuários do Fretamento
- Verificar a Possibilidade dos ônibus de Fretamento Transportar passageiros em pé assim como e feito no Transporte Público
- Alterar a idade máximo de 20 anos para van e 25 anos para ônibus
- destituir a obrigatoriedade do cinto de segurança nos ônibus de fretamento assim como e no transporte Público

- Lei Escolar

- Autorizar fila dupla para vans escolares fazerem embarque e desembarque com o pisca alerta ligado, sempre que não houver vaga de estacionamento em frente à residência do transportado no perímetro urbano de Pato Branco
- Rever Lei da Obrigatoriedade do registro em carteira Profissional do Motorista para escolar.

ATENCIOSAMENTE

ASSESPATO TRANSPORTADORES DE ESCOLAR E DE FRETAMENTO DE PATO BRANCO
Presidente – Cléyton Silvério



Câmara Municipal de Pato Branco
Estado do Paraná

COMISSÃO DE JUSTIÇA E REDAÇÃO

Recebi nesta data, na condição de Presidente da **COMISSÃO DE JUSTIÇA E REDAÇÃO**, abaixo assinado, conforme estabelece o artigo 133-A, do Regimento Interno do Poder Legislativo Municipal, o Projeto de Lei nº 166/2019.

Pato Branco, 29/05/2019.


Joecir Bernardi - SD
Presidente

Polizzo



P. 2/3/19.
**CÂMARA MUNICIPAL DE
PATO BRANCO**



**Ao Departamento Legislativo
Câmara Municipal de Pato Branco - Paraná**

O Vereador infra-assinado Carlinho Antonio Polazzo - PROS, Relator pela Comissão de Justiça e Redação, ao projeto de lei nº 166/2019, que Altera dispositivos a Lei nº 3.598, de 6 de maio de 2011, que instituiu a Lei Geral do transporte Público do Município de Pato Branco, estabelece normas gerais e específicas. De autoria dos vereadores Fabrício Preis de Mello - PSD, Claudemir Zanco - PDT, Januário Koslinski - PSDB, Joecir Bernardi - SD, Marco Antônio Augusto Pozza - PSD, Moacir Gregolin - MDB, Rodrigo José Correia - PSC, Ronalce Moacir Dalchiavan - PP e Vilmar Maccari - PDT, solicita **Parecer Jurídico** referente ao projeto, para que, posteriormente, esta relatoria possa emitir o Parecer da comissão.

Pato Branco, 22 de agosto de 2019

Carlinho Antonio Polazzo
Vereador – PROS



Rua Arariboia, 491, Centro - 85501-262 - Pato Branco - Paraná



(46) 3272 - 1500 / 3272 - 1548



<http://www.patobranco.pr.leg.br> / vereadorpolazzo@patobranco.pr.leg.br



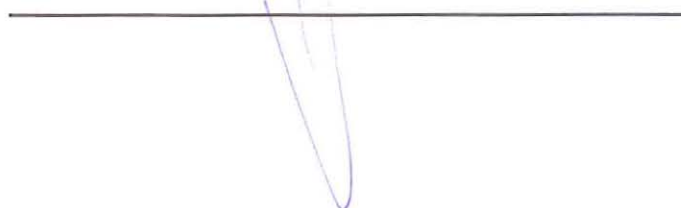


Câmara Municipal de Pato Branco
Estado do Paraná

PROCURADORIA JURÍDICA

Recebi nesta data, na condição de **PROCURADOR JURÍDICO**, abaixo assinado, conforme estabelece o § 1º do artigo 133-A do Regimento Interno do Poder Legislativo Municipal, o **Projeto de** Lei nº 166/2019.

Pato Branco, 2/09/2019.





Câmara Municipal de Pato Branco

Sede Administrativa: Carlos Almeida



Projeto de Lei nº 166/2019

Autoria: Todos os vereadores

PARECER JURÍDICO

Os vereadores que compõem esta Casa de Leis propuseram o projeto de lei em epígrafe numerado, que tem por finalidade alterar dispositivos da Lei Geral do Transporte Público do Município de Pato Branco, especificamente quanto ao fretamento a terceiros para atender empresas e indústrias locais e, ainda, quanto ao transporte escolar.

O projeto veio instruído com breves justificativas, as quais reproduz, basicamente, o que estabelece o projeto de lei em si.

Passa-se, de imediato, às razões do presente parecer.

As alterações e os acréscimos de dispositivos na Lei Geral de Transporte proposto pelos nobres Edis recaem essencialmente sobre questões de ordem estritamente técnica, na medida em que possibilita a autorização para execução de serviços de fretamento contínuo a terceiros, especificamente para atender a demanda das empresas e indústrias locais, tal como ocorre nas alterações ao art. 124, bem como quanto à necessidade de monitor no transporte escolar, que se pretende alterar os requisitos constantes do art. 130.

Sem entrar no mérito da questão, tem-se que quando da discussão e votação do projeto de lei que originou a Lei Geral do Transporte Público, fora juntado estudo técnico que pudesse embasar alguns pontos da referida legislação.

Talvez esteja contemplado no bojo daquele estudo as razões técnicas que se previu as exigências dispostas no art. 124 e 130 tais como postas atualmente, podendo justificar, inclusive, o próprio desfecho deste projeto de lei.

Portanto, como primeiro ato de diligência, recomenda-se às Comissões Permanentes diligenciar junto ao Departamento Legislativo desta Casa que localize o estudo técnico elaborado à época da apresentação do projeto de lei nº 134/2010, de onde surgiu a Lei Geral do Transporte Público, ou, em não sendo encontrado, que se oficie o Poder Executivo para que envie o referido estudo técnico.



Câmara Municipal de Pato Branco

Sede Administrativa: Carlos Almeida



A Constituição Federal, em seu art. 30, V, determina que compete ao Município *"organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial"*. Vê-se, assim, que a Carta Magna previu especificamente a delegação de execução dos serviços inerentes ao transporte coletivo, sob o regime de concessão ou permissão.

Por seu turno, a própria Lei Orgânica do Município disciplinou a matéria relativa a serviços públicos. Inicialmente, reza o art. 71:

Art. 71 - É de responsabilidade do Município, em conformidade com os interesses e necessidades da população, prestar serviços e realizar obras públicas, diretamente, ou por particulares, mediante o regime de concessão ou permissão, através do processo licitatório.

Portanto, é de competência do Município a organização do serviço público de transporte, cabendo-lhe especificar as regras atinentes à espécie, de conformidade com as particularidades regionais, inclusive no que pertine ao transporte escolar.

De mais a mais, os arts. 8 a 10, da Lei nº 3.598/2011, prevê a existência de uma Câmara Técnica de Trânsito, Transporte e Mobilidade Urbana, cujas competências estão estabelecidas no art. 9º, com a seguinte redação:

Art. 9º À Câmara Técnica de Trânsito, Transporte e Mobilidade compete:

- I. **apreciar, discutir e apresentar sugestões a respeito do transporte urbano coletivo e individual, e ônibus e veículos especiais;**
- II. apreciar, discutir e apresentar sugestões a respeito do transporte de cargas e trânsito de veículos e sua sinalização na área urbana e rural;
- III. apreciar, discutir e apresentar sugestões a respeito de concessão, permissão e autorização para execução do serviço de transporte de passageiros, coletivo e individual, por particulares;
- IV. apreciar, discutir e apresentar sugestões a respeito da fixação da tarifa do serviço de transporte coletivo de passageiros, coletivo e individual.

Neste sentido, recomenda-se às Comissões Permanentes, ainda, requerer ao Executivo Municipal que seja encaminhada uma manifestação técnica da Câmara Técnica de que trata o art. 9º, da Lei Geral dos Transportes Públicos, quanto à presente alteração legislativa.



Câmara Municipal de Pato Branco

Sede Administrativa: Carlos Almeida



Outrossim, os nobres Vereadores poderão sugerir reuniões com o segmento diretamente envolvido, a fim de que se ouça, se for o caso, a versão dos profissionais da área.

Atendidas as diligências sugeridas e cumpridas as formalidades de estilo, é o parecer em três laudas, concluindo-se favoravelmente à normal tramitação desta proposição.

Pato Branco, 31 de outubro de 2019.



Luciano Beltrame
Procurador Legislativo

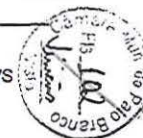


José Renato Monteiro do Rosário
Assessor Jurídico

DR 134/2010

PLANEJAMENTO DE SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES COM BASE EM INTEGRAÇÃO POR MEIO DE BILHETAGEM ELETRÔNICA

ANEXO I – ESPECIFICAÇÃO BÁSICA DOS VEÍCULOS DA FROTA



PLANEJAMENTO DE SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES COM BASE EM INTEGRAÇÃO POR MEIO DE BILHETAGEM ELETRÔNICA

ANEXO I – ESPECIFICAÇÃO BÁSICA DOS VEÍCULOS DA FROTA

As especificações foram elaboradas para cada tipo de serviço visando indicar a utilização de veículos com características (potência, suspensão, transmissão, capacidade, layout e comunicação visual) compatíveis com as necessidades específicas de cada sistema de linhas (troncal e integrada) o nível de serviço e o perfil operacional desejado.

Esta norma apresenta as especificações técnicas e características físicas dos ônibus que deverão ser disponibilizados pelas empresas operadoras, que serão utilizados no serviço de transporte público coletivo de passageiros do município de Alagoinhas.

1.1 ASPECTOS GERAIS

As empresas operadoras deverão apresentar a frota para a prestação dos serviços em conformidade com esta especificação, que valerá a qualquer tempo, para todos os veículos que passarem a integrar a frota do sistema de transporte coletivo do município de Alagoinhas.

1.1.1 VEÍCULOS PARA LINHAS TRONCAIS E INTEGRADAS

ÔNIBUS CONVENCIONAL: com capacidade mínima para 40 passageiros sentados e carga total de 80 passageiros, apresentando 50% de sua capacidade de carga para passageiros sentados, considerando que a ocupação de passageiros em pé é de 6 por metro quadrado. Este veículo deve apresentar comprimento total mínimo de 11,00 metros e três portas, duas localizadas nos balanços dianteiros e traseiros e uma no entre eixos do veículo. A porta dianteira será porta de embarque, as portas traseiras serão de desembarque. Os vidros, a exceção do pára-brisa dianteiro, deverão ser fumê com transparência de 70%. Os bancos devem ser em material plástico com assento e encosto acolchoados.

- Motor turbo alimentado com potência mínima de 170CV, podendo ser dianteiro, central ou traseiro;
- Transmissão automática, semi-automática ou mecânica;
- Freios pneumáticos, preferencialmente equipados com sistema anti-blocante (ABS);
- Suspensão pneumática ou mista (ar e mola);
- Layout interno: ver anexo (ônibus convencional);
- O veículo deve ser equipado com 3 portas envolventes.

1.1.2 VEÍCULOS PARA AS LINHAS INTEGRADAS

Além de ônibus convencional, é proposta a utilização de micro-ônibus e micrão.

MICRO-ÔNIBUS: com capacidade mínima de 20 passageiros sentados e carga total de 40 passageiros, apresentando 60% da sua capacidade de carga para passageiros sentados, considerando que a ocupação de passageiros em pé é de 6 por metro quadrado. Este veículo deve apresentar comprimento total mínimo de 8,00 metros e duas portas localizadas uma no entre eixos (porta de embarque) e a outra no balanço traseiro do veículo (porta de desembarque). Os vidros, a exceção do pára-brisa dianteiro, deverão ser fumê com transparência de 70%. Os bancos devem ser em material plástico com assento e encosto acolchoados.

- Motor turbo alimentado com potência mínima de 90CV, podendo ser dianteiro, central ou traseiro;
- Transmissão automática, semi-automática ou mecânica;
- Freios pneumáticos, preferencialmente equipados com sistema anti-blocante (ABS);
- Suspensão pneumática ou mista (ar e mola);
- Layout interno: ver anexo (micro-ônibus);
- Capacidade técnica de carga mínima de 7.500kg;
- O veículo deve ser equipado com 2 portas envolventes, com vão livre de 750 mm.

MICRO ESPECIAL (MICRÃO): com capacidade mínima de 35 passageiros sentados e carga total de 70 passageiros, apresentando 50% da sua capacidade de carga para passageiros sentados, considerando que a ocupação de passageiros em pé é de 6 por metro quadrado. Este veículo deve apresentar comprimento total mínimo de 9,5 metros e duas portas localizadas uma no entre eixos (porta de embarque) e a outra no balanço traseiro do veículo (porta de desembarque). Os vidros, a exceção do pára-brisa dianteiro, deverão ser fumê com transparência de 70%. Os bancos devem ser em material plástico com assento e encosto acolchoados.

- Motor turbo alimentado com potência mínima de 170CV, podendo ser dianteiro ou traseiro;
- Transmissão automática ou mecânica;
- Freios pneumáticos, preferencialmente equipados com sistema anti-blocante (ABS);
- Suspensão mola (dianteiro) e pneumática (traseiro);
- Layout interno: ver anexo (micrão);

PLANEJAMENTO DE SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES COM BASE EM INTEGRAÇÃO POR MEIO DE BILHETAGEM ELETRÔNICA

- Capacidade técnica de carga mínima de 14.000kg;
- O veículo deve ser equipado com 2 portas envolventes, com vão livre de 700 mm.

1.1.3 NORMAS GERAIS PARA TODOS OS TIPOS DE VEÍCULOS

Para acabamento interno de todas as categorias, exceto micro-ônibus, devem ser utilizados bancos na disposição de dois assentos de um lado (lado direito do sentido de tráfego) e um assento do outro lado, sempre que possível, com piso e acabamento em "taraflex" ou similar.

Todos os veículos constantes da frota deverão estar equipados com catracas, tacógrafos e demais acessórios exigidos pela legislação específica e pela SMTT.

Deverá ser realizada a adaptação da frota existente de veículos micro-ônibus de uma porta para duas portas.

ANEXO II – LINHAS DO TRANSPORTE COLETIVO – SITUAÇÃO

MATRIZ ORIGEM / DESTINO

01 - Av. Tupi 1 (Transportes Coletivos LP)

DESTINO \ ORIGEM	Alvorada	Baixada	Bortot	Centro	Cristo Rei	Fraron	Gralha Azul	Industrial	La Salle	Monumbi	Novo Horizonte	Pinheirinho	Planalto	Santa Terezinha	Santo Antônio	São Cristóvão	São Francisco	São Roque	São Vicente	Trevo Guarani	TOTAL
Alvorada		16	12	60	4					4		4									100
Baixada	16		4			4	4								12	16					60
Bortot	12	4		12	12											16			4		60
Centro	60		12	8	12	224	36			20	4				20	108	12	4			521
Cristo Rei	4		12	12		24								4				4			60
Fraron		4		224	24				4	12		4		4	8	12				4	300
Gralha Azul		4		36				4					4				4				52
Industrial							4			4											8
La Salle						4															4
Monumbi	4	4		20		12		4								4					48
Novo Horizonte				4																	4
Pinheirinho	4					4															8
Planalto							4														4
Santa Terezinha					4	4															8
Santo Antônio		12		20												4					44
São Cristóvão		16	16	108		12				4					4	16	4				160
São Francisco				12			4									4					20
São Roque				4	4																8
São Vicente				4																	4
Trevo Guarani						4															4
TOTAL	100	60	60	521	60	300	52	8	4	48	4	8	4	8	44	180	20	8	4	4	1.498

03 - Gralha Azul (Transportes Coletivos LP)

DESTINO \ ORIGEM	Alvorada	Baixada	Bortot	Centro	Cristo Rei	Fraron	Gralha Azul	Monumbi	Novo Horizonte	Santa Terezinha	Santo Antônio	São Francisco	TOTAL
Alvorada			4	38	4	4						10	60
Baixada			4	2			4						10
Bortot	4	4					16						24
Centro	38	2			4	8	82	4	6	2		4	149
Cristo Rei	4			4		6	4						18
Fraron	4			8	6								18
Gralha Azul		4	16	82	4						2	10	117
Monumbi				4									4
Novo Horizonte				6									6
Santa Terezinha				2									2
Santo Antônio							2						2
São Francisco	10			4			10						24
TOTAL	60	10	24	149	18	18	117	4	6	2	2	24	434

02 - Av. Tupi 2 (Transportes Coletivos LP)

DESTINO \ ORIGEM	Alvorada	Baixada	Bortot	Centro	Cristo Rei	Fraron	Monumbi	Novo Horizonte	Pinheirinho	Sambugaro	Santa Terezinha	Santo Antônio	São Cristóvão	São Francisco	São Roque	Vila Esperança	Encruzilhada	TOTAL
Alvorada			17	129	13												4	187
Baixada			4	13		13											4	34
Bortot	17	4		52	9	17		4				13	21				4	142
Centro	129	13	52		73	163	4	30	17				58	26	17		30	609
Cristo Rei	13		9	73		4							9	9				116
Fraron		13	17	163	4			13				4					4	223
Monumbi				4														4
Novo Horizonte			4	30		13												47
Pinheirinho				17														17
Sambugaro																	4	4
Santa Terezinha														4				4
Santo Antônio			13			4												17
São Cristóvão			21	56	9													86
São Francisco	4			26	9						4							43
São Roque				17														17
Vila Esperança						4												4
Encruzilhada	4	4	4	30		4			4									52
TOTAL	167	34	142	609	116	223	4	47	17	4	4	17	86	43	17	4	52	1.588

04 - Alvorada (Transportes Coletivos LP)

DESTINO \ ORIGEM	Alvorada	Baixada	Bortot	Centro	Cristo Rei	Gralha Azul	Menino Deus	Monumbi	Novo Horizonte	Pinheirinho	Santo Antônio	São Cristóvão	São Roque	Sudoeste	Trevo Guarani	São Roque do Chopim	TOTAL
Alvorada		27	5	284	16		5										348
Baixada	27			5		5		5	5		5	11					64
Bortot	5																5
Centro	284	5			59	11		5	16	16	145	48	5	21			616
Cristo Rei	16			59							11				5		91
Gralha Azul		5		11													16
Menino Deus	5																5
Monumbi		5		5													11
Novo Horizonte		5		16													21
Pinheirinho	5			16													21
Santo Antônio		5		145												11	161
São Cristóvão	5	11		48	11								5				80
São Roque				5													5
Sudoeste				21								5					27
Trevo Guarani					5												5
São Roque do Chopim											11						11
TOTAL	348	64	5	616	91	16	5	11	21	21	161	80	5	27	5	11	1.490



MATRIZ ORIGEM / DESTINO

05 - Novo Horizonte (Transportes Coletivos LP)

DESTINO \ ORIGEM	Alvorada	Baixada	Bonatto	Centro	Cristo Rei	Fraron	Jardim Floresta	La Salle	Novo Horizonte	Pinheirinho	Santa Terezinha	São Cristóvão	São Francisco	Sudoeste	TOTAL
Alvorada				13											13
Baixada				6		6			25						38
Bonatto				6											6
Centro	13	6	6		19	38			158	19			25		284
Cristo Rei				19				6							25
Fraron		6		38					19				13	6	82
Jardim Floresta													6		6
La Salle					6								6		13
Novo Horizonte		25		158		19									202
Pinheirinho				19											19
Santa Terezinha												6			6
São Cristóvão											6				6
São Francisco				25		13	6	6						6	57
Sudoeste						6							6		13
TOTAL	13	38	6	284	25	82	6	13	202	19	6	6	57	13	770

07 - La Salle 1 (Transportes Coletivos LP)

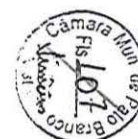
DESTINO \ ORIGEM	Bortot	Centro	Cristo Rei	Fraron	La Salle	Novo Horizonte	Parque do Som	Pinheirinho	TOTAL
Bortot		23	3	47	5				78
Centro	23			44	21	23	16		127
Cristo Rei	3								3
Fraron	47	44		5	54		5		156
La Salle	5	21		54			3	3	86
Novo Horizonte		23							23
Parque do Som		16		5	3				23
Pinheirinho					3				3
TOTAL	78	127	3	156	86	23	23	3	498

06 - São Vicente (Transportes Coletivos LP)

DESTINO \ ORIGEM	Baixada	Bonatto	Bortot	Brasília	Centro	Industrial	São Francisco	São Vicente	Trevo Guarani	TOTAL
Baixada		1								1
Bonatto	4				30	3	4			42
Bortot						6				6
Brasília		1								1
Centro		15				15		2		32
Industrial	1	2	7	1	32		1		1	46
Novo Horizonte			1							1
São Francisco		1								1
São Vicente					8		1			10
TOTAL	6	20	8	1	70	24	7	2	1	140

09 - São Luiz e São Francisco (Transportes Coletivos LP)

DESTINO \ ORIGEM	Bancários	Bortot	Brasília	Cadorin	Centro	Pariziano	Pinheiros	São Francisco	São Luiz	Vila Isabel	TOTAL
Bancários					1						1
Bortot					1						1
Brasília								1			1
Cadorin					1			1			2
Centro	1	1		1		3	1	7	13	7	34
Pariziano					3						3
Pinheiros					1			1			2
São Francisco			1	1	7					2	12
São Luiz					13						13
Vila Isabel					7			2			9
TOTAL	1	1	1	2	34	3	2	12	13	9	78



MATRIZ ORIGEM / DESTINO

10 - Av. Tupi - Reforço 1 (Transportes Coletivos LP)

DESTINO \ ORIGEM	Alvorada	Baixada	Bortot	Brasília	Centro	Cristo Rei	Fraron	Industrial	La Salle	Morumbi	Novo Horizonte	Santa Terezinha	Santo Antônio	São Cristóvão	São Francisco	São Roque	São Vicente	Veneza	TOTAL
Alvorada					6														8
Baixada						2					10		2	2					16
Bortot					8	8		2		6			2	2					29
Brasília						2													2
Centro	6		8			18	31			18	37		29	35	4	2	2	4	194
Cristo Rei		2	8	2	18														31
Fraron					31				2			2							35
Industrial			2																2
La Salle							2												2
Morumbi			6		18														26
Novo Horizonte		10			37														47
Santa Terezinha							2												2
Santo Antônio		2	2		29														33
São Cristóvão		2	2		35														39
São Francisco	2				4														6
São Roque					2														2
São Vicente					2														2
Veneza					4														4
TOTAL	8	16	29	2	194	31	35	2	2	26	47	2	33	39	6	2	2	4	478

12 - Av. Tupi - Reforço 3 (Transportes Coletivos LP)

DESTINO \ ORIGEM	Alvorada	Baixada	Bortot	Centro	Cristo Rei	Fraron	Industrial	Morumbi	Novo Horizonte	Santo Antônio	São Cristóvão	São Francisco	São Roque	Sudoeste	TOTAL
Alvorada				6											6
Baixada			2												2
Bortot		2		2		20								2	27
Centro	5		2		25	57		18	31	12	2	8	6	10	176
Cristo Rei				25		6									31
Fraron			20	57	6		6	2	6					2	100
Industrial					6										6
Morumbi				18		2									20
Novo Horizonte				31		6									37
Santo Antônio				12											12
São Cristóvão				2											2
São Francisco				6										2	8
São Roque				6											6
Sudoeste			2	10		2						2			16
TOTAL	6	2	27	176	31	100	6	20	37	12	2	8	6	16	460

11 - Av. Tupi - Reforço 2 (Transportes Coletivos LP)

DESTINO \ ORIGEM	Anchieta	Baixada	Bortot	Centro	Cristo Rei	Fraron	La Salle	Novo Horizonte	Pinheiros	São Cristóvão	São Francisco	São Roque	TOTAL
Alvorada	6	6		6									17
Baixada					6								6
Bortot				6			6						12
Centro					23					6			29
Cristo Rei					6								6
Novo Horizonte				52	17	6		6		12			92
São Cristóvão			6	17							6		23
São Francisco										6		6	12
Sudoeste				12									12
TOTAL	6	6	6	87	6	52	6	6	6	6	17	6	208

13 - Av. Tupi - Reforço 4 (Transportes Coletivos LP)

DESTINO \ ORIGEM	Alvorada	Baixada	Bortot	Centro	Cristo Rei	Fraron	Gralha Azul	Novo Horizonte	Santo Antônio	São Francisco	Sudoeste	Passo da Pedra	TOTAL
Alvorada				6								6	12
Baixada				6	6	6						6	24
Bortot						12							12
Centro	6	6			6	101	48	6	6	6			208
Cristo Rei				6		6						6	24
Fraron			6	12	101	6					9		131
Gralha Azul					48								48
Novo Horizonte					6								6
Santo Antônio				6									6
São Francisco				6									6
Sudoeste					6								6
Passo da Pedra	6	6		24	6								42
TOTAL	12	24	12	208	24	131	48	6	6	6	6	42	524



MATRIZ ORIGEM / DESTINO

15 - São Roque do Chopim (Transportes Coletivos LP)

08 - São Roque do Chopim (Transangelo Transportes Coletivos)

DESTINO \ ORIGEM	Alvorada	Bortot	Centro	São Francisco	São Roque do Chopim	TOTAL
Alvorada					2	2
Bortot			2		2	4
Centro		2		2	41	45
São Francisco			2		4	6
São Roque do Chopim	2	2	41	4		50
TOTAL	2	4	45	6	50	108

16 - Fraron (Transportes Coletivos LP)

02 - Fraron (Transangelo Transportes Coletivo)

DESTINO \ ORIGEM	Centro	Fraron	São Francisco	TOTAL
Centro		22		22
Fraron	22		1	23
São Francisco		1		1
TOTAL	22	23	1	46



MATRIZ ORIGEM / DESTINO

01 - São Cristóvão (Transangelo Transportes Coletivos)

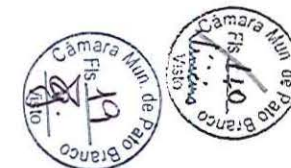
DESTINO \ ORIGEM	Baixada	Bortot	Brasília	Centro	Cristo Rei	Novo Horizonte	Planalto	Santo Antônio	São Cristóvão	São Francisco	São Roque	Trevo Guarani	TOTAL
Baixada				5				5	19	5			33
Bortot			5	14					5	5			29
Brasília		5											5
Centro	5	14			33			29	76	14		10	181
Cristo Rei				33					14		5		52
Novo Horizonte									5				5
Planalto									14				14
Santo Antônio	5			29									33
São Cristóvão	19	5		76	14	5	14			14			148
São Francisco	5	5		14					14				38
São Roque					5								5
Trevo Guarani				10									10
TOTAL	33	29	5	181	52	5	14	33	148	38	5	10	552

04 - São João - Granja Real (Transangelo Transportes Coletivos)

DESTINO \ ORIGEM	Alto da Glória	Anchieta	Centro	Jardim Primavera	Menino Deus	Planalto	São Cristóvão	São João	São Roque	Trevo Guarani	Vila Esperança	TOTAL
Alto da Glória						6						6
Anchieta			11									11
Centro		11		11		135		135		6	11	309
Jardim Primavera			11					6				17
Menino Deus						17		17				34
Planalto	6		135		17			6				163
São Cristóvão								6				6
São João			135	6	17	6	6		6			174
São Roque								6				6
Trevo Guarani			6									6
Vila Esperança			11									11
TOTAL	6	11	309	17	34	163	6	174	6	6	11	742

03 - Circular Planalto (Transangelo Transportes Coletivos)

DESTINO \ ORIGEM	Amadori	Bela Vista	Bortot	Centro	Jardim Primavera	Menino Deus	Planalto	São Cristóvão	São Francisco	Trevo Guarani	TOTAL
Amadori				3			8			2	13
Bela Vista				21							21
Bortot							2				2
Centro	3	21				23	181		2	26	256
Jardim Primavera									2		2
Menino Deus				23			21			5	49
Planalto	8		2	181		21		2	13	15	242
São Cristóvão							2				2
São Francisco				2	2		13			7	23
Trevo Guarani	2			26		5	15		7		54
TOTAL	13	21	2	256	2	49	242	2	23	54	664



ANEXO III – RESULTADO DA PESQUISA DE INTEGRAÇÃO (ORIGEM / DESTINO)

ÍNDICE

1.0 Sistema Integrado de Transporte por meio de Bilhetagem Eletrônica

1.1 Avaliação da execução, por parte da Prefeitura, do estudo realizado em 2005

1.1.1 Sistema viário

1.1.2 Sistema de transporte público

1.2 Evolução da frota de veículos e população

1.3 Serviço de táxi, moto-táxi e transporte escolar

1.4 Análise do impacto do transporte alternativo (fretamento, moto-táxi) no transporte coletivo

1.5 Levantamento dos dados operacionais da situação atual

1.6 Evolução do sistema de transporte

1.7 Pesquisa de integração (origem / destino)

1.8 Pesquisa de passageiros (catraca)

1.9 Proposta

1.9.1 Análise do incremento de utilização do micro-ônibus

2.0 Bilhetagem eletrônica

2.1 Introdução

2.2 Justificativas

2.3 Aplicabilidade, benefícios e vantagens do sistema de bilhetagem eletrônica e do uso de cartões

2.4 Desvantagens à implantação do sistema de bilhetagem eletrônica

2.5 Integração temporal tarifária

2.5.1 Funcionamento da integração temporal tarifária

2.5.2 O que é matriz de integração

2.5.3 Constituição da Matriz de Integração

2.5.4 Vantagens da integração parcial e controlada

2.5.5 Desvantagens da integração parcial e controlada

2.6 Impacto tarifário com a implantação do sistema de bilhetagem eletrônica e atualização da lei de transporte

2.7 Considerações finais

PLANEJAMENTO DE SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES COM BASE EM INTEGRAÇÃO POR MEIO DE BILHETAGEM ELETRÔNICA

1.0 SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE POR MEIO DE BILHETAGEM ELETRÔNICA

1.1 AVALIAÇÃO DA EXECUÇÃO, POR PARTE DA PREFEITURA, DO ESTUDO REALIZADO EM 2005

O Projeto de Racionalização e Modernização do Sistema de Transporte Urbano de Pato Branco, realizado em 2005 pela empresa AGKF Serviços de Engenharia S/S, apresentou propostas para a modernização do sistema de transporte público e avaliação do sistema integrado de transporte, além de proposições para a circulação e sistema viário da área central.

1.1.1 SISTEMA VIÁRIO

No estudo realizado em 2005, foi proposto um novo esquema de circulação na área central de Pato Branco, sendo que a maior parte das propostas foi implantada no ano de 2009. O **Mapa 01 – Circulação viária** apresenta a situação atual da circulação na área central. O quadro a seguir apresenta as alterações de circulação propostas no estudo de 2005 e a situação de implantação.

PROPOSTA	IMPLANTAÇÃO
Rua Paraná: sentido único norte-sul entre Rua Farrapos e Av. Tupi;	Não foi implantado
Av. Brasil: sentido único sul-norte entre Av. Tupi e Rua Farrapos;	Não foi implantado
Rua Tamoio: foram propostas 3 alternativas: ▪ Alternativa 1: sentido único sul-norte entre Av. Tupi e Rua Farrapos (considerada a mais adequada); ▪ Alternativa 2: sentido único sul-norte entre Rua Pedro Ramires de Mello e Rua Farrapos e sentido único norte-sul entre Rua Pedro Ramires de Mello e Av. Tupi; ▪ Alternativa 3: sentido único sul-norte entre Rua Caramuru e Rua Farrapos, sentido único norte-sul entre Rua Xingu e Av. Tupi e sentido duplo de tráfego em mão inglesa entre Rua Caramuru e Rua Xingu.	Implantado como proposto na alternativa 3
Rua Caramuru: sentido único norte-sul entre Rua Farrapos e Rua Tamoio;	Implantado entre Rua Tapir e Rua Tamoio
Rua Guarani: sentido único sul-norte entre Rua Iguaçu e Rua Farrapos;	Implantado entre Rua Araribóia e Rua Osvaldo Aranha

Rua Tapajós: sentido único norte-sul entre Rua Nereu Ramos e Rua Iguaçu;	Não foi implantado
Av. Tupi: sentido único sul-norte entre Rua Dr. Silvio Vidal e Rua Iguaçu;	Implantado como proposto
Rua Tocantins: sentido único sul-norte entre Rua Dr. Francisco Beltrão e Rua Tapir;	Implantado entre Rua Itacolomi e Rua Tapir
Rua Goianazes: sentido único norte-sul entre Rua Tapir e Rua Itacolomi;	Implantado entre Rua Itabira e Rua Itacolomi
Rua Tapir: sentido leste-oeste entre Rua Tocantins e Rua Paraná;	Implantado entre Av. Tupi e Av. Brasil
Rua Itabira: sentido oeste-leste entre Rua Paraná e Rua Tocantins;	Implantado entre Rua Tamoio e Rua Goianazes
Rua Ibioporã: sentido leste-oeste entre Rua Goianazes e Rua Paraná;	Implantado entre Rua Tocantins e Rua Tamoio
Rua Iguaçu: sentido oeste-leste entre Rua Paraná e Rua Guarani;	Implantado entre Rua Tamoio e Rua Guarani
Rua Pedro Ramires de Mello: sentido oeste-leste entre Rua Paraná e Rua Tamoio e sentido leste-oeste entre Rua Guarani e Rua Tamoio;	Implantado apenas sentido leste-oeste entre Rua Guarani e Rua Tamoio
Rua Dr. Silvio Vidal: sentido leste-oeste entre Rua Tocantins e Av. Tupi;	Implantado como proposto
Rua Araribóia: sentido oeste-leste entre Rua Tamoio e Rua Goianazes;	Implantado entre Rua Tamoio e Rua Itapua
Rua Itacolomi: sentido leste-oeste entre Rua Goianazes e Rua Paraná;	Implantado entre Rua Itapua e Rua Barão do Rio Branco
Rua Xingu: sentido oeste-leste entre Rua Paraná e Rua Tamoio;	Implantado entre Av. Brasil e Rua Tamoio
Rua Xavantes: sentido leste-oeste entre Rua Tamoio e Rua Paraná.	Implantado entre Rua Tamoio e Av. Brasil

Além da proposta de circulação viária na área central, também foi proposto pavimentação em vias de ligação entre bairros e vias que fazem parte do itinerário das linhas do transporte coletivo, principalmente nos bairros Alvorada, São Cristóvão, Jardim Floresta, São Roque e Fraron, além de outros trechos de menor extensão em diversos bairros do município.

Segundo levantamento de ruas não asfaltadas por onde passam as linhas do transporte coletivo urbano, realizado em outubro de 2008 pela Coordenadoria do Órgão Gestor do Transporte de Passageiro Urbano e Interiorano, pode-se observar que:

- Os bairros Pinheirinho, São Roque, São Cristóvão, La Salle e Novo Horizonte são os que necessitam asfaltamento mais urgente, uma vez que possuem muitos trechos em condições precárias de tráfego;
- Os bairros Trevo Guarani, Planalto e Parque do Som também necessitam de asfaltamento urgente, porém são poucos os trechos críticos;

PLANEJAMENTO DE SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES COM BASE EM INTEGRAÇÃO POR MEIO DE BILHETAGEM ELETRÔNICA

- Existem vários outros bairros nos quais circulam linhas do transporte coletivo por vias sem asfalto, porém em bom estado de circulação. Os bairros Fraron e São Luiz são os que possuem mais trechos, já os bairros São Francisco, Pinheiros, Industrial, São Vicente e Bonatto possuem poucos trechos sem pavimentação.

Foi proposta também a definição de distanciamento padrão entre pontos de parada, com cerca de 250 a 300 metros entre pontos. Implantação e modernização dos pontos de parada da área central e corredores, através da concessão da exploração dos espaços de publicidade nos abrigos, em troca da instalação e manutenção dos equipamentos. Implantação de sinalização (placa de ponto de parada) nos pontos dos bairros.

Essa proposta continua válida, pois foi realizada a modernização dos pontos de parada da área central e alguns corredores, porém sem a definição de distanciamento entre pontos e ainda falta sinalização e abrigos nos pontos de parada de vários bairros.

Relativo à ocupação e uso do solo foram sugeridas, no estudo realizado em 2005, as seguintes diretrizes:

- Limitar a verticalização da área central;
- Incentivar a construção de estacionamentos em áreas privadas;
- Transferir órgãos da administração pública da área central para novas áreas (vetores de expansão) ao norte e a oeste;
- Criar novos espaços de expansão da cidade ao norte (área próxima do CEFET) e a oeste (área do aeroporto), incentivando a implantação de núcleos habitacionais, setores comerciais e de administração pública.

As sugestões relativas à ocupação e uso do solo continuam válidas e devem ser consideradas na discussão do Plano Diretor de Pato Branco. A título de proposições devem ser encaminhadas para o COPLAN – Conselho do Plano Diretor, uma vez que o Plano Diretor ainda encontra-se em discussão.

1.1.2 SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO

No estudo realizado em 2005, para o transporte público foi proposta a realização de licitação permitindo que todas as linhas do sistema de transporte pudessem ser operadas por apenas 1 (uma) empresa operadora de transporte, uma vez que naquele ano terminavam os contratos de permissão com as empresas Transportes Coletivos LP Ltda. e Transangelo Transportes Coletivos Ltda.

A proposta de licitação de uma única empresa operadora continua válida, 5 anos depois. As características e as dimensões do sistema de transporte continuam idênticas e as justificativas da proposta de racionalização da exploração dos serviços e dos custos continuam válidas.

Com o objetivo de racionalizar o sistema de linhas, foi proposto um sistema de transporte composto por 4 (quatro) linhas troncais, podendo ser diametrais ou radiais, 2 (duas) linhas circulares e 3 (três) linhas convencionais, todas radiais:

- Linhas troncais:
 - 01 – Planalto / CEFET (2 ramais);
 - 02 – Planalto / Av. Tupi;
 - 03 – Av. Tupi / CEFET (1 ramal);
 - 04 – Av. Tupi / Centro.
- Linhas circulares:
 - 07 – La Salle / São Luiz / Fraron;
 - 08 – Novo Horizonte / São Vicente
- Linhas convencionais:
 - 05 – Gralha Azul / Alvorada (1 ramal);
 - 06 – São Roque (1 ramal);
 - 09 – São Roque do Chopim (1 ramal).

Como alternativa para a integração das linhas, no estudo de 2005, foi proposta a adoção de bilhetagem eletrônica no sentido de normalizar e regularizar a utilização de gratuidades e descontos tarifários, sendo necessário o cadastramento dos usuários. Foram sugeridas alterações nos critérios de gratuidade:

PLANEJAMENTO DE SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES COM BASE EM INTEGRAÇÃO POR MEIO DE BILHETAGEM ELETRÔNICA

- Estudantes: apenas estudantes da rede pública de ensino (1º, 2º e 3º graus);
- Deficientes: fixação de critérios para definição de deficiência e cadastramento, com participação da Prefeitura e acompanhamento do setor de assistência social;
- Idosos: apenas idosos acima de 65 anos, conforme lei federal;
- Vale transporte: cadastramento dos beneficiários da Prefeitura e indústrias.

As propostas neste sentido são melhor detalhadas no presente estudo.

O sistema de bilhetagem eletrônica em seu estágio de implantação mais avançado permitiria a integração entre linhas do transporte coletivo.

A proposta de modelo de frota de ônibus previa, em 2005, a utilização de 3 tipos de veículos:

- Convencionais: com 2 ou 3 portas e capacidade para 90 passageiros;
- Micrão: com 2 portas e capacidade para 70 passageiros;
- Micro-ônibus: com 2 portas e capacidade para 40 passageiros.

O Anexo I – Especificação básica dos veículos da frota apresenta a proposta de norma técnica de especificações de frota.

Em todos os modelos foi definida a utilização da porta dianteira para embarque de passageiros, devendo a mudança ser feita de forma conjunta em todos os ônibus de uma mesma linha, de modo a reduzir a confusão entre os usuários.

A modificação no layout interno do ônibus, com embarque pela porta dianteira, foi parcialmente implantada, com a aquisição de 5 novos carros em 2009 com o novo layout, porém a frota antiga não sofreu adaptação para o embarque pela porta dianteira.

Foi proposta a municipalização do trânsito de Pato Branco, com a criação de um departamento municipal de trânsito. Para a gestão do transporte coletivo, foi proposta a criação de um núcleo de gestão na estrutura da Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Urbano.

Para as propostas serem concretizadas seriam necessárias alterações em algumas leis e decretos, conforme quadro a seguir:

LEI / DECRETO	DATA	PROPOSTA DE ALTERAÇÕES LEGAIS
Lei nº 1.055 – Transporte coletivo de passageiros	22/07/91	- Alterar o Artigo 2º para permitir a exploração do serviço de Transporte Coletivo Urbano por 1 (uma) empresa operadora; - Alterar o Artigo 36 para permitir a outorga de 100% das permissões de linhas urbanas a uma mesma empresa.
Lei nº 2.412 – Altera Lei nº 1.055	06/01/05	- Revogar Lei nº 2.412 para restringir gratuidades.
Decreto nº 1.827 – Regulamenta Lei nº 1.055	16/10/91	- Eliminar o uso de veículos com idade até 15 (quinze) anos, limitando até 10 (dez) anos; - Eliminar isenções de fiscais do ministério do trabalho, justiça federal e justiça estadual.
Lei nº 2.126 – Serviço de moto-táxi	28/12/01	- Revogar Lei nº 2.126 para proibir o serviço de moto-táxi.
Lei nº 1.885 – Transporte Escolar		- Alterar o Artigo 11 para limitar a vida útil dos veículos do transporte escolar em 8 (oito) anos para vans e camionetes e 10 (dez) anos para ônibus e micro-ônibus.
Decreto nº 4.089 – Regulamenta Lei nº 1.885	15/12/99	- Alterar o Artigo 13 para limitar a vida útil dos veículos do transporte escolar em 8 (oito) anos para vans e camionetes e 10 (dez) anos para ônibus e micro-ônibus.
Lei nº 1.872 – Meio-passe estudantil	29/10/99	- Exigir prova de frequência de alunos da rede de ensino (bimestralmente), sem o qual o passe estudantil é cancelado.

De todas as propostas para o transporte público, apenas a municipalização do trânsito e a criação do núcleo de gestão do transporte coletivo foram implantadas completamente, tendo sido criado pela Lei nº 2.636, de 20 de junho de 2006, o DepaTran – Departamento de Trânsito, ligado a estrutura organizacional da Secretaria Municipal de Engenharia, Obras e Serviços Públicos. A Lei nº 2.846, de 10 de outubro de 2007, criou a Coordenadoria do Órgão Gestor do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros Urbano e Interiorano do Município de Pato Branco, ligada ao DepaTran – Departamento de Trânsito.

1.2 EVOLUÇÃO DA FROTA DE VEÍCULOS E POPULAÇÃO

Segundo o último levantamento disponível no Denatran – Departamento Nacional de Trânsito, em dezembro de 2009, a frota no município de Pato Branco era de 37.269 veículos, sendo formada basicamente por veículos de passeio com 57,55%, seguido pelas motocicletas com 13,64%. Em 6 (seis) anos a frota da cidade teve um crescimento de 14.441 veículos, ou

PLANEJAMENTO DE SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES COM BASE EM INTEGRAÇÃO POR MEIO DE BILHETAGEM ELETRÔNICA

seja, 73,19%, com destaque para as caminhonetes que cresceram 576,43%, motonetas 512,60% e motocicletas 207,86%. Os automóveis tiveram crescimento de 58%

De acordo com o último censo realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), em 2000, Pato Branco contava com uma população de 62.234 habitantes residentes, sendo 30.072 homens e 32.162 mulheres e 98,28% população urbana. Na contagem da população realizada em 2007 a população do município era de 66.680. A população atual da cidade, segunda estimativas do IBGE, é de 70.160 habitantes.

No mesmo período de 6 (seis) anos, a população teve um crescimento de apenas 4.730 habitantes, ou seja, 7,23%, apresentando um desequilíbrio em relação ao crescimento da frota. A frota de veículos do município é bastante significativa, representando 1 veículo para cada 1,9 habitantes, ou 1 automóvel para cada 3,3 habitantes.

O quadro a seguir apresenta a evolução da frota do município nos últimos 7 anos, discriminado por tipo de veículo.

FROTA DE VEÍCULOS DE PATO BRANCO									
TIPO DE VEÍCULO	ANO							CRESCIMENTO	
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	TOTAL	%
Automóvel	14.190	15.209	16.093	17.059	18.338	19.775	21.450	7.260	57,92%
Bonde	0	0	0	14	10	6	3	3	-
Caminhão	1.342	1.397	1.466	1.498	1.552	1.656	1.770	428	32,30%
Caminhão Trator	539	649	717	704	714	752	749	210	42,51%
Caminhonete	944	1.099	1.508	1.768	2.186	2.970	3.267	2.323	576,43%
Camioneta	1.833	1.965	1.570	1.538	1.390	898	935	-898	-45,19%
Chassi plataforma	3	4	4	3	3	3	3	0	0,00%
Ciclomotor	16	15	15	14	15	12	12	-4	-40,00%
Micro-ônibus	69	80	81	87	97	113	117	48	78,69%
Motocicleta	2.014	2.339	2.685	3.217	3.926	4.530	5.082	3.068	207,86%
Motoneta	451	536	701	1.038	1.366	1.546	1.712	1.261	512,60%
Ônibus	293	273	279	288	301	320	337	44	16,48%
Quadríciclo	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00%
Reboque	350	381	418	426	438	463	484	134	36,51%
Semi-reboque	742	989	1.113	1.066	1.132	1.170	1.133	391	71,88%
Side-car	10	12	11	11	11	13	14	4	80,00%
Outros	2	1	1	1	0	0	0	-2	-
Trator esteira	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00%
Trator rodas	2	2	2	2	6	7	7	5	250,00%
Triciclo	2	2	2	2	2	2	2	0	0,00%
Utilitário	26	48	54	68	95	142	192	166	3.320,00%
TOTAL	22.828	25.001	26.720	28.804	31.582	34.378	37.269	14.441	73,19%
POPULAÇÃO	65.430	67.558	68.735	69.903	66.680	69.478	70.160	4.730	7,23%

Fonte: Denatran – Departamento Nacional de Trânsito (<http://www.denatran.gov.br/frota.htm>)
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (http://www.ibge.gov.br/servidor_arquivos_est/)

1.3 SERVIÇO DE TÁXI, MOTO-TÁXI E TRANSPORTE ESCOLAR

Conforme informação da Prefeitura de Pato Branco, o serviço de táxi é realizado por 45 veículos, a mesma quantidade que operava em 2005, não havendo crescimento neste período. A frota de 1 veículo para cada 1.560 habitantes é acima do necessário para o porte do município.

O serviço de moto-táxi foi criado pela Lei nº 2.126/2002, porém ainda falta a regulamentação do serviço. O número de moto-táxis previsto na lei (1 moto para cada 2.000 habitantes) permitiria a autorização de 35 motocicletas para o serviço, porém a Prefeitura estima que aproximadamente 200 motocicletas façam atualmente serviço de moto-táxi clandestinamente, uma vez que o serviço ainda não foi regulamentado.

O serviço de transporte escolar é realizado atualmente por 72 veículos particulares e 10 veículos da Prefeitura, conforme informação da Prefeitura. No ano de 2005, o transporte escolar era realizado por 54 vans, tendo um crescimento de 51,85% na frota de veículos no período de 5 anos.

1.4 ANÁLISE DO IMPACTO DO TRANSPORTE ALTERNATIVO (FRETAMENTO, MOTO-TÁXI) NO TRANSPORTE COLETIVO

O sistema de transporte coletivo por ônibus, em função da capacidade, custos, tarifa e demais características, constitui-se no principal meio de locomoção da população economicamente ativa de Pato Branco.

O sistema de transporte coletivo por ônibus se mantém equilibrado e cumprindo a tarefa de transportar o maior contingente de passageiros, se as demais modalidades de serviço, os chamados transportes alternativos, se mantiverem como sistema complementares.

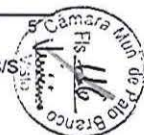
Caso esse equilíbrio seja rompido, com o crescimento exacerbado dos transportes complementares, como o fretamento, ou o surgimento de novas alternativas, como o moto-táxi, as consequências no transporte coletivo serão a queda da demanda, ou seja, de receitas, pela transferência de passageiros para estes sistemas. Com a queda da demanda o resultado será o aumento da tarifa, que provoca maior transferência de passageiros para os sistemas alternativos ou para o transporte individual (automóveis e motocicletas).



PREFEITURA MUNICIPAL DE PATO BRANCO



AGKF SERVIÇOS DE ENGENHARIA S/S



PLANEJAMENTO DE SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES COM BASE EM INTEGRAÇÃO POR MEIO DE BILHETAGEM ELETRÔNICA

Portanto, para manter o equilíbrio econômico-financeiro do sistema de transporte coletivo é necessário restringir o funcionamento destes sistemas complementares e limitar sua capacidade. Em alguns casos, devido às más condições de segurança e higiene, é recomendável sua proibição, como o serviço de moto-táxi.

No caso de Pato Branco, as empresas de transporte coletivo exploram conjuntamente o serviço de fretamento, devendo respeitar os limites de capacidade destes serviços para não prejudicar o próprio sistema de transporte coletivo por ônibus. A manutenção da qualidade e modicidade do serviço de transporte coletivo por ônibus é importante exatamente para que não ocorram distorções como o crescimento do serviço de fretamento em função da tarifa ou da má qualidade do transporte coletivo.

1.5 LEVANTAMENTO DOS DADOS OPERACIONAIS DA SITUAÇÃO ATUAL

O sistema de transporte coletivo de Pato Branco é composto por 17 linhas convencionais, sendo 5 radiais e 12 diametrais, operadas por 2 empresas, Transportes Coletivos LP Ltda. e Transangelo Transportes Coletivos Ltda.

Do total de linhas, 15 são operadas com exclusividade, sendo 8 pela empresa LP e 7 pela empresa Transangelo, e 2 são operadas de forma compartilhada entre as duas empresas. A operação compartilhada não é um procedimento operacional recomendável, pois gera falta de confiabilidade no sistema de transporte. Nas linhas não compartilhadas a programação de horários é mais racionalizada devido a não ocorrência de competição entre as empresas.

O porte do município e do sistema de transporte, com uma frota operacional de 22 veículos, não justifica a operação de 2 empresas de transporte coletivo, gerando excesso de viagens (devido à competição entre as empresas), além de infraestrutura e instalações duplicadas, gerando custos que oneram a tarifa. A falta de racionalidade do sistema de linhas é o resultado da operação de 2 empresas quando seria justificável apenas 1 empresa operadora do ponto de vista do equilíbrio econômico financeiro do sistema de transportes.

A empresa LP é a de maior porte e opera 10 linhas, através de uma frota operacional de 14 veículos, em um dia útil a empresa realiza 139 viagens, circula 2.714 quilômetros e transporta 8.322 passageiros, representando aproximadamente 60% do sistema total de Pato Branco.

A empresa Transangelo opera 9 linhas, através de uma frota operacional de 8 veículos, em um dia útil a empresa realiza 98 viagens, circula 1.619 quilômetros e transporta 4.280 passageiros, representando aproximadamente 40% do sistema completo.

O sistema completo transporta por dia útil 12.602 passageiros, perfazendo 237 viagens e circulando 4.333 quilômetros, que resulta em um IPK (índice de passageiros km) de 2,91.

Em termos de frota operacional, 14 linhas operam com frota de 1 veículo, representando 82% do sistema, o que não é o ideal de atendimento aos usuários, pelos altos intervalos das linhas e a baixa confiabilidade que gera, em função do risco de quebras de ônibus ou falha de viagens.

Com relação à oferta de viagens, as linhas de transporte coletivo apresentam 7 linhas com intervalos de até 30 minutos, 5 linhas com intervalos entre 31 e 60 minutos e 5 linhas com intervalos de 60 minutos. O excesso de linhas com frota de 1 veículo resulta em altos intervalos.

O Mapa 02 – Sistema de Transporte Coletivo – Situação traz o itinerário desenhado de todas as linhas que compõem o sistema e o Anexo II – Linhas do transporte coletivo – Situação traz o mapa individual de cada uma das linhas, juntamente com seus dados operacionais, que também são apresentados no Quadro 01 – Dados operacionais – Situação 2009.

O sistema de transporte coletivo urbano de Pato Branco é formado por um conjunto de linhas diametrais e radiais, cujas características básicas são resultado do processo licitatório de 1995 e que foram sendo alteradas ao longo do tempo, de maneira que não caracterizasse a criação de novas linhas, para evitar novas licitações do serviço.

As implantações, alterações e expansões de linhas foram realizadas sem a utilização de critérios técnicos, inviabilizando a racionalização do sistema. Esta característica é agravada pelo crescimento urbano desvinculado a uma política de uso do solo, ocasionando uma rede de

PLANEJAMENTO DE SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES COM BASE EM INTEGRAÇÃO POR MEIO DE BILHETAGEM ELETRÔNICA

itinerários irracionais com grande número de ramais. Os corredores norte-sul e norte-oeste são bem caracterizados, sobrepondo-se na região norte da cidade 95% das linhas, gerando desequilíbrio operacional nas linhas de característica diametral.

A distribuição na área urbana de novos equipamentos e atividades diversas tipo hospitais e centros comerciais geram desejos de viagem para estes novos pontos. Assim, verifica-se a existência de diversas linhas de transporte coletivo com a mesma origem e destino, mas com ramais diferentes para atender estes novos desejos de viagem, com frequências baixas e pouco atrativas para os passageiros.

Os itinerários possuem grande número de ramais, em decorrência da forma de adensamento dos bairros, da estrutura do sistema viário e da circulação de veículos. Nos corredores principais ocorre a superposição de linhas em trechos próximos ao centro.

O sistema de linhas existentes, com mudanças de itinerário conforme o horário ou período do dia, resulta em um sistema de difícil compreensão por parte dos usuários, além da quase impossibilidade de divulgação dos horários.

De acordo com os dados estatísticos de demanda disponíveis, observa-se que a demanda de passageiros com desconto (meia passagem) em algumas linhas é bastante significativo. Na demanda geral de passageiros 19,20% são classificados como estudantes, sendo compatível com o contingente de estudantes encontrado em outras cidades de mesmo porte.

São evidentes problemas com a falta de controle de emissão de carteiras, falta de fiscalização na utilização de passes por pessoas sem direito ao desconto, existência de revenda do passe escolar e falta de critérios bem definidos e limitantes quanto ao número de passes por mês.

Destaca-se como aspecto positivo que a empresa LP possui uma frota total de 16 veículos, apenas 2 a mais que no ano de 2005, porém, nesse período, a empresa realizou uma significativa renovação de sua frota, diminuindo de 7,00 para 3,75 anos a idade média de sua frota. A empresa possui 5 veículos com idade superior a 5 anos e apenas 1 com idade superior a 10 anos.

Contrastando com a empresa LP, nesse mesmo período (2005 – 2009), a empresa Transangelo adquiriu apenas 3 novos veículos, aumentando sua frota total de 9 para 12 carros e aumentando a idade média de 6,44 para 9,92 anos. Metade da frota da empresa possui idade superior a 10 anos e apenas 2 veículos têm idade inferior a 5 anos.

Esse quadro manteve a idade média da frota total do sistema de transporte coletivo de Pato Branco quase inalterada, com 6,83 anos, o que mantém a necessidade de renovação razoável da frota ao longo dos próximos anos, de modo a melhorar a performance do sistema e padronização da frota, logicamente, locando os veículos mais novos nas linhas com percursos mais favoráveis e de melhor infraestrutura do sistema viário e adequando nas linhas de menor demanda veículos micro-ônibus.

Os novos veículos adquiridos pela empresa LP já vieram adaptados com o embarque pela porta dianteira, porém a maior parte da frota do sistema ainda opera com embarque pela porta traseira, aumentando a necessidade da adaptação da antiga frota, pois a mudança dos ônibus deve ser feita de forma conjunta em todos os ônibus de uma mesma linha, de modo a reduzir a confusão entre os usuários.

A quase totalidade dos ônibus é chassi Mercedes Benz e Volkswagen, que juntos representam 93% da frota total, que não tem um padrão de layout interno dos veículos, dificultando a circulação dos passageiros no interior do ônibus. Não existe padronização nos modelos de carroceria, existindo 4 modelos, predominando o fabricante Marcopolo com 57%.

A relação e características da frota estão apresentadas no **Quadro 02 – Relação da frota do transporte coletivo**.

PLANEJAMENTO DE SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES COM BASE EM INTEGRAÇÃO POR MEIO DE BILHETAGEM ELETRÔNICA

1.6 EVOLUÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE

INDICADORES	2005	2010	EVOLUÇÃO	
			TOTAL	%
Número de linhas	17	17	0	0,00%
Frota operacional	22	22	0	0,00%
Idade média da frota LP	7,00	3,75	-3,25	-46,43%
Idade média da frota Transangelo	6,44	9,92	3,48	54,04%
Idade média da frota	6,72	6,83	0,11	1,64%
Número de viagens	251	237	-14	-5,58%
Quilometragem operacional	4.573,51	4.333,43	-240,08	-5,25%
Passageiros	13.975	12.602	-1.373	-9,82%
IPK (índice passageiro por km)	3,06	2,91	-0,15	-4,90%

Avaliando a evolução do sistema de transporte coletivo por ônibus em Pato Branco, no período de 2005 a 2009, são observados alguns aspectos relevantes:

- Os serviços foram mantidos em termos de linhas e frota operacional;
- A oferta e a demanda sofreram perdas. A demanda diária de passageiros teve queda de cerca de 10%, que resultou em ajuste ou racionalização da oferta de viagens e quilometragem (5% cada);
- No resultado final, o IPK (índice de passageiro por km) reduziu-se em quase 5%, refletindo negativamente na tarifa do sistema;
- Com relação à qualidade do serviço, a idade média da frota foi mantida, porém de forma desigual. A empresa Transportes Coletivos LP melhorou significativamente a qualidade da frota, reduzindo de 7,00 anos para 3,75 anos sua idade média. Em contrapartida, a empresa Transangelo Transportes Coletivos piorou significativamente sua frota, passando de 6,44 anos para 9,92 anos sua idade média;
- No cálculo tarifário, na vigência de tarifa única, é considerada a idade média da frota total, o que resulta, neste caso, em desequilíbrio de custos devido ao baixo investimento em frota por parte da empresa Transangelo.

1.7 PESQUISA DE INTEGRAÇÃO (ORIGEM / DESTINO)

A pesquisa de integração foi realizada pela Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Urbano e foi embarcada, ou seja, realizada dentro dos ônibus, ao longo de todas as linhas urbanas. O objetivo foi levantar o número de usuários do sistema de Transporte Coletivo que necessita de integração, ou seja, paga mais de uma tarifa por deslocamento, além de identificar os fluxos de deslocamentos entre bairros e de bairros para o centro.

Os entrevistados eram questionados sobre a origem e destino do deslocamento e quantas e quais linhas eram utilizadas. A pesquisa foi realizada entre os dias 01 e 04 de março, durante o período da manhã (06:00 às 12:00).

Todas as linhas tiveram uma amostragem de pelo menos 8% do total de passageiros diários, a pesquisa completa contemplou 2.090 entrevistas, o que representa 16,59% dos passageiros diários.

As matrizes de origem/destino completas se encontram nos Quadro 03 – Matriz origem/destino – Todas as linhas, Quadro 04 – Matriz origem/destino – Passageiros que pagam 1 passagem, Quadro 05 – Matriz origem/destino – Passageiros que pagam 2 passagens, Mapa 03 – Matriz origem/destino – Todas as linhas e Mapa 04 – Matriz origem/destino – Passageiros que pagam 2 passagens.

As matrizes de cada uma das linhas separadamente compõem o Anexo III – Resultado da pesquisa de integração (origem/destino).

Na pesquisa de integração pode-se observar que a demanda de passageiros que necessitam pagar 2 (duas) passagens para completar seu deslocamento não é significativa, representando menos de 2% da demanda total de passageiros.

A pesquisa também aponta os bairros da região oeste como os de maior incidência de passageiros que se utilizam de 2 (duas) linhas de transporte coletivo no seu deslocamento, com 62,65% dos passageiros que pagam 2 (duas) passagens, destacando-se o bairro Planalto com quase 50%. Os deslocamentos entre a região sul e norte da cidade representam aproximadamente 21% dessa demanda específica.

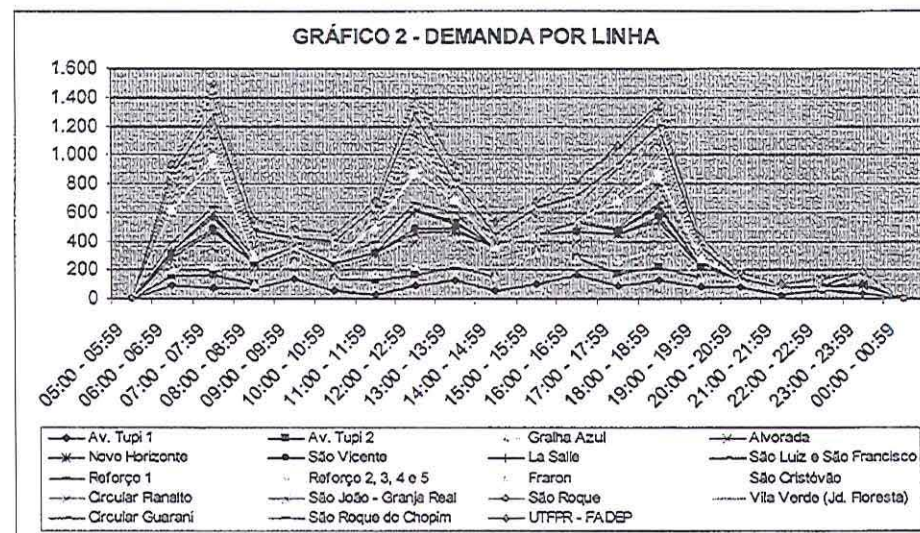
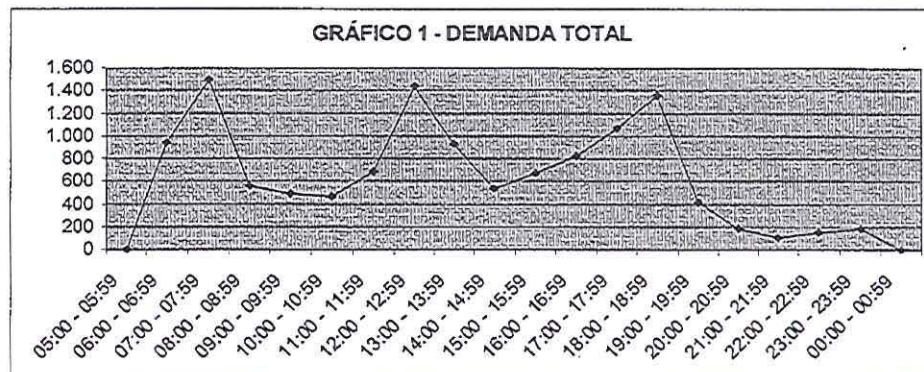
PLANEJAMENTO DE SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES COM BASE EM INTEGRAÇÃO POR MEIO DE BILHETAGEM ELETRÔNICA

1.8 PESQUISA DE PASSAGEIROS (CATRACA)

Foi realizado um levantamento de demanda de passageiros por viagem em todas as linhas do transporte coletivo através do registro de catracas nos pontos finais das linhas. A pesquisa de catracas foi realizada apenas em dias úteis, entre os dias 01 e 05 de março de 2010, durante todo o período de operação das linhas. O resultado da pesquisa está apresentado no Quadro 06 – Demanda de passageiro por linha e por faixa horária.

Pode-se observar que existem 3 (três) picos distintos no dia, porém com demandas muito próximas. O pico da manhã foi entre às 07:00 e 08:00, o pico do almoço entre às 12:00 e 13:00 e o pico da tarde entre às 18:00 e 19:00, cada um representando 11% da demanda diária. Considerando-se 2 (duas) casas decimais foi definido o pico da tarde como sendo a hora-pico do dia.

Os gráficos a seguir apresentam o perfil da demanda de passageiros ao longo de um dia útil para o conjunto de linhas (Gráfico 01) e separado por linha (Gráfico 02).



1.9 PROPOSTA

1.9.1 ANÁLISE DO INCREMENTO DE UTILIZAÇÃO DO MICRO-ÔNIBUS

Algumas linhas de transporte, em função da baixa demanda de usuários por viagem, poderiam utilizar veículos do tipo micro especial (micrão), que possui uma capacidade de 70 passageiros, possibilitando que o próprio motorista realize todas as operações. As demais linhas deverão manter sua operação com veículos do tipo comum.

Foi realizada a análise dos boletins de operação de todas as linhas de transporte do município detalhadamente, com verificação do carregamento de passageiros por viagem, em períodos completos de operação, em dias úteis, confrontando com a capacidade de transporte da frota operacional em serviço nestas linhas.

Conclusão: as linhas que permitem este tipo de veículos são: La Salle 1 e 2, São Roque do Chopim, São Luiz e São Francisco, Vila Verde (Jd. Floresta), Fraron, UTFPR – FADEP e São João – Granja Real, que correspondem a uma frota operacional de 8 (oito) veículos, sendo 4 (quatro) de cada empresa.

PLANEJAMENTO DE SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES COM BASE EM INTEGRAÇÃO POR MEIO DE BILHETAGEM ELETRÔNICA

É proposto que a renovação necessária de frota do transporte coletivo de Pato Branco seja através da aquisição de ônibus micro especial (micirão) para a operação nas linhas acima relacionadas. Como a empresa LP já possui em sua frota 3 veículos do tipo micro especial (micirão) seria necessária a aquisição de apenas mais um veículo deste tipo. Já a empresa Transangelo necessitaria adquirir 4 novos veículos do tipo micro especial (micirão).

Assim sendo, a idade média da frota das 2 empresas ficam equiparadas e a nova frota resultará em redução de custos no sistema e no cálculo tarifário.

É recomendado ao órgão de gestão, a elaboração de norma complementar com relação aos critérios de renovação de frota, estabelecendo:

- Modelos de ônibus: convencional, micro especial e micro-ônibus (ver características da frota – Anexo I);
- Prioridade de renovação da frota: 5 micros especiais (micirão);
- Linhas de transporte com prioridade de renovação da frota: La Salle 1 e 2, São Roque do Chopim, São Luis e São Francisco, Vila Verde (Jd. Floresta), Fraron, UTFPR – FADEP e São João – Granja Real.

Considerando a atual metodologia de cálculo tarifário vigente no Município de Pato Branco e atualizando os custos de insumos que compõem a tarifa, pode-se concluir que:

- Renovação de frota com substituição de 5 veículos do tipo convencional para veículos do tipo micro especial (micirão).
- O micro especial (micirão) permite que o próprio motorista realize também a cobrança/validação tarifária.

Conclusão: mesmo diante do custo para renovação de frota dos veículos do tipo convencional por micro especial (micirão), o fato de o motorista realizar a cobrança tarifária, representará uma **redução 6,29% no custo tarifário**.

2.0 BILHETAGEM ELETRÔNICA

2.1 INTRODUÇÃO

O transporte coletivo urbano é um serviço público essencial numa Cidade, dele depende grande parte da população, para acesso ao local de trabalho e outros serviços básicos: escolas, hospitais e as atividades de integração social (lazer, visitas a amigos e familiares). O transporte coletivo aumenta a oferta direta e indireta de empregos, agilizando a economia local. Do ponto de vista ambiental, o transporte coletivo ajuda a reduzir a poluição e em termos urbanísticos, o transporte coletivo adequado ajuda a reorganizar a cidade de forma mais eficiente.

O transporte coletivo transporta a carga mais preciosa, a Vida Humana. O transporte e o trânsito são os únicos serviços que estão por trás de todas as atividades de uma sociedade.

O sistema de transporte contribui de forma direta para o crescimento econômico das cidades. O setor também é um grande gerador de emprego e renda. Mas, nos últimos anos, as cidades vêm crescendo, em geral, de forma acelerada e de modo não planejado. O que por muitas vezes acaba comprometendo o transporte público e a qualidade de vida.

Diante deste quadro, vemos os esforços das empresas de ônibus e dos poderes públicos na tentativa de amenizar tais situações. Juntas procuram cada vez mais investir em tecnologias para garantir a fidelidade, segurança e conforto de seus usuários.

Na proposta de um futuro melhor para o Transporte Coletivo dos Municípios, seguem alguns valores essenciais para um sistema saudável:

- Serviços que incorporem rapidez, conforto, informações e segurança aos usuários;
- Qualidade, agilidade e automação na operacionalidade do sistema;
- Tarifa equilibrada e economicamente responsável e justa;
- Integração das principais linhas, viabilizando e melhorando os deslocamentos dos usuários com mais economia;
- Remuneração justa às empresas operadoras;
- Prioridade à circulação do transporte público no sistema viário.

2.2 JUSTIFICATIVAS

Tendo em vista, a necessidade de modernização do Sistema de transporte coletivo nas cidades, visando tornar a mobilidade urbana sustentável e priorizar o cidadão na efetivação de seus anseios, o Município de Pato Branco, deverá através das Empresas Operadoras do Transporte Público Coletivo e do Órgão Público Gestor responsável, incrementar o planejamento da prestação dos serviços e modernizar o transporte coletivo.

Quanto mais desenvolvidos e eficientes os serviços de transporte coletivo urbano em um Município, maiores serão as condições de desenvolvimento socioeconômico local.

As alterações propostas no Sistema de Transporte Coletivo atual do Município de Pato Branco também reconhecem as seguintes necessidades:

- Proporcionar o controle de todos os usuários do transporte coletivo por ônibus, sejam eles pagantes ou não, através de passagem pelas catracas, exceto se o usuário tiver direitos adquiridos nos termos da legislação específica;
- Racionalização da rede de transporte, através da integração temporal tarifária do sistema possibilitando a transferência do usuário entre linhas, através de pontos pré-estabelecidos por cerca eletrônica virtual, com o pagamento de uma única tarifa;
- Necessidade de modernizar a gestão do sistema de arrecadação e do sistema de compensações tarifárias, com o aperfeiçoamento do controle gerencial;
- Reduzir o fluxo de dinheiro em circulação nos ônibus, oferecendo maior segurança aos usuários e operadores do sistema de transporte coletivo;
- Agilizar o embarque e passagem dos usuários pela catraca, reduzindo com isso, inclusive, o tempo de viagens;
- Disciplinar e mensurar o uso do sistema pelas categorias de isenções;
- Controlar o uso do transporte pelos estudantes, beneficiados pelo desconto de 50% na tarifa;
- Maior controle das isenções tarifárias;
- Agilidade na transmissão e processamento dos dados necessários ao controle operacional do sistema de transporte coletivo à Empresa Operadora, Órgão Público Gestor, Central de Atendimento, etc.
- Acesso a dados efetivos para cálculo tarifário;

PLANEJAMENTO DE SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES COM BASE EM INTEGRAÇÃO POR MEIO DE BILHETAGEM ELETRÔNICA

- Necessidade constante de revisão e planejamento do serviço público de transporte coletivo urbano, devendo adequar-se às alternativas tecnológicas apropriadas ao atendimento de suas necessidades e ao interesse público, proporcionando assim, aos usuários, a mais ampla mobilidade no menor tempo e custo, com mais segurança e conforto.

Diante do exposto acima e do quase irreversível processo de automação da arrecadação de tarifas por que passa o Sistema de Transporte Coletivo Urbano nas cidades brasileiras, esta Proposta objetiva estabelecer exigências prévias à Criação e Implantação do Sistema de Bilhetagem Eletrônica no Sistema de Transporte Coletivo Urbano por ônibus do Município de Pato Branco no Estado do Paraná, definindo os parâmetros e elementos técnicos necessários a tal Implantação.

2.3 APLICABILIDADE, BENEFÍCIOS E VANTAGENS DO SISTEMA DE BILHETAGEM ELETRÔNICA E DO USO DE CARTÕES

- **Maior segurança:** aumenta a segurança dos usuários e funcionários do sistema, diminuindo assaltos aos ônibus ou usuários, visto que reduzirá a circulação de dinheiro em espécie. Em caso de roubo do cartão, o usuário poderá bloqueá-lo.
- **Arrecadação:** melhor controle das arrecadações;
- **Evasão:** redução da evasão, por apresentar um serviço mais ágil e com mais qualidade;
- **Gratuidade:** controle das gratuidades e passes, aferindo o direito a quem realmente tem;
- **Tempo:** menor tempo de embarque;
- **Agilidade:** agilidade no embarque dos usuários nos veículos;
- **Condições de trabalho:** melhores condições de trabalho dos operadores;
- **Diminuição de fraudes:** através de maior controle e monitoração da utilização correta do transporte pelos usuários;
- **Integração:** possibilidades de integração;
- **Obtenção de dados:** facilidades para obtenção de dados operacionais;
- **Estatística:** real controle estatístico dos usuários, por linha, horário e veículo;
- **Gerenciamento:** melhoria do sistema de transporte coletivo, possibilitando maiores controles de passageiros, quilometragem, itinerários, cumprimento de horários, insumos tarifários, além da realização de pesquisas quantitativas e qualitativas, formatando um banco de dados e aperfeiçoando o controle da demanda. Poderá controlar e restringir

diversos itens, como bloqueio de cartões, cadastros e atualizações, gerenciamento de créditos, auditorias e fiscalização;

- **Pontualidade:** aumento da pontualidade e controle das viagens realizadas pelas operadoras, uma vez que com o sistema implantado, é obrigatório abrir e fechar viagens nos equipamentos validadores, registrando assim, a data e hora dessas operações;
- **Registros:** não haverá necessidade de anotações manuais dos operadores da linha, deixando-os mais livre para a execução de suas tarefas com mais rapidez e qualidade;
- **Facilidade na aquisição de créditos:** os créditos podem ser adquiridos na Central de Atendimento, Posto de Revenda (se houver) e pela Internet. Podem ser carregados em diversos locais estratégicos na Cidade e inclusive nos ônibus.
- **Segurança para as empresas usuárias:** mais agilidade, controle e segurança nos procedimentos de compra e distribuição do benefício do vale-transporte aos funcionários;
- **Possibilidade de limitações:** da quantidade de créditos, linha, horários, para o uso diário por usuários, e em casos específicos, como no passe escolar.
- **Redução de investimentos públicos:** A adoção de tecnologia de bilhetagem eletrônica permite que a integração ocorra em qualquer ponto da rede de transporte, não necessariamente em terminais de integração. A rede será amplamente integrada, utilizando-se investimentos já realizados em sistemas eletrônicos de arrecadação, e reduzindo-se a necessidade de investimentos na construção de terminais.

2.4 DESVANTAGENS À IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA DE BILHETAGEM ELETRÔNICA

Mesmo diante da necessidade de melhoria do Sistema de Transporte Coletivo Urbano nos Municípios, na tentativa de corrigir ineficiências operacionais e incrementar receitas para garantir maior lucratividade, é comum que se veja a Implantação da Bilhetagem Eletrônica com reserva, devido ao custo de implantação e por existirem algumas barreiras, que nem se pode chamar de desvantagens. São elas:

- **Tempo:** há uma limitação para as Empresas Operadoras no desenvolvimento de soluções inovadoras, pois, dependem da aprovação do Órgão Público Gestor, o que demanda certo tempo e impede que as modificações na operação do Sistema de Transporte Coletivo Urbano sejam realizadas de forma mais rápida;

PLANEJAMENTO DE SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES COM BASE EM INTEGRAÇÃO POR MEIO DE BILHETAGEM ELETRÔNICA

- **Custos Elevados:** as inovações tecnológicas possíveis para o Sistema de Transporte Coletivo Urbano, geralmente são consideradas de alta complexidade por envolverem plataformas tecnológicas avançadas e custos considerados elevados.
- **Erros Operacionais x Competências Específicas:** os erros operacionais na utilização do Sistema de Bilhetagem Eletrônica são considerados barreiras à sua Implantação, pois, demandam que operadores do Sistema e envolvidos desenvolvam competências específicas.
- **Usuários:** dificuldade na assimilação da nova forma de pagamento da tarifa, necessitando que se trabalhe na conscientização dos usuários do Sistema de Transporte Coletivo Urbano, face os benefícios da implantação do novo Sistema.
- **Burocracias:** cadastramento demanda tempo e paciência na confecção dos cartões de cada categoria, documentos exigidos, restrições, etc.;
- **Aspectos Institucionais:** Elaboração específica de Leis e Decretos e aprovações.
- **A Implantação:** definição da tecnologia a ser usada e Empresa Proponente para a Implantação, engenharia financeira, projetos, ajustes de pessoal e de infraestrutura, aperfeiçoamentos técnicos, programa de treinamento dos motoristas e cobradores, criação de uma Central de Atendimento, maior necessidade de gerenciamento e administração do Sistema como um todo, projeto de comunicação, divulgação e marketing, entre outros; também, são questões que preocupam bastante, antes da implantação do Sistema de Bilhetagem Eletrônica.

Os Sistemas de Bilhetagem Eletrônica são complexos e caros e não podem ser adquiridos por impulso. Sua implantação deve ser precedida de criterioso planejamento, pois, correções visando à sua ampliação, reformulação ou mesmo substituição, custam caro e aí sim, esse alto preço será pago com certeza pela sociedade, por intermédio do aumento da tarifa.

Porém, pode-se dizer que o Sistema de Bilhetagem Eletrônica é considerado inovador pela capacidade de reduzir falhas operacionais permitindo acesso a dados mais confiáveis com a utilização de novas tecnologias, o que controla melhor os benefícios, gratuidades e fraudes no Sistema e nesse sentido, o gerenciamento do Sistema tem acesso a diversas formas de controles associados à diminuição das evasões de receitas causadas pelas ineficiências e ineficácias operacionais, permitindo que as barreiras existentes percam forças diante das vantagens e benefícios do Sistema em geral.

Qualquer tecnologia nova implica mudança de cultura, por isso a maioria das barreiras pode ser evitada com um bom planejamento de todo o Sistema e com um programa de treinamento completo, para os envolvidos, principalmente com os que tratam diretamente com o público.

A tendência é que o considerado alto custo de Implantação caia bastante com o tempo, pois, a prática já tem demonstrado que em vários municípios que já fazem uso da Bilhetagem Eletrônica no Sistema de Transporte Coletivo Urbano, os benefícios compensam o investimento. Hoje, já existem aproximadamente 2,5 milhões de cartões inteligentes em circulação.

Também deve-se levar em consideração, que o retorno econômico e social obtido pelo transporte público coletivo no Município é muito maior do que os investimentos nele feitos, através da redução da poluição atmosférica, do consumo de combustíveis, do tempo perdido em deslocamentos e dos acidentes de trânsito.

2.5 INTEGRAÇÃO TEMPORAL TARIFÁRIA

É uma forma de integração que permite ao usuário do transporte coletivo, em um certo intervalo de tempo e pagando uma única passagem, utilizar mais de um ônibus para a realização da sua viagem, desde que esta integração seja feita em ponto específico.

Para o usuário poder utilizar este benefício do SBE, será necessário o uso de Cartão Transporte Inteligente. Quem efetuar o pagamento da passagem em moeda corrente, além de pagar valor diferenciado (5% a mais), não terá o benefício da integração temporal tarifária e pagará uma nova passagem a cada embarque.

O novo sistema substituirá o atual sistema de Integração Parcial por passe de papel, garantindo mais praticidade, segurança e agilidade ao usuário.

No Município de Pato Branco, esta Integração será restrita em área ou ponto pré-definido com uma cerca eletrônica, de fácil acesso aos usuários do Sistema de Transporte Coletivo, os pontos onde será permitida a integração estão apresentados no Mapa 05 – Locais de transferência. Esta Integração será de forma Parcial e Controlada, devendo respeitar uma Matriz de Integração, a qual irá determinar linhas, sentido e tempo para a realização das

PLANEJAMENTO DE SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES COM BASE EM INTEGRAÇÃO POR MEIO DE BILHETAGEM ELETRÔNICA

conexões. Considerando a atual malha de transporte do Município de Pato Branco, uma única integração, por sentido, com tempo parametrizável para sua realização, possibilitará uma ótima cobertura espacial e mobilidade, com a utilização de uma única tarifa.

2.5.1 FUNCIONAMENTO DA INTEGRAÇÃO TEMPORAL TARIFÁRIA

O usuário pega a 1ª linha de ônibus, geralmente no interior de seu bairro, e encosta seu cartão no validador para que seja debitada a passagem do seu saldo e liberada a catraca. Após o débito o validador gravará no cartão os dados referentes à linha e trajeto. Em seguida ele descerá no ponto de parada pré-definido para a integração e aguardará a 2ª linha de ônibus que o levará ao seu destino final. Ao passar seu cartão no validador deste novo ônibus serão verificados a linha e o sentido de onde o usuário veio e será liberada a nova passagem sem débito, se for autorizada a realização da integração. Neste momento, aparecerá escrito a palavra INTEGRA, a qual indicará que ele não estará pagando uma nova passagem. A autorização para o deslocamento feito será baseado na Matriz de Integração.

O Sistema de Integração Temporal tarifária do Município de Pato Branco apresentará algumas características, tais como:

- O Sistema estará restrito por sentido, linha e tempo, isto é, o usuário não poderá usar uma mesma linha para ir e voltar sem pagar uma nova tarifa;
- As linhas que integram encontram-se dispostas em uma matriz, chamada Matriz de Integração.

2.5.2 O QUE É MATRIZ DE INTEGRAÇÃO

Matriz de Integração é uma matriz composta pelas linhas do Sistema de Transporte que atendem uma determinada região e contém os pares de linhas (linha origem / linha destino) que o usuário poderá utilizar em sua viagem sem que tenha que pagar uma nova passagem. A matriz de integração está apresentada no **Quadro 07 – Matriz de Integração**.

2.5.3 CONSTITUIÇÃO DA MATRIZ DE INTEGRAÇÃO

Analisando a atual malha de transporte de Pato Branco e a pesquisa de origem / destino dos usuários, a Integração Temporal Tarifária será possível numa única área na região Central,

por onde passam todas as linhas da atual malha de transporte, oferecendo aos usuários do Transporte Coletivo Urbano uma excelente mobilidade com pagamento de uma única tarifa.

Para constituição da Matriz de Integração, o Município foi dividido em três grandes regiões:

- Região Sul: bairros Gralha Azul, São Cristóvão, Alvorada, São Roque, Jardim Floresta, Santo Antônio, Novo Horizonte, Cristo Rei, Industrial, Veneza, Morumbi e Pinheirinho;
- Região Norte: bairros São Roque do Chopim, Fraron, Bortot, São Francisco, São Luiz, Vila Isabel, Brasília, Pinheiros, Bancários e La Salle. A região leste, em função de sua topografia, está inclusa nessa região;
- Região Oeste: bairros São João, Alto da Glória, Planalto, Bela Vista, Menino Deus, Jardim Primavera, Jardim das Américas e Amadori.

Visto que a Integração Temporal Tarifária no Município de Pato Branco será do tipo Parcial Controlada, foram consideradas estas três grandes regiões para facilitar o entendimento do usuário na realização da integração e possibilitar uma melhor mobilidade entre as regiões, levando em conta o pagamento de uma única tarifa. A Matriz de Integração não permitirá queda acentuada de receita nas Empresas Operadoras, pois, não haverá uso indevido de Integrações, por ser possível definir o tempo máximo especificado para cada par linha origem/linha destino, sempre respeitando o sentido do deslocamento na realização da viagem.

A Matriz de Integração visa às seguintes integrações:

- Região Sul, para Região Norte e Oeste;
- Região Norte, para Região Sul e Oeste;
- Região Oeste, para Região Sul e Norte.

2.5.4 VANTAGENS DA INTEGRAÇÃO PARCIAL E CONTROLADA

A implantação de restrições aos deslocamentos tem como objetivo:

- Apresentar a uma menor probabilidade de abuso nas integrações;
- Não haver queda acentuada na receita das Empresas Operadoras, por conta da Integração, visto que esta se dará de forma controlada por uma Matriz de Integração;
- Não haver uso indevido de Integrações porque é possível definir o tempo máximo, especificando para cada par linha origem/linha destino.

PLANEJAMENTO DE SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES COM BASE EM INTEGRAÇÃO POR MEIO DE BILHETAGEM ELETRÔNICA

- Facilitar um maior controle de origem e destino de passageiros.
- Aumentar a agilidade no embarque de passageiros, tornando a viagem mais rápida, segura e tranquila.

Este Sistema de Integração, feita em ponto pré-definido em área central de fácil acesso a todos os usuários do Sistema de Transporte Coletivo, tem custo e benefício bem abaixo dos sistemas de integração que dependem de terminais fechados, os quais demandam alto investimento desde sua implantação até sua Manutenção, além da dificuldade de disponibilidade de grandes áreas na região central. No caso do município de Pato Branco, o fator de dificuldade de área disponível na região central foi fundamental para a escolha do sistema de integração temporal por meio de bilhetagem eletrônica.

2.5.5 DESVANTAGENS DA INTEGRAÇÃO PARCIAL E CONTROLADA

As restrições impostas ao deslocamento apresentam algumas desvantagens:

- Maior administração de todo o processo, uma vez que deverá haver controle sobre a programação da matriz de integração. Quanto maior o número de linhas integradas, mais difícil torna-se sua programação e controle.
- O usuário do Transporte Público Coletivo terá mais dificuldade de compreensão do sistema, tendo que dispor de informações relativas à:
 - Sentido das linhas de Integração;
 - Área ou ponto específico para Integração (pontos de parada);
 - Tempo parametrizável (tempo de integração).

2.6 IMPACTO TARIFÁRIO COM A IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA DE BILHETAGEM ELETRÔNICA E ATUALIZAÇÃO DA LEI DE TRANSPORTE

Podemos constatar através da maioria dos Municípios que Implantaram o Sistema de Bilhetagem Eletrônica, que este Sistema não tem interferência com o preço das tarifas do transporte coletivo, visto que é decisiva para reduzir o número de evasões nas gratuidades (portadores de necessidades especiais específicas e idosos), no uso da meia-passagem (estudantes) e nos valores de passagens pagas em dinheiro.

Vale lembrar que um dos fatores que oneram bastante o valor das passagens no transporte coletivo de um Município, são as Evasões de receita e com certeza no momento que ocorrerem implementações de medidas e ações que coíbam tal prática, haverá um benefício significativo de redução no valor da tarifa.

A tendência da Implantação da Bilhetagem Eletrônica é garantir a recuperação de todo o Sistema de Transporte Coletivo, possibilitando que os usuários sejam beneficiados com períodos mais longos sem aumento nas tarifas, além de permitir que as Empresas Operadoras renovem suas frotas e possam fazer novos investimentos, diante de uma remuneração justa.

Analisando os dados fornecidos de uso do Transporte Coletivo do Município de Pato Branco, no período de 2005 a 2010 e considerando a Planilha Tarifária utilizada atualmente, podemos constatar que:

- Reduções tarifárias se dariam em função de:
 - Eliminação comercialização de vales transportes paralelamente (Evasão de receita);
 - Concessão do passe escolar, com benefício de 50% do valor da tarifa vigente, apenas para estudantes do Ensino Fundamental, médio e universitário da Rede Pública de Ensino do Município. Índice acentuado de desoneração de valor tarifário, com redução de usuários nesta categoria de 35%.
 - Eliminação de gratuidade para idosos entre 60 e 64 anos, pois a Lei dá gratuidade aos idosos a partir de 65 anos. Esta limitação terá um corte de 2,5% nas gratuidades, desta categoria de usuários.
 - Eliminação de gratuidades para Oficiais de Justiça.
- Aumentos tarifários podem ocorrer em função de:
 - Integração, diante da pesquisa realizada de origem e destino das linhas que compõem a malha de transporte coletivo do Município de Pato Branco, identificou-se que o interesse em realização da Integração representará somente 2% dos usuários, que passarão a pagar apenas uma tarifa;
 - Custo de implantação do Sistema de Bilhetagem Eletrônica.

Conclusão: Mesmo com a implantação da Integração Temporal Tarifária, representando redução de 2% dos usuários pagantes, ainda haverá redução de 2,24% no custo tarifário.

2.7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A intenção e a preocupação dos envolvidos no Sistema de Transporte Coletivo Urbano do Município de Pato Branco, não é apenas criar mais um modelo de Bilhetagem Eletrônica, mas, de Implantar um Sistema Inteligente de Transporte, que seja adequado e agregue valores a toda sociedade.

Esta proposta de reestruturação do Sistema de Transporte Coletivo Urbano tem como principal objetivo o atendimento das necessidades de transporte da população, considerando os princípios de racionalização dos deslocamentos e a melhoria das condições de mobilidade dos usuários. A intenção também é promover uma otimização de todo o Sistema de Transporte Coletivo Urbano, com a racionalização do uso da frota e da redução do custo geral do Sistema de transporte.

Na maioria dos requisitos citados neste Projeto de Implantação do Sistema de Bilhetagem Eletrônica, para o Município de Pato Branco, não serão detalhadas especificações técnicas de equipamentos ou softwares, exigindo-se apenas as funcionalidades e os resultados descritos.

As empresas proponentes do fornecimento do sistema de bilhetagem eletrônica deverão considerar este documento como diretriz na elaboração de sua proposta, devendo atender todas as exigências aqui descritas, apresentando as soluções técnicas para cada item. As propostas deverão conter a solução completa para a operação do sistema aqui especificado, com fornecimento de todos os equipamentos, softwares e serviços necessários, inclusive de comunicação, para os veículos, as operadoras, central de atendimento, postos credenciados, garagens e órgão público responsável pela fiscalização e coordenação do transporte coletivo urbano. Se houver algum equipamento, existente nas Empresas Operadoras e Órgão Público Gestor, que possam ser aproveitados, para acompanhamento e gestão dos dados gerados pelo Sistema de Bilhetagem Eletrônica, estes deverão ser adaptados, pela empresa proponente, capazes de executar todas as funções previstas nesta especificação.

A proposta da empresa vencedora passará a integrar o contrato a ser firmado com as operadoras do transporte coletivo e deverá conter a solução completa para a operação do Sistema aqui especificado, com fornecimento de todos os equipamentos, softwares e serviços necessários, inclusive de comunicação.

No Anexo IV – Bilhetagem eletrônica – Projeto básico estão especificados todos os elementos do sistema (especificação técnica).

As empresas proponentes para instalação do SBE deverão explicitar concordância e atendimento a todos os itens exigidos nesta Especificação Técnica, oferecendo assim, soluções técnicas para cada um deles.

ANEXO IV – BILHETAGEM ELETRÔNICA – PROJETO BÁSICO

PLANEJAMENTO DE SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES COM BASE EM INTEGRAÇÃO POR MEIO DE BILHETAGEM ELETRÔNICA

ÍNDICE

Anexo IV – Bilhetagem Eletrônica – Projeto básico

- 1.1 Cartão Transporte Inteligente
 - 1.1.1 Categorias de usuários
 - 1.1.2 Documentos necessários à confecção dos cartões
- 1.2 Funcionamento dos Cartões
- 1.3 Tarifas e Créditos
- 1.4 Aquisição de créditos
- 1.5 Funcionamento dos validadores
- 1.6 Os Envolvidos no Sistema de Bilhetagem Eletrônica e Suas Funções
 - 1.6.1 Central de Atendimento
 - 1.6.1.1 Estrutura Organizacional do Central de Atendimento
 - 1.6.2 Órgão Público Gestor
 - 1.6.2.1 Estrutura Organizacional para o Órgão Público Gestor
 - 1.6.3 Empresa proponente
 - 1.6.4 Empresas Operadoras do Sistema Transporte Coletivo de Pato Branco
 - 1.6.5 Postos de Revenda de Créditos (Se Houver)
 - 1.6.6 Empresas Empregadoras fornecedoras de Vale Transporte
 - 1.6.7 Usuários do Sistema de Transporte coletivo
- 1.7 Implantação do Sistema de Bilhetagem Eletrônica
 - 1.7.1 Centro de Processamento de Dados do Sistema de Bilhetagem Eletrônica (CPD-SBE)
 - 1.7.2 Processamento dos Dados
 - 1.7.3 Geração de créditos para venda
- 1.8 Repasse Financeiro para as Empresas Operadoras
- 1.9 Divulgação da Implantação do Sistema de Bilhetagem Eletrônica

PLANEJAMENTO DE SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES COM BASE EM INTEGRAÇÃO POR MEIO DE BILHETAGEM ELETRÔNICA

ANEXO IV – BILHETAGEM ELETRÔNICA – PROJETO BÁSICO

É um sistema rápido, confiável e inovador. Trata-se de uma solução completa de hardware e softwares, capazes de efetuar todo o controle de bilhetagem (cadastro, emissão, distribuição de cartões, venda e carga de créditos eletrônicos em cartões, controle automatizado da utilização dos créditos no transporte coletivo e sistema de processamento das transações e utilização).

O Sistema de bilhetagem eletrônica (SBE) se baseia no pagamento de passagens, por meio de Cartões Transporte Inteligentes Recarregáveis. Todos os processos e equipamentos do SBE visam tornar esta operação possível. Os usuários do Transporte Coletivo de Pato Branco, além de poderem utilizar os cartões, continuarão com a opção de pagar suas passagens em dinheiro, embora com diferenciação de tarifa. O uso destes cartões promoverá aos usuários, maior segurança, praticidade e comodidade no uso do Transporte Coletivo Urbano do Município.

O Sistema de bilhetagem eletrônica permitirá ao município e as Empresas operadoras, uma nova era tecnológica, com controle de dados específicos operacionais. Através dos bancos de dados gerados, poderão fazer o acompanhamento de todas as viagens, gerando informações valiosas ao planejamento e gestão do Sistema em geral.

A implantação da Bilhetagem Eletrônica possibilitará um novo modelo de cobrança de tarifas dos serviços de transporte coletivo em Pato Branco. O número de benefícios trazidos será grande e já foi comprovado em muitas cidades, pois, a bilhetagem eletrônica já está implantada em mais da metade dos sistemas urbanos de transporte público no Brasil. Além de facilitar a venda e o controle do pagamento das tarifas, com impactos importantes sobre o desempenho operacional dos veículos e as receitas dos serviços, a bilhetagem se mostrou uma ferramenta essencial para a Integração Temporal Tarifária entre linhas.

Assim, a presença de Bilhetagem Eletrônica passou a ser um indicador de qualidade e desempenho dos serviços de transporte, pois, traz instrumentos que são utilizados pelas Empresas Operadoras e por Órgãos Públicos, para oferecer mais qualidade aos serviços prestados, trazendo de forma direta e indireta, vários benefícios à Comunidade.

Para gerenciar e fiscalizar todas as operações referentes ao Sistema de Bilhetagem Eletrônica deverá ser criada uma Central de Atendimento, pelas operadoras do transporte coletivo, diretamente ou através de terceiros.

Ficará a cargo das operadoras do Transporte Coletivo, através da Central de Atendimento, o fornecimento dos Cartões Transporte Inteligentes, em comodato aos usuários, bem como a comercialização dos créditos, mediante cadastro e apresentação de documentação exigida, adaptada ao atendimento de cada categoria de usuário.

Além de permitir o pagamento das passagens com o Cartão Transporte Inteligente, o Sistema de Bilhetagem Eletrônica deverá fazer o controle da frota, por meio de integração com equipamentos de bordo que fornecerão informação sobre a posição do veículo, quilometragem rodada e a ocorrência de eventos especiais.

Também visa a Integração Temporal tarifária entre linhas. Considerando que os veículos possuem GPS, a Integração será restrita em área pré-definida, com uma cerca eletrônica na área Central, devendo respeitar a matriz de integração, a qual determinará linhas, sentido e tempo para a realização da integração.

1.1 CARTÃO TRANSPORTE INTELIGENTE

É um cartão eletrônico inteligente recarregável de uso pessoal, intransferível, não descartável, que armazena créditos de passagens a serem utilizados pelos usuários no sistema de bilhetagem eletrônica, do Sistema de Transporte Coletivo Urbano do Município.

O Cartão Transporte Inteligente, tem o objetivo de facilitar e permitir a todos, melhoria na qualidade dos serviços prestados a população de Pato Branco.

A princípio, ele parece um simples bilhete eletrônico de passagens de ônibus, mas, é muito mais: é um sistema de automatização de arrecadação de tarifas excelente e um Sistema Inteligente de Transporte, pois, diante de sua amplitude, é uma excelente plataforma de negócios. Neste cartão são armazenadas muitas informações, que serão utilizadas para um Sistema de Informações completo que servirá para o serviço de

PLANEJAMENTO DE SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES COM BASE EM INTEGRAÇÃO POR MEIO DE BILHETAGEM ELETRÔNICA

atendimento ao cliente, informações para gestão, informações jurídicas, entre muitas outras aplicações.

A implantação do Cartão Transporte Inteligente para controle e arrecadação de tarifa do transporte coletivo abre horizontes para a unificação de bases de dados e consequentemente, a estruturação de um sistema de informações capaz de agilizar, para as Operadoras e Órgão Gestor, as decisões de investimentos, bem como mapear a utilização de recursos públicos.

Os cartões deverão ser solicitados na Central de Atendimento, a qual será estabelecida pelas Empresas Operadoras do sistema de transporte coletivo e a localização da mesma será divulgada juntamente com as datas de implantação de cada categoria de usuário no sistema.

Pessoas Jurídicas deverão efetuar um cadastro inicial na Central de Atendimento, para terem acesso aos benefícios do Cartão Transporte Inteligente. Estas terão um cartão Institucional Virtual, no qual, sempre serão computados os créditos adquiridos, pela mesma, para posterior transferência aos Cartões de seus empregados.

O primeiro Cartão Transporte Inteligente será fornecido gratuitamente, em regime de comodato. Caso este apresente algum defeito de fabricação, deverá ser substituído sem custo para o usuário. Caso fique comprovado que o defeito seja decorrente de mau uso, ou em casos de perdas, roubos ou extravio, a segunda via terá um custo de 10 (dez) vezes a tarifa vigente e ocorrerá por conta do titular do cartão.

Todos os cartões serão personalizados, segundo parâmetros estabelecidos pela Central de Atendimento (nominal, com foto, etc.), exceção se fará ao Cartão Cidadão, que ficará a critério do usuário, personalizá-lo ou não.

Os cartões permitirão seu bloqueio em caso de roubo, perda ou extravio. O bloqueio do mesmo é efetivado em até 48 horas da data da solicitação, realizada pelo titular do cartão, através da central de atendimento. Os créditos não utilizados, apurados após as 48 horas da notificação, serão restituídos em outro cartão. O titular também poderá estipular um limite diário de utilização do seu Cartão Inteligente, o que permitirá minimizar eventuais prejuízos na ocorrência dos casos acima citados. Caso o titular não possa comparecer a central de atendimento, o mesmo poderá emitir uma autorização específica, com firma reconhecida em

Cartório autorizando outra pessoa, de maior idade. De posse desta autorização e de um documento de identificação, o autorizado poderá realizar o serviço desejado.

Mesmo diante dos benefícios oferecidos com o uso do Cartão Transporte Inteligente, os usuários do transporte coletivo não são obrigados a adquiri-lo, poderão optar em pagar a tarifa em dinheiro, direto ao cobrador ou motorista, com valor diferenciado.

1.1.1 CATEGORIAS DE USUÁRIOS

- **Cartão Operador:** Destinado aos Trabalhadores das Empresas de Ônibus e Fiscais do Órgão Público Gestor.

Aos motoristas e cobradores, servirá para iniciar e finalizar suas jornadas de trabalho. Ele deverá armazenar até no máximo 05 (cinco) jornadas de trabalho de carros ou linhas diferentes sem necessitar descarga dos dados. A Gratuidade deste cartão será bloqueada, caso tenha alguma sessão em aberto.

Este cartão deverá conter o nome, foto, matrícula e função do trabalhador, bem como o nome e a logomarca da Empresa Operadora. Também poderá ser utilizado como passageiro, quando estiver fora de serviço, podendo se estabelecer limite diário de uso.

O cartão desta categoria não poderá receber créditos.

O cadastramento do Cartão de Operador deverá ser feito na Central de Atendimento, devendo atender aos parâmetros estabelecidos pela mesma, levando em conta, exigências das próprias Empresas Operadoras do Sistema de Transporte Coletivo do Município de Pato Branco. Ficará a cargo das Empresas Operadoras gerenciar e controlar o uso destes cartões, bem como, a responsabilidade de comunicar a Central de Atendimento o desligamento do operador dos quadros da Empresa.

Deverá ser criado um Cartão Operador, aos Supervisores, Técnicos de Manutenção e Fiscais do Sistema de Transporte Público do Município, segundo parâmetros estabelecidos pelas Operadoras e Órgão Público Gestor.

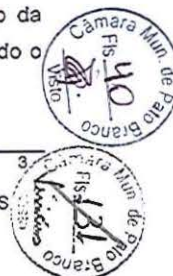
- **Cartão Estudante:** Destinado a quem utiliza o passe estudantil e estuda em escolas situadas no Município de Pato Branco e vinculadas à Divisão Regional de Ensino da Secretaria Municipal e Estadual e Federal de Educação, restrito a quem está cursando o Ensino Fundamental, Médio e Universitário.



PREFEITURA MUNICIPAL DE PATO BRANCO



AGKF SERVIÇOS DE ENGENHARIA S/S



PLANEJAMENTO DE SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES COM BASE EM INTEGRAÇÃO POR MEIO DE BILHETAGEM ELETRÔNICA

Benefício cedido, de acordo com Leis, Decretos, Normas gerais e específicas do Município de Pato Branco.

O aluno deverá residir no Município de Pato Branco e morar a uma distância superior a 1.000 metros da escola que está matriculado.

A emissão deste cartão será feita mediante cadastro na Central de Atendimento. O cadastramento e as condições de manutenção deste benefício serão definidos pelo Órgão Público Gestor, observando-se a legislação pertinente. O sistema deverá oferecer a possibilidade de ajuste de parâmetros de forma a atender as exigências legais da categoria. Caberá exclusivamente ao Órgão Público Gestor a alteração destes parâmetros.

Ele será personalizado com o nome e foto do aluno. Tem tarifa diferenciada com desconto de até 50% no valor da passagem em vigor, com controle de horários, linhas e acessos diários. Quando o cartão for utilizado em horários ou linha não cadastrados, automaticamente será negado ou cobrado o valor integral da passagem.

O Cartão Estudante terá restrições de compra de créditos, somente a quantia estipulada para o ano letivo vigente.

Cada usuário só poderá ter um Cartão Estudante, tendo a obrigatoriedade de renová-lo anualmente, bastando apresentar novamente a documentação exigida na Central de Atendimento.

Quando do término do ano letivo, ou esgotado o valor de crédito liberado no ano, o sistema o bloqueará automaticamente, até que o cadastro seja renovado e tenha início o próximo ano letivo. Além disso, este cartão poderá ser bloqueado, a qualquer hora, para um aluno ou para todos os alunos de uma Escola, de acordo com situações que exijam tal procedimento.

- **Cartão Especial:** para portadores de necessidades especiais e também para alunos matriculados em Instituições de Ensino Especial, com renda familiar máxima de 02 (dois) salários mínimos e que não estejam no mercado formal de trabalho.

Este benefício da gratuidade é garantido por Lei e se estende ao acompanhante da pessoa, quando indicado, comprovado necessidade mediante avaliação e laudo médico.

A emissão deste cartão será feita, mediante cadastro na Central de Atendimento. O cadastramento e as condições de manutenção e renovação deste benefício serão definidos pelo Órgão Público Gestor, observada a Legislação pertinente. Os ajustes desses parâmetros deverá ser atribuição exclusiva do Órgão Público Gestor.

Este cartão poderá ter isenção dupla, o validador deverá liberar dois giros da catraca, desde que o cobrador autorize os giros, verificando a autenticidade do acompanhante.

Neste cartão não será permitido Carga de Créditos.

No caso de usuários com deficiência motora que inviabilize sua passagem pela catraca, deverão entrar pela porta traseira do ônibus, bem como, seu acompanhante. Este cartão estará programado para não liberar catraca, servirá apenas como identificação do usuário e seu acompanhante. Caso este cartão seja encostado no validador, será registrado tal evento, porém, este não será contabilizado na sessão e nem haverá liberação da catraca.

- **Cartão Sênior:** Destinado aos Cidadãos maiores de 65 anos. Gratuidade garantida por Lei. Estes cartões deverão ter o nome e a foto do usuário.

Sua emissão será feita mediante cadastro na Central de Atendimento. O cadastramento e as condições de manutenção e renovação deste benefício serão definidos pelo Órgão Gestor, observada a Legislação pertinente. Os ajustes desses parâmetros deverá ser atribuição exclusiva do Órgão Público Gestor.

Cada usuário só poderá ter um Cartão de Isento.

O Cartão Transporte desta categoria não poderá receber créditos.

- **Cartão Empresa:** Destinado as empresas que fornecem o benefício do vale transporte a seus funcionários. A Empresa só fará uso desta modalidade, mediante cadastro na Central de Atendimento. Os cartões serão cedidos as Empresas, a título de Comodato, para serem distribuídos aos seus funcionários com a finalidade de utilização dos créditos para locomoção exclusiva da residência ao trabalho e vice-versa. Os funcionários também deverão ser cadastrados na Central de Atendimento pela Empresa e esta, deverá enviar mensalmente uma lista atualizada dos funcionários, especificando demissões e admissões. Portanto, estes cartões deverão ser nominais com o nome da Empresa e também do funcionário.

O controle e uso desses cartões são de responsabilidade de cada Empresa. Ela responderá por mau uso, extravios, bloqueios, cancelamentos, inclusão de novos usuários, etc. Estes cartões deverão ser devolvidos a Central de Atendimento no caso de não estarem sendo usados, no caso de ainda possuírem créditos, estes serão transferidos ao Cartão Institucional Virtual da Empresa.

Este cartão oferecerá a Empresa a possibilidade de limitar a quantidade de uso diário.

PLANEJAMENTO DE SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES COM BASE EM INTEGRAÇÃO POR MEIO DE BILHETAGEM ELETRÔNICA

- **Cartão Cidadão:** Passageiros que não pertençam a nenhum grupo em específico, que pagam passagem integral e desejam possuir um cartão pessoal para armazenar passagens de forma eletrônica e antecipada.

Este cartão dá ao usuário a segurança de poder bloqueá-lo e estabelecer limites de uso, principalmente se for personalizado com nome e foto.

Estes cartões não terão prazo de validade, entretanto, serão automaticamente bloqueados se não for utilizado por um período superior a 12 meses. O desbloqueio poderá ser feito na central de atendimento, confirmando e atualizando dados do titular do cartão, sem perda dos créditos não utilizados ou disponibilizados no sistema de bilhetagem eletrônica até o momento do bloqueio.

Menores de idade, para confecção do cartão, deverão estar acompanhados dos pais ou responsável legal, apresentando documento de identificação original de ambos.

Estes cartões são recarregáveis.

Na entrega de qualquer cartão, das categorias acima descritas, o usuário deverá assinar um Termo de Responsabilidade no qual se declara ciente das regras de utilização do Cartão Transporte Inteligente Recarregável. Este cartão será entregue em regime de comodato aos Usuários do Sistema de Transporte Coletivo do Município de Pato Branco.

1.1.2 DOCUMENTOS NECESSÁRIOS À CONFEÇÃO DOS CARTÕES

Para a confecção dos cartões, serão exigidos os seguintes documentos:

- **Operador e Fiscal – Responsável pela operação e gestão do SBE**
 - A critério das operadoras e órgão público gestor
- **Estudante da Rede Pública**
 - Conforme Lei Municipal
 - Formulário de aquisição do Cartão Transporte devidamente preenchido, assinado e carimbado pela Instituição de Ensino e/ou órgão responsável pela liberação do mesmo
 - Cópia comprovante de residência atual (água, luz ou telefone)
 - Cópia da certidão de nascimento ou RG do aluno e do responsável
- **Especial – Portador de Necessidades Especiais**
 - Conforme Leis e Decretos Municipais
 - Certidão de nascimento;
 - RG e CPF

- Comprovante de endereço
- Comprovante de renda familiar
- Para alunos matriculados em Instituições de Ensino Especial, comprovante de matrícula atualizado
- Para o acompanhante: desde que comprovado a necessidade e mediante apresentação de RG, CPF e comprovante de endereço
- **Sênior – Idoso**
 - Conforme Lei Federal – a partir dos 65 anos de idade
 - RG e CPF
 - Comprovante de residência
- **Empresas**
 - Cadastro
 - Contrato Social e CNPJ
 - Lista de Funcionários
- **Cidadão – usuário comum**
 - RG e CPF
 - Comprovante de residência

1.2 FUNCIONAMENTO DOS CARTÕES

Todos os ônibus possuirão um equipamento chamado "Validador" e com o Cartão transporte inteligente em mãos, o acesso será mais rápido e seguro. Este cartão também permitirá ao usuário fazer integração temporal tarifária, em ponto da Cidade estabelecido. Para fazer a integração é necessário que o usuário utilize linhas diferentes num intervalo de tempo pré-definido pela Matriz de Integração.

Os cartões transporte inteligentes recarregáveis, dos usuários, irão interagir com Validadores capazes de debitar e creditar passagens, segundo diretrizes estabelecidas na política tarifária em vigor e implementadas pelos programas aplicativos e equipamentos que constituem o sistema. Também deverão interagir com os carregadores onde estes estejam instalados, estando os mesmo capacitados para creditar passagens no cartão. O funcionamento desses equipamentos deverá acontecer sempre de forma conectada ao sistema (on-line), via Internet ou GSM / GPRS.

PLANEJAMENTO DE SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES COM BASE EM INTEGRAÇÃO POR MEIO DE BILHETAGEM ELETRÔNICA

No caso de um Cartão Transporte Inteligente não funcionar em determinado validador, o operador (cobrador), deverá comunicar a central de atendimento, para verificar se o problema é no cartão do usuário, ou no equipamento. Este procedimento é necessário para que sejam tomadas as devidas providências no menor tempo possível. Se este Cartão não funcionar em outros validadores, o usuário deverá se dirigir-se a central de atendimento, levando seu cartão para análise e verificação do problema, sem perda dos créditos não utilizados gravados no cartão e deverá pagar suas passagens temporariamente em dinheiro. A substituição do Cartão só será feita na presença do titular e não haverá custo, somente nos casos em que for comprovado que o Cartão Transporte apresentava defeito de fabricação.

Os cartões com isenções ou benefícios, ao passar no validador, este sinalizará ao cobrador, de forma sonora e luminosa, que o usuário deverá ser identificado. Após a identificação, a catraca será liberada pelo cobrador, os demais cartões, com a simples aproximação no validador, a catraca será liberada automaticamente.

1.3 TARIFAS E CRÉDITOS

A forma de pagamento de tarifas do atual sistema, que não sejam em moeda corrente, após a conclusão da implantação da categoria de cada cartão no SBE terão 30 dias para serem substituídos, mediante cadastro na Central de Atendimento com apresentação dos documentos exigidos.

A aquisição de créditos para os Cartões Transporte Inteligentes deverá ser feita presencialmente na Central de Atendimento, Postos de Revenda (se houver) ou pela Internet, com impressão de boletos que poderão ser pagos em redes bancárias e outros locais credenciados.

A Central de Atendimento será conectada ao sistema via Intranet. Em caso de Postos de Revenda, se houverem, estes deverão usar conexão GSM / GPRS para se comunicar com o sistema.

A carga de créditos no Cartão Transporte Inteligente deverá ser feita no momento da compra, caso esta seja feita na Central de atendimento ou Postos de Revenda (se houver). Compras feitas pela Internet ou nos casos de transferência de créditos, a carga será feita nos

validadores (equipamentos embarcados), ou nos carregadores instalados em locais específicos na Cidade, após o reconhecimento do pagamento do boleto (que poderá levar até 24 horas).

O sistema não permitirá a geração de créditos para cartões presentes na Lista Restritiva (a serem bloqueados ou cancelados), bloqueados ou vencidos.

Os créditos nos cartões transportes inteligentes serão equivalentes a moeda corrente. Optou-se pela utilização do tipo "Moeda", pois fica mais claro a todos os usuários o funcionamento dos débitos e saldos eletrônicos.

A validade do crédito, nos cartões, em caso de aumento da tarifa é de 30 (trinta) dias, desde que o lote de créditos tenha sido adquirido antes do reajuste da tarifa. Após este prazo, começa a valer o débito da nova tarifa.

Após 30 (trinta) dias de conclusão da Implantação do SBE, a passagem paga em dinheiro no Sistema de Transporte Coletivo, terá acréscimo de 5% em valor tarifário.

1.4 AQUISIÇÃO DE CRÉDITOS

Venda de crédito facilitado

- Pessoa Física: a compra de créditos poderá ser feita para cartão cidadão e/ou cartão estudante:
 - Central de Atendimento
 - Postos de Revenda (se houver)
 - Internet
- Pessoa Jurídica: a empresa efetua um cadastro inicial no sistema, a partir deste cadastro receberá um Cartão Institucional Virtual e estarão disponíveis as seguintes operações:
 - Compra de créditos para Cartão Institucional Virtual, através de uma relação de funcionários previamente cadastrados, esta compra será feita via Internet ou na Central de Atendimento;
 - Transferência de créditos do Cartão Transporte Institucional Virtual para Cartão Empresa dos funcionários.

PLANEJAMENTO DE SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES COM BASE EM INTEGRAÇÃO POR MEIO DE BILHETAGEM ELETRÔNICA

Pagamento do Boleto

- Para créditos adquiridos pela Internet, a pessoa física ou jurídica deverá efetuar o pagamento do boleto junto a rede bancária conveniada;

Carga dos créditos

- Para compras efetuadas pela Internet, os usuários utilizam-se de equipamentos carregadores para efetuar a carga dos créditos, após o reconhecimento do pagamento do boleto;
- Nas compras efetuadas na Central de Atendimento ou Postos de Revenda (se houver) as cargas poderão ser efetuadas imediatamente no local.
- Os carregadores estarão instalados em locais estratégicos na Cidade:
 - Praças centrais
 - Órgãos públicos
 - Nos ônibus (carga embarcada)
 - Outros

1.5 FUNCIONAMENTO DOS VALIDADORES

Ao lado de cada catraca estará instalado um validador capaz de ler o cartão, verificar se está em condições de autorizar a passagem e liberar a Catraca. Informações deverão ser armazenadas e atualizadas no próprio cartão, toda vez que passar num validador.

O Validador funciona normalmente desconectado do sistema (offline), conectando-se periódica e automaticamente para a atualização dos dados via GSM / GPRS.

Cada operação de carga ou validação / liberação de Catraca deverá ser registrada no validador e transmitida ao CPD-SBE ao final de cada viagem do cobrador e/ou por tempo parametrizável. Estes dados serão transmitidos automaticamente, via GSM / GPRS, para o Centro de Processamento de Dados do SBE (CPD-SBE) instalado na Central de Atendimento. As informações relativas a cada operação deverão incluir, no mínimo, dados para identificar o cartão, saldo restante, veículo, linha, empresa operadora, cobrador ou motorista responsável pela sessão, data e hora.

Ao final de cada viagem do cobrador ou motorista, o validador enviará ao sistema um resumo que possibilitará a prestação de contas na garagem. Este resumo também será gravado no próprio cartão do cobrador, possibilitando prestação de contas em equipamentos leitores de cartão instalados nas garagens (Terminais de Garagem). Estes equipamentos deverão estar em contato com o sistema por meio de conexão GSM / GPRS. O equipamento instalado nas garagens deverá possuir impressora acoplada ou incorporada que permita a emissão de comprovante de quitação para o cobrador ou motorista.

Durante a operação, o Validador de ônibus estará se comunicando com outros equipamentos de bordo, como o sistema de posicionamento e odômetro digital, de forma a integrar informações que permitam, as operadoras o controle do veículo, além do controle do movimento de passageiros.

Após envio, descarregamento e consolidação dos dados, no CPD-SBE (Central de Processamento de Dados do Sistema de Bilhetagem Eletrônica), os mesmos serão disponibilizados para processamentos específicos que permitirão a Central de Atendimento, as empresas operadoras e ao órgão público responsável, acompanhar toda a operação do sistema de bilhetagem, permitindo assim, uma melhor gestão de todo o Sistema. Depois da fase de processamento, as informações serão inseridas no banco de dados e ficarão disponíveis, via Web, através de módulos específicos para as Empresas Operadoras, Órgão Público Gestor, Central de Atendimento, Usuários, outros. Cada módulo será personalizado e possuirá somente relatórios e/ou informações pertinentes e autorizados a cada usuário que acessar o sistema. Como mostra a seguir:

- **Módulo WEB Gestor:** este módulo estará disponível para todos os envolvidos na Administração e Controle do Sistema de Transporte Coletivo. Conterá um conjunto de funcionalidades que permitam o gerenciamento das informações do SBE de forma global. Este módulo também deverá permitir a criação e cadastramento dos operadores, bem como, delegar direitos e acesso aos mesmos. Os relatórios que estarão disponíveis neste módulo serão:
 - Relatórios de Fechamento
 - Relatórios de Auditoria
 - Relatórios de Monitoramento de Frota
 - Ferramentas do Sistema
 - Financeiro

PLANEJAMENTO DE SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES COM BASE EM INTEGRAÇÃO POR MEIO DE BILHETAGEM ELETRÔNICA

- Cadastros e Atualizações
- Créditos
- Consultas e Extratos
- Sistema Central
- Sistema
- Veículos e Linhas

Relatórios de Fechamento

Esta classe de relatórios permite que o gestor tenha acesso à quantidade de passageiros transportados, sendo estes passageiros classificados de acordo com a classe e subclasses do cartão. As informações exibidas neste relatório são provenientes de duas fontes de dados, validador e encerrante.

Todos os relatórios de fechamento, na ótica de gestão, deverão permitir a exteriorização das informações de todas as garagens, ou, em específico, de uma garagem em um determinado intervalo de tempo. Como exemplo destes relatórios pode citar:

- Fechamento por Sessão
- Fechamento por Linha
- Fechamento por Motorista
- Fechamento por Veículo
- Fechamento por Dia
- Fechamento de Ponto de Venda Geral
- Fechamento de Ponto de Venda Resumido
- Fechamento de Ponto de Venda Detalhado
- Fechamento Consolidado por Dia
- Fechamento Consolidado por Linha
- Fechamento Consolidado por Veículo
- Fechamento Consolidado por Sessão
- Fechamento por meia viagem/linha/horário
- Relatório de Créditos na Praça

Relatórios de Auditoria

- Erro Validador
- Repetição Por Sessão
- Repetição de Uso por Dia
- Relatório de Manutenção
- Relatório de Cartões Bloqueados
- Relatório de Cartões com Bloqueio Solicitado
- Diferença Validador / Encerrante
- Sessões Consolidadas Manualmente
- Estado dos Validadores
- Estado das Descargas dos Encerrantes
- Sessões Fechadas por Supervisor
- Estado dos Carregadores
- Cargas não Embarcadas
- Cartões de Gratuitades
- Relatório de Cartões Formatados
- Relatório para Auditoria de Usos

Relatórios de Monitoramento de Frota

Os validadores do SBE do Município serão equipados com módulo GPS, portanto estarão sempre registrando e enviando dados ao CPD-SBE, as coordenadas geográficas do percurso percorrido pelos veículos da frota. Com base nestes dados, será possível automatizar o processo de verificação de cumprimento da viagem. Uma viagem será considerada cumprida se o veículo iniciar a viagem no ponto inicial da linha, deslocar-se até o ponto final e retornar ao ponto inicial, passando pelos pontos intermediários da rota, ou seja, cumprindo o seu trajeto especificado. Além dos pontos de controle, que serão estabelecidos, o sistema deverá contar com uma "cerca eletrônica", que apontará trechos em que o carro tenha desviado da rota pré-estabelecida.

Para que estas funcionalidades sejam utilizadas, e para que seja possível fazer o controle de desvios de rota e outros, as Empresas Operadoras, deverão fornecer o itinerário por coordenadas de cada uma das linhas, à empresa que estiver implantando o Sistema. Deverão estar disponíveis no Sistema, os seguintes relatórios:

PLANEJAMENTO DE SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES COM BASE EM INTEGRAÇÃO POR MEIO DE BILHETAGEM ELETRÔNICA

- Relatório de Gestão de Frota por linha
- Relatório de Gestão de Frota por Garagem
- Relatório de localização em tempo real

Ferramentas do Sistema

- Testar Envio de E-mail
- Gerar Cargas Embarcadas
- Cancelar Cargas Embarcadas
- Transferir Créditos Bloqueados
- Informações do Servidor
- Cadastrar Leitora de Cartão
- Listar Leitoras de Cartão
- Cadastrar Carregadores
- Listar Carregadores
- Cadastrar POS (Postos de Revenda – se houver)
- Listar POS's (se houver)
- Cadastrar Local de Instalação
- Listar Locais de Instalação

Financeiro

- Processar Arquivo de Retorno
- Liberar Cancelar / Pendências
- Relatório de Pendências

Cadastros e Atualizações

- Listar Operadores
- Cadastrar Operadores
- Permissões de Grupos de Operadores
- Alterar Permissões de Operador Master
- Alterar Permissões de Operador
- Alterar Senha

- Novo Funcionário
- Trocar Representada Atual
- Cadastrar Empresa Associada
- Listar Empresas Associadas
- Novo Cartão Empresa
- Lista de Cartões Empresa

Créditos

- Créditos para Pessoa Física
- Créditos para Pessoa Jurídica
- Créditos para Funcionários
- Créditos/transferências para Estudantes
- Transferir Créditos para Postos de Revenda (se houver)

Consultas e Extratos

- Visualizar Pedidos de Pessoa Física
- Visualizar Pedidos de Pessoa Jurídica
- Visualizar Compras de Créditos para Funcionários
- Conta Corrente (Pessoa Física e Jurídica)
- Lista de Funcionários
- Visualizar Transferência de Crédito para Estudantes
- Usuários do Sistema
- Histórico de Carga por Funcionário
- Relatório de Cartões Produzidos

Sistema Central

- Liberar Cadastro de Empresa
- Empresas Cadastradas
- Cadastrar Nova Escola
- Arquivos de Carga Embarcada

PLANEJAMENTO DE SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES COM BASE EM INTEGRAÇÃO POR MEIO DE BILHETAGEM ELETRÔNICA

Sistema

- Conta Corrente do Sistema
- Creditar Contas do Sistema – Créditos
- Creditar Contas do Sistema – Cartões

Veículos e Linhas

- Cadastrar Veículo
- Lista de Veículos
- Cadastrar Linha
- Lista de Linhas
- **Módulo WEB Pessoa Jurídica:** Este módulo é destinado às empresas compradoras de vales-transporte (VT) para seus funcionários. Disponibiliza uma série de ferramentas e relatórios que permitem à empresa realizar todo o controle de compra e distribuição dos VT's. Através dele, a empresa irá cadastrar-se no SBE e, em um passo seguinte, cadastrar seus funcionários. Com cadastros realizados, a empresa estará apta a comprar créditos para seu Cartão Transporte Institucional Virtual, que estarão vinculados aos funcionários. A carga de créditos nos cartões dos funcionários poderá ser feita na Central de Atendimento, Postos de Revenda (se houver), nos carregadores e nos validadores embarcados. Um manual on-line será disponibilizado neste módulo para orientação detalhada dos usuários quanto a sua utilização. Este módulo possui as seguintes subclasses:
 - Cadastros e Atualizações
 - Compra de créditos
 - Transferência de créditos
- **Módulo WEB Pessoa Física:** Compreende as funcionalidades designadas aos cidadãos usuários de cartões inteligentes pagantes do SBE. Neste módulo, o usuário pode fazer compras de créditos para um ou mais cartões transportes, pagar estes pedidos via boleto bancário (realizando a carga de créditos nos carregadores e nos validadores embarcados), acompanhar o histórico das compras efetuadas, assim como alterar sua senha no sistema. Os itens pertencentes a este módulo são os seguintes:

- Compra de Créditos
- Histórico de Compras
- Mudar Senha
- Conta Corrente Individual

1.6 OS ENVOLVIDOS NO SISTEMA DE BILHETAGEM ELETRÔNICA E SUAS FUNÇÕES

1.6.1 CENTRAL DE ATENDIMENTO

Caberá exclusivamente à Central:

- Abrigar e operar o CPD-SBE, sendo responsável pela administração do banco de dados e demais funções inerentes ao CPD-SBE;
- Realizar a manutenção dos equipamentos pertencentes a Central no SBE, contratando ou terceirizando, o serviço necessário;
- Manter a guarda da base de dados;
- Guardar a senha de acesso à base de dados do SBE;
- Gerar os créditos que serão utilizados para pagamento de viagens SBE. A geração de créditos deverá ser condicionada à presença do Cartão Master do sistema numa leitora com contato, no CPD-SBE, e da respectiva senha;
- Comercializar créditos de cartão-transporte e autorizar a comercialização por terceiros (postos de revenda – se houver);
- Adquirir e distribuir aos usuários, os cartões a serem utilizados no SBE;
- Formatar logicamente e habilitar os cartões utilizados no SBE, utilizando aplicativo(s) fornecido(s) pela contratada;
- Estruturar a emissão dos diversos tipos de cartão necessários à operação do SBE e personalizar fisicamente os cartões, ou ainda, terceirizar este serviço;
- Promover a reposição permanente de cartões, em casos de perda e de ingresso de novos usuários;
- Cadastrar e manter atualizado o cadastro de usuários do sistema;
- Gerar o Cartão Master do sistema, juntamente com representantes das Empresas Operadoras, do Órgão Público Gestor e com o responsável da Empresa Proponente e guardar a respectiva senha;

PLANEJAMENTO DE SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES COM BASE EM INTEGRAÇÃO POR MEIO DE BILHETAGEM ELETRÔNICA

- Gravar os chips com chave de crédito e/ou chave de débito a serem usados em equipamentos do sistema;
- Proceder ao acerto financeiro com as Empresas Operadoras;
- Manter uma conta corrente bancária para depósito, controle e administração da venda dos créditos antecipados, repassando os mesmos as Empresas Operadoras, na medida em que créditos dos forem sendo utilizados;
- Supervisionar e controlar a passagem de informação dos dados gerados, das operações realizadas no SBE, em tempo real, as Operadoras e Órgão Gestor Público responsável;
- Acompanhar a implantação do sistema, junto com as operadoras e órgão gestor público e emitir os respectivos termos de aceitação;
- Prover o CPD-SBE dos equipamentos e circuitos de comunicação de dados via Internet e Intranet necessários para a operação do SBE;
- Criar um serviço de atendimento telefônico, o qual atenderá ao público em geral. O atendimento será feito conforme treinamento e material didático oferecido pela Empresa Proponente, usando funções do sistema acessíveis pela Internet. A este Serviço Telefônico caberá:
 - Fornecer ao usuário informações sobre o sistema (procedimentos e locais para aquisição de cartões e 2º. via, procedimentos e locais para compra/carga de créditos, utilização do Sistema, acesso e uso do serviço via Internet para pessoas físicas e jurídicas) entre outros;
 - Fornecer informações específicas e prestar serviços relativos à conta do usuário, após identificação do mesmo por meio de confirmação de dados cadastrais:
 - ♦ Acessar o cadastro de usuários, para localização de cartão;
 - ♦ Bloquear cartões por solicitação de usuários (apenas por motivo de perda ou roubo);
 - ♦ Recuperar ou fornecer nova senha ao usuário.

1.6.1.1 ESTRUTURA ORGANIZACIONAL DO CENTRAL DE ATENDIMENTO

Considerando que todo o gerenciamento do Sistema de Bilhetagem Eletrônica ficará a encargo da Central de Atendimento, a estrutura organizacional necessária com base na frota e número de usuários do sistema de transporte coletivo do Município de Pato Branco, deverá ser composta, no mínimo, por:

- Administração/gerência: 01 (uma) pessoa com especificações técnicas para exercer a função;
- Balcão de atendimento ao público e cadastramento: 02 (dois) atendentes;
- Central Telefônica de atendimento ao público: 01 (um) atendente;
- Venda de Créditos: 01 (um) atendente;
- Controle e gerenciamento dos dados recebidos: 01 (um) técnico em Informática.

1.6.2 ÓRGÃO PÚBLICO GESTOR

- Supervisionar a parte da operação do SBE realizada pelas empresas operadoras;
- Fiscalizar a atuação das operadoras e Central de Atendimento;
- Estabelecer as políticas de operação e funcionamento do SBE e definir sua parametrização;
- Analisar as informações financeiras e operacionais do SBE;
- Definir o preço e as políticas de venda de créditos;
- Gerenciar as diversas classes de cartão (definição e alteração das regras de negócio de cada uma, criação e extinção de classes ou sub-classes).

1.6.2.1 ESTRUTURA ORGANIZACIONAL PARA O ÓRGÃO PÚBLICO GESTOR

Será necessária a criação de um setor exclusivo para Controle e Gestão das funções acima citadas, bem como, para tratar de todos os dados gerados pelo Sistema de Bilhetagem Eletrônica, que serão emitidos para este setor. Deverá ser composto por no mínimo 02 (duas) pessoas com especificações técnicas necessárias.

1.6.3 EMPRESA PROPONENTE

Responsável pelo fornecimento dos serviços, equipamentos e programas previstos no contrato, conforme as características e prazos estipulados nesta especificação técnica. Caberá à empresa proponente:

- Desenvolver o SBE;
- Definir as condições de infra-estrutura e tecnológicas para que as Empresas Operadoras, Órgão Gestor público e Central de Atendimento, tenham acesso ao SBE;

PLANEJAMENTO DE SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES COM BASE EM INTEGRAÇÃO POR MEIO DE BILHETAGEM ELETRÔNICA

- Integrar o SBE a outros sistemas das operadoras, do órgão gestor, central de atendimento, postos credenciados, outros se necessários;
- Manter manutenção do SBE preventiva, corretiva e evolutivamente;
- Fornecer todos os equipamentos e softwares, inclusive os fabricados por terceiros, que serão necessários para funcionamento do SBE conforme previsto nesta Especificação Técnica;
- A Proponente deverá fornecer os manuais técnicos de todos os equipamentos fornecidos para o funcionamento do SBE;
- Implantar o SBE, sob supervisão do órgão público gestor e operadoras, utilizando, se possível, a infraestrutura de comunicação, processamento e banco de dados já existente, conforme descrito nesta Especificação Técnica;
- Capacitar operadores e técnicos que estarão envolvidos na implantação, gerenciamento e uso do SBE. Estes serão indicados pelas Empresas Operadoras e Órgão Público Gestor do Sistema de transporte coletivo;
- Estar atento e promover a atualização e o aprimoramento dos processos e tecnologias empregados no SBE;
- Acompanhar a implantação do SBE, em todos os ambientes que estarão envolvidos, inclusive operação embarcada, durante 180 (cento e oitenta dias) dias após a entrega e início da operação do sistema;
- Disponibilizar ao Órgão Público Gestor e Empresas Operadoras, programas aplicativos que permitam a realização de auditoria financeira, contábil e operacional no SBE;
- Manter atualizadas e, quando for o caso, licenciadas as versões de todos os programas fornecidos, inclusive os de campo e embarcados;
- Manter a comunicação com os diversos equipamentos de campo e embarcados;
- Instalar estrutura para emissão dos diversos tipos de cartão necessários à operação do SBE na central de atendimento;
- Fornecer, instalar e prover suporte in loco aos equipamentos necessários à operação na Central de Atendimento e Postos de Revenda, se houver. Estes postos deverão atender às diferentes condicionantes de carga e recarga inerentes às várias classes de usuário;
- Fornecer, instalar e prover suporte in loco a todos os Validadores, Validadores Portáteis, Coletores de Dados e Terminais de Garagem do sistema, cabendo-lhe ainda atualizar e/ou remover estes equipamentos conforme a evolução do sistema de transporte;
- Elaborar Projeto Executivo, em conformidades com as especificações técnicas aqui definidas, submetendo-o à aprovação das Empresas Operadoras do sistema de transporte coletivo e ao Órgão Público Gestor;
- Fornecer sistema de controle de créditos consignados para Postos de Revenda, se houver.
- Fornecer soluções de TI para que os envolvidos no SBE (Órgão Público Gestor, Empresas Operadoras, Central de Atendimento e outros, se houver), para que estes executem suas respectivas funções e responsabilidades;
- Definir a política de utilização dos validadores portáteis e coletores de dados que compõem o fornecimento do SBE.
- Fornecer às Empresas Operadoras e ao Órgão Público Gestor documentação referente à base de dados do SBE. Para que estes possam, de forma autônoma, elaborar relatórios operacionais e realizar auditorias no sistema, quando necessário.

1.6.4 EMPRESAS OPERADORAS DO SISTEMA TRANSPORTE COLETIVO DE PATO BRANCO

Caberá a essas empresas:

- Operar os equipamentos instalados em garagens, ônibus, pontos de integração, bem como solicitar manutenção destes equipamentos, assim que for constatado malfuncionamento;
- Preparar sua equipe para operar os mais variados equipamentos que irão compor o SBE, dando sempre suporte técnico aos mesmos;
- Criar uma Central de Atendimento, para realizar todas as operações do SBE, referente a solicitação e emissão de cartões, gerenciamento dos benefícios e isenções, venda de créditos, atendimento ao público em geral;
- Fiscalizar o uso de benefícios e isenções. Caberá ao motorista ou cobrador da linha em uso, após o aviso sonoro emitido pelo cartão, fazer a devida identificação do usuário e liberar seu acesso.

PLANEJAMENTO DE SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES COM BASE EM INTEGRAÇÃO POR MEIO DE BILHETAGEM ELETRÔNICA

1.6.5 POSTOS DE REVENDA DE CRÉDITOS (SE HOUVER)

Caberá aos Postos:

- Cadastrar-se na Central de Atendimento, indicando operadores e respectivas senhas;
- Adquirir créditos em consignação e revendê-los a usuários do sistema de transporte em Postos de Revenda;
- Responsabilizar-se pela guarda do Terminal de Venda;
- Utilizar os equipamentos fornecidos aos Postos de Revenda segundo as regras estabelecidas.

1.6.6 EMPRESAS EMPREGADORAS FORNECEDORAS DE VALE TRANSPORTE

Caberá a essas empresas:

- Cadastrar-se na Central de Atendimento, dentro das exigências e apresentando os documentos necessários, indicando operador mestre e outros operadores no sistema, via Internet;
- Cadastrar seus funcionários no sistema e manter o cadastro atualizado;
- Adquirir créditos para o seu Cartão Institucional Virtual, transferindo-os para os cartões de seus funcionários na medida de sua necessidade, usando as funcionalidades do sistema, via Internet;
- Controlar o uso dos cartões pelos seus funcionários;
- O Cartão Empresa, para uso pelos funcionários, cedido em regime de comodato, é de responsabilidade do Empregador.

1.6.7 USUÁRIOS DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO

Caberá aos usuários:

- Utilizar corretamente o cartão-transporte, conforme regulamento fornecido a cada usuário no momento da emissão do cartão;
- Zelar pelo cartão e ser responsável, tomando as medidas cabíveis em caso de perda ou roubo;
- Estar ciente de que, em caso de mau uso do cartão, a 2ª via terá um custo de 20 (vinte) vezes o valor da tarifa em vigor.

1.7 IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA DE BILHETAGEM ELETRÔNICA

A Implantação do Sistema será feita de forma gradativa.

Antes das categorias definidas serem inseridas na nova metodologia, o sistema deverá iniciar pelos funcionários das operadoras, os quais já deverão estar de posse de seus cartões transporte inteligentes, classificados como **Cartão Operador**.

A implantação das demais categorias deverá seguir a seguinte ordem:

- Estudantes;
- Especial e Sênior (portadores de necessidades especiais e Idosos);
- Empresas;
- Cidadão.

A data para implantação de cada categoria de usuário deverá ser divulgada em momento oportuno, através dos rádios, jornais, folders e televisão e os usuários deverão acompanhar o cronograma.

O Sistema de Bilhetagem Eletrônica do Município de Pato Branco será composto basicamente por PC's, Validadores, Carregadores de Cartões, Cartões Inteligentes sem contato, catracas, "softwares", Banco de Dados, GPS, GPRS, bem como todos os Hardwares necessários ao funcionamento e gerenciamento do SBE, levando em consideração a tecnologia disponível no período de Implantação.

- **PC:** Computadores individuais para controle, fiscalização e gerenciamento do SBE.
- **CATRACA:** A Catraca é um coletor de dados acoplado a um bloqueio mecânico formando um equipamento completo para o controle de acesso informatizado.
- **VALIDADORES:** são equipamentos instalados nos ônibus, que fazem a leitura e o débito das passagens nos cartões. Permite também o carregamento de créditos de passagens a bordo, bem como informam o saldo dos créditos e propiciam a liberação das catracas para os usuários;

PLANEJAMENTO DE SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES COM BASE EM INTEGRAÇÃO POR MEIO DE BILHETAGEM ELETRÔNICA

- **CARREGADORES:** são dispositivos eletrônicos que, nos pontos pré-estabelecidos de venda, transferem os créditos para os cartões inteligentes.
- **CARTOES TRANSPORTES INTELIGENTES E RECARREGÁVEIS:** é um cartão com chip de memória ou microprocessador acoplado e de tamanho similar aos cartões de crédito atuais. Este chip armazena dados e programas eletronicamente, os quais estão protegidos por características avançadas de segurança.
- **CARTAO INSTITUCIONAL VIRTUAL:** Conta corrente que pessoas jurídicas manterão no Sistema de Bilhetagem Eletrônica. As instituições poderão comprar créditos para seus Cartões Institucionais Virtuais e posteriormente transferi-los para cartões de seus funcionários.
- **GPS (Global Positioning System):** é um sistema de rádio-navegação baseado em satélites, que permite ao usuário da tecnologia saber as coordenadas geográficas do percurso percorrido pelos veículos da frota, em tempo real, sob quaisquer condições atmosféricas.
- **GPRS:** canal de transmissão de dados associado à telefonia celular padrão GSM.

As Empresas Operadoras promoverão a contratação da Empresa Proponente, em regime de aquisição ou comodato, para prestação de serviços, fornecimento, instalação de equipamentos e de desenvolvimento de métodos operacionais e dos softwares necessários à adequada operação do SBE descrito neste documento, onde a empresa será referida como **proponente ou contratada**.

As operadoras serão responsáveis pela criação de uma Central de Atendimento e Postos de Revenda (se houver), aos Usuários do Sistema de Transporte Coletivo, para processamento de dados, cadastro de pessoas físicas e jurídicas no Sistema, venda de créditos, controle das isenções, passe escolar, atendimento telefônicos, entre outros.

Os equipamentos que serão instalados na Central de atendimento, para uso próprio, a fim de facilitar o gerenciamento e controle de dados internos, deverão ficar a encargo das operadoras que se juntarão para gerenciar o SBE.

A operação do Sistema de Bilhetagem ficará a cargo das operadoras do transporte coletivo e Órgão Gestor Público, que terá acesso exclusivo a todas as chaves e senhas do sistema. Não se admitirá que chaves do sistema trafeguem por qualquer meio de comunicação, mesmo que criptografadas.

As operadoras serão as responsáveis por abrigar o CPD-SBE, que receberá e processará todas as informações relativas à venda e ao uso dos créditos, além daquelas referentes à operação da frota de veículos.

Todas as operações no sistema deverão ser registradas exclusivamente no CPD-SBE, de modo que seja possível extrair, no mínimo, relatórios sobre o total de créditos gerados em períodos selecionáveis, onde e para quem foram vendidos, em que cartões foram carregados. O registro de um cartão deverá permitir verificar quando e onde os créditos foram adquiridos e gerados, quando e para quem (ou de quem) foram transferidos, quando e onde foram carregados e utilizados.

O sistema deverá permitir consulta imediata referente ao mês corrente e aos doze meses imediatamente anteriores. Dados anteriores a este período deverão ser guardados em cópias de segurança às quais o sistema deverá permitir consultas mediante solicitação.

Todos os softwares e programas aplicativos oferecidos deverão ser desenvolvidos de forma parametrizada, permitindo as operadoras, Gestor Público e a Central de Atendimento, definições de parâmetros operacionais do sistema e alteração dos mesmos sem a necessidade de intervenção da proponente. Esta deverá apresentar todos os parâmetros de entrada, com um sistema de acesso e manutenção dos mesmos.

O SBE deverá operar de forma ininterrupta, 24 horas por dia, 07 dias por semana.

As atualizações de software dos equipamentos (firmware) do SBE deverão ser feitas de forma remota.

PLANEJAMENTO DE SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES COM BASE EM INTEGRAÇÃO POR MEIO DE BILHETAGEM ELETRÔNICA

1.7.1 CENTRO DE PROCESSAMENTO DE DADOS DO SISTEMA DE BILHETAGEM ELETRÔNICA (CPD-SBE)

O CPD mantém a base de dados de todas as operações realizadas no SBE, executando todos os processamentos e centralizando todas as comunicações. Deverá possuir um sistema de emergência de alimentação de energia, dotado de baterias e geradores que permitam sua operação contínua, mesmo na ausência de fornecimento externo de energia elétrica.

Possuirá equipamentos de gravação de dados em meio ótico, que permitam a guarda, em arquivo eletrônico, de informações relativas no mínimo de 05 (cinco) anos de operação do Sistema. Para fornecer acesso a essas mídias e produzir relatórios, sempre que houver necessidade.

As Empresas Operadoras, bem como o Órgão Público Gestor, deverão ter acesso as informações das bases de dados e gerar relatórios necessários ao gerenciamento do Sistema de Transporte Coletivo de forma autônoma.

O fornecimento dos equipamentos do CPD-SBE poderá estar incluso do escopo desta proposta, segundo negociação com a Empresa Proponente.

O CPD-SBE, deverá desempenhar as seguintes funções, por meio dos aplicativos fornecidos:

- **Funções de Gestão do Sistema:** os aplicativos deverão conter funções que permitam seu controle operacional, com a possibilidade de ajuste de parâmetros, troca de senhas, cadastramento de operadores, gerenciamento das permissões de acesso do sistema por operador.
Deverá permitir também a integração com outros sistemas em operação nas Empresas Operadoras, Central de Atendimento e Órgão Público Gestor, mediante importação e exportação de dados.
- **Funções de comunicação:** deverão estabelecer todas as comunicações de dados entre o CPD-SBE e os equipamentos a ele conectados via Internet, Intranet ou GSM/GPRS.
- **Funções de controle de frota:** deverá automatizar o processo de controle de tabelas horárias incluindo: odômetro, horário previsto x realizado, horário dos motoristas/cobrador,

itinerários; substituindo assim, todo e qualquer sistema de controle manual, feito hoje. O sistema deverá disponibilizar os seguintes dados sobre cada sessão do cobrador:

- Catraca inicial e final;
 - Quilometragem percorrida;
 - Código do cobrador;
 - Horário realizado nos pontos de controle;
 - Catraca nos pontos de controle;
 - Código da linha;
 - Código do veículo.
- **Funções de Monitoramento:** deverão disponibilizar diversos relatórios sobre a operação do SBE, conforme necessidade específica de consulta das Empresas Operadoras, Central de Atendimento, Órgão Público Gestor e outros. Deverá ter ferramentas de controle financeiro e para análise do desempenho do Sistema em geral. Também deverá permitir a exportação de dados para planilhas e arquivos de texto.
Deverá oferecer capacidade de bloquear remotamente qualquer equipamento de campo ou embarcado, sempre que se fizer necessário.
Todos os relatórios deverão ser parametrizáveis por, no mínimo: período (data, hora inicial e/ou final), tipo de pagamento (cartão e/ou dinheiro), Validador, Usuário, Tipo de Cartão, linha, Itinerários, Empresa, etc.
Os relatórios deverão conter totalizações e sub-totalizações, quando for o caso, referente aos números que apresentam.
 - **Função de Cadastramento de Usuários:** os aplicativos deverão permitir o cadastramento do usuário pela Central de Atendimento. Todos os usuários do SBE deverão estar cadastramento e possuir apenas um Cartão Transporte por Categoria. Na maioria das categorias de cartão, o usuário deverá ser fotografado no momento do cadastramento, exceção se faz ao Cartão Cidadão, que é opcional personalizá-lo. O SBE deverá permitir a implantação das diversas categorias de usuários, respeitando os parâmetros de exigência de cada um (isenção, condições de cadastramento, prazo de revalidação do cartão, limites de compra e utilização, bloqueios, etc.). Deverá prever também o cadastramento de pessoas jurídicas, que farão uso de um Cartão Institucional Virtual, adquirindo créditos e fazendo as transferências, posteriormente, ao Cartão Empresa de cada funcionário, via Internet.

PLANEJAMENTO DE SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES COM BASE EM INTEGRAÇÃO POR MEIO DE BILHETAGEM ELETRÔNICA

- **Funções de Personalização Físicas e Lógica do Cartão:** deverão conter funções para impressão, nos cartões, no mínimo, de informações sobre o usuário e numeração do cartão. Quando necessário, se assim a categoria do cartão exigir, deverá também imprimir a foto do usuário. Os cartões também deverão possuir internamente um número de série e as chaves diversificadas de crédito e débito no mesmo.

O sistema deverá permitir a reutilização de numeração de cartões, de forma que um número de cartão já bloqueado possa ser gravado num novo cartão, sem ligações com o usuário anterior.

Não será emitido cartão somente no nome de pessoa jurídica. Esta fará uso apenas do cartão institucional virtual, o qual só terá acesso, via Internet. O cartão personalizado dos funcionários poderá ter a Logo e o nome da Empresa, conforme negociação com a Central de Atendimento, mas sempre seguido do nome do funcionário.

- **Função Venda de Créditos (pessoa física e jurídica):** os aplicativos deverão ter funções que possibilitem que a Central de Atendimento e Postos Credenciados (se houver) vendam créditos, de forma presencial ou via Internet, para pessoas físicas e jurídicas. Pessoas Jurídicas não terão cartão transporte e sim, um cartão institucional virtual, que funcionará como uma conta corrente (na base de dados do CPD-SBE), para a qual a empresa comprará créditos e posteriormente fará a transferência para o Cartão Empresa de seus empregados.
- **Função Carga de Créditos:** deverão possibilitar a carga de crédito nos cartões transporte inteligentes por meio de Validadores (equipamentos embarcados) ou Carregadores distribuídos em diversos pontos estratégicos na Cidade. A carga em Validadores deverá acontecer de forma desconectada (offline) por meio de uma consulta a uma lista de Carga. Já a Carga feita nos Carregadores em pontos distribuídos acontecerá apenas se houver comunicação ativa entre os equipamentos e o CPD-SBE. Nas compras feitas pela Internet, a carga só estará disponível após o pagamento do boleto bancário e sua efetiva confirmação pela Central de Atendimento (em torno de 24 h). Créditos comprados na Central de Atendimento ou em Postos de Revenda (se houver), deverão ser carregados imediatamente no cartão. Os créditos transferidos pela pessoa jurídica deverão ser carregados em equipamentos Carregadores e Validadores embarcados.

1.7.2 PROCESSAMENTO DOS DADOS

O processo de processamento dos dados do CPD/SBE tem como função trabalhar as informações recebidas dos validadores via GSM/GPRS.

Toda vez que uma sessão de trabalho é finalizada, o Validador conecta-se ao Servidor e passa as seguintes informações:

- Identificação do veículo;
- Linha;
- Data e hora de início e término de cada jornada e viagem;
- Catraca inicial e final de cada jornada e viagem;
- Quantidade de passagens pagas com dinheiro e com os cartões, separados pelas diversas categorias definidas, por jornada e viagem;
- Valor que foi debitado, saldo após o débito e data do débito de cada cartão utilizado;
- Operadores do veículo;
- Horários de trabalho de cobradores e motoristas;
- Tentativas mal sucedidas de transação com cartão;
- Erros internos da catraca e do validador;
- Informações georeferenciadas (GPS) contendo o trajeto percorrido pelos veículos e suas respectivas velocidades.

No processo de processamento, após transmitido todos os dados acima citados, o ônibus receberá as seguintes informações:

- Lista Restritiva (contendo cartões a serem bloqueados);
- Lista de Linhas e Tarifas;
- Lista de Parâmetros (horários, coordenadas, etc.);
- Lista de Carga Embarcada.

Além destas informações, o Sistema deverá permitir aos Validadores em tempo configuráveis de acordo com a necessidade, enviar o seu status para o processamento, informando seu estado atual (jornada aberta, fechada, etc.) e o número da roleta.

PLANEJAMENTO DE SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES COM BASE EM INTEGRAÇÃO POR MEIO DE BILHETAGEM ELETRÔNICA

1.7.3 GERAÇÃO DE CRÉDITOS PARA VENDA

A geração de créditos no Sistema de Bilhetagem Eletrônica deverá ser do tipo Controlada, só será realizada mediante um cartão com contato denominado "Cartão Máster", que autorizará a criação de saldo e a sua distribuição para os cartões dos usuários. Não será geração contínua de saldo, haverá sempre necessidade da intervenção de um operador. Caso a conta do sistema se esgote, todas as operações de venda deverão ser interrompidas até que seja gerado mais crédito. O Cartão Máster deverá estar sempre conectado ao Servidor de Aplicação e localizado em local seguro para garantir sua segurança física.

As pessoas autorizadas a gerar créditos acessarão o sistema via página WEB que exigirá login e senha. Então, definirão a quantia de crédito a ser gerada (em Reais). Confirmada a operação, o sistema registrará o operador, data e quantia de créditos gerada. Em qualquer momento, o sistema deverá fornecer as seguintes informações: quantia de crédito gerada, quantia vendida e já carregada, ou ainda não, nos cartões dos usuários e quantia já utilizada. Estes procedimentos visam garantir a transparência das operações de geração e distribuição dos créditos eletrônicos.

* Cartão Máster: a geração deste cartão será feita através da digitação de senhas por parte dos procuradores das Empresas Operadoras, pelo responsável do Órgão Público Gestor e por um representante da Empresa Proponente. Estas senhas serão misturadas de forma a gerar as chaves de Crédito e Débito do Sistema. Estas chaves serão utilizadas para gerar as senhas de acesso a cada um dos cartões de usuário e para autorizar as vendas de créditos do sistema. Estes cartões serão protegidos por um PIN (número de identificação de segurança), que será digitalizado pelo representante da Empresa Proponente. Um desses cartões, será utilizado permanentemente pelo sistema para autorização das vendas e os demais ficarão guardados, como reserva, no caso de falha ou extravio. As Empresas Proponentes, bem como o Órgão Público Gestor também deverão ficar com um destes cartões, armazenando-o em local seguro, longe de CPD's.

1.8 REPASSE FINANCEIRO PARA AS EMPRESAS OPERADORAS

O repasse financeiro da Central de Atendimento para as Empresas Operadoras do Sistema de Transporte Coletivo Urbano do Município de Pato Branco será feito diariamente com base no número real de passageiros transportados. Utilizando os dados coletados através do Sistema de Bilhetagem Eletrônica (Relatório de Fechamento Consolidado), o qual informará a quantidade de passageiros transportados por Empresa Operadora e linha.

O valor da receita antecipada deverá ficar sobre o gerenciamento da Central de Atendimento.

1.9 DIVULGAÇÃO DA IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA DE BILHETAGEM ELETRÔNICA

A divulgação da implantação e do funcionamento do Sistema de Bilhetagem Eletrônica junto à população será de responsabilidade das Empresas Operadoras, do Órgão Público Gestor e Empresa Proponente. Este procedimento é de fundamental importância, pois a população deverá adequar-se o mais rápido possível ao novo Sistema, visto que a forma atual de pagamento de tarifa, que não seja em moeda corrente, será abolida.

Essa divulgação junto à população poderá ser feita da seguinte forma:

- Através de um projeto de Comunicação e Marketing, a fim de informar a opinião pública sobre as mudanças práticas que ocorrerão a partir da Implantação da Bilhetagem Eletrônica no Município de Pato Branco e quais as vantagens do novo Sistema para os usuários do transporte público urbano. Este Projeto deverá consistir em campanhas publicitárias nos principais veículos de comunicação, matérias informativas, entrevistas, reportagens, além de mídia interna e externa nos ônibus;
- Distribuição de folders explicando o funcionamento do SBE e os prazos para implantação e adequação de cada categoria de cartão;
- Criação de um Mapa explicativo da forma e local de Integração, o qual deverá ser fixado em ônibus, pontos de parada e outros locais estratégicos;
- Visita às Empresas que utilizam vale transporte para seus funcionários, explicando o novo Sistema e suas vantagens;

PLANEJAMENTO DE SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES COM BASE EM INTEGRAÇÃO POR MEIO DE BILHETAGEM ELETRÔNICA

- Os envolvidos na Implantação do Sistema, também poderão mobilizar os Sindicatos representantes de diversos setores do comércio e indústria, que de certa forma serão atingidos com a mudança, para conscientizá-los que a Implantação da Bilhetagem Eletrônica no Município é um fator positivo, que agregará mais qualidade ao transporte coletivo, ajudando assim a repassar informações e também conscientizar os funcionários das mesmas;
- Outras formas que se fizerem necessárias.

QUADRO 01 - DADOS OPERACIONAIS - SITUAÇÃO 2009

LINHA			FROTA	VIAGENS	KM OPERACIONAL	TEMPO DE VIAGEM	INTERVALO	VELOCIDADE MÉDIA	PASSAG TOTAL	PASSAG / KM (IPK)	PASSAG / VEÍCULO	PASSAG / VIAGEM
Número	Nome	Extensão										
TRANSPORTES COLETIVOS LP												
1	Av. Tupi 1	24,46	1	18,0	440,28	60	60	24,46	1.534	3,48	1.534,00	85,22
2	Av. Tupi 2	23,60	1	17,0	401,20	60	60	23,60	1.507	3,76	1.507,00	88,65
3	Gralha Azul	21,55	1	9,0	193,95	60	60	21,55	474	2,44	474,00	52,67
4	Alvorada	11,56	1	27,0	312,12	30	30	23,12	1.470	4,71	1.470,00	54,44
5	Novo Horizonte	17,61	1	15,0	264,15	60	60	17,61	760	2,88	760,00	50,67
6	São Vicente	25,75	1	4,0	103,00	60	60	25,75	123	1,19	123,00	30,75
7	La Salle 1 e 2	19,75	2	8,0	158,00	50	25	23,70	447	2,83	223,50	55,88
9	São Luiz e São Francisco	10,20	1	4,0	40,80	35	35	17,49	86	2,11	86,00	21,50
10	Av. Tupi - Reforço 1	15,19	1	13,0	197,47	35	35	26,04	534	2,70	534,00	41,08
11	Av. Tupi - Reforço 2, 3, 4 e 5	24,45	3	16,0	391,20	50	17	29,34	1.274	3,26	424,67	79,63
15	São Roque do Chopim*	42,00	1	4,0	168,00	60	60	42,00	92	0,55	92,00	23,00
16	Fraron*	11,00	1	4,0	44,00	30	30	22,00	21	0,48	21,00	5,25
SUB-TOTAL			15	139,0	2.714,17				8.322	3,07	554,60	59,87
TRANSANGELO TRANPORTES COLETIVOS												
1	São Cristóvão	16,50	1	11,5	189,75	50	50	19,80	595	3,14	595,00	51,74
2	Fraron*	11,00	1	4,0	44,00	30	30	22,00	43	0,98	43,00	10,75
3	Circular Planalto	13,53	1	19,5	263,84	40	40	20,30	473	1,79	473,00	24,26
4	São João - Granja Real	16,50	1	5,5	90,75	40	40	24,75	786	8,66	786,00	142,91
5	São Roque	17,63	1	13,5	238,01	60	60	17,63	624	2,62	624,00	46,22
6	Vila Verde (Jd. Floresta)	14,86	1	5,0	74,30	35	35	25,47	174	2,34	174,00	34,80
7	Circular Guarani	13,70	1	28,0	383,60	30	30	27,40	1.263	3,29	1.263,00	45,11
8	São Roque do Chopim*	42,00	1	4,0	168,00	60	60	42,00	97	0,58	97,00	24,25
9	UTFPR - FADEP	23,86	1	7,0	167,02	45	45	31,81	225	1,35	225,00	32,14
SUB-TOTAL			9	98,0	1.619,26				4.280	2,64	475,56	43,67
TOTAL			24	237,0	4.333,43				12.602	2,91	525,08	53,17

* A operação das linhas SÃO ROQUE DO CHOPIM e FRARON são realizadas alternadamente na proporção de 2 (dois) dias pela empresa LP e 1 (um) dia pela Transangelo

** Considerar um veículo a menos na frota operacional de cada empresa (LP = 14, Transangelo = 8, Total = 22) uma vez que operam 2 (duas) linhas alternadamente



QUADRO 02 - RELAÇÃO DA FROTA DO TRANSPORTE COLETIVO

QUANTIDADE	Nº CARRO	PLACA	TIPO	DATA DE AQUISIÇÃO	CHASSI	MODELO	CARROCERIA	ANO	IDADE
TRANSPORTES COLETIVOS LP									3,75
1	2001	AIX-4307	convencional	mai/99	Mercedes Benz	OF 1721	Comil	1999	11
2	2003	AKI-6684	convencional	abr/02	Mercedes Benz	OF 1721	Marcopolo	2002	8
3	2004	AKI-6685	convencional	abr/02	Mercedes Benz	OF 1721	Marcopolo	2002	8
4	2005	AME-3958	convencional	ago/04	Mercedes Benz	OF 1722	Ciferal	2004	6
5	2006	AMX-5238	convencional	mai/05	Volkswagen	17210 EOD	Marcopolo	2005	5
6	2007	ANN-9599	convencional	mar/06	Agrale	EL-12 VOLARE	Marcopolo	2006	4
7	2008	ANW-6585	convencional	mai/08	Volkswagen	17210 EOD	Comil	2006	4
8	2009	AQF-0533	micrão	mar/08	Volkswagen	15190 EOD	Comil	2008	2
9	2010	AQF-0534	convencional	ago/08	Volkswagen	17230 EOD	Comil	2008	2
10	2011	AQF-0541	convencional	ago/08	Volkswagen	17230 EOD	Comil	2008	2
11	2012	AQS-0688	micrão	nov/08	Volkswagen	15190 EOD	Comil	2008	2
12	2013	AQS-0691	micrão	nov/08	Volkswagen	15190 EOD	Comil	2008	2
13	9050	ARZ-3283	convencional	nov/09	Volkswagen	17230 EOD	Mascarello	2009	1
14	9051	ARZ-3285	convencional	nov/09	Volkswagen	17230 EOD	Mascarello	2009	1
15	9052	ARZ-3247	convencional	nov/09	Volkswagen	17230 EOD	Mascarello	2009	1
16	9053	ARZ-3245	convencional	nov/09	Volkswagen	17230 EOD	Mascarello	2009	1
TRANSANGELO TRANSPORTES COLETIVOS									9,92
1	2010	ACO-1835	convencional	jul/92	Mercedes Benz	OF 1318	Marcopolo	1990	20
2	2012	AFK-4354	convencional	jul/95	Mercedes Benz	OF 1620	Marcopolo	1995	15
3	2013	AHG-3084	convencional	abr/97	Scania	F 113 HL	Marcopolo	1997	13
4	2015	LAF-5968	convencional	mai/99	Mercedes Benz	OF 1620	Marcopolo	1994	16
5	2016	AJU-4273	convencional	set/08	Mercedes Benz	OF 1721	Marcopolo	2000	10
6	2017	LCH-8376	convencional	jul/01	Mercedes Benz	OF 1721	Marcopolo	1998	12
7	2018	AKV-3919	convencional	jan/03	Volkswagen	17210 EOD	Marcopolo	2003	7
8	2019	ALR-8040	convencional	jan/04	Mercedes Benz	OF 1721	Marcopolo	2004	6
9	2020	KNE-2431	convencional	dez/04	Mercedes Benz	OF 1721	Marcopolo	2001	9
10	2021	AOI-3494	convencional	mai/06	Mercedes Benz	OF 1722	Marcopolo	2006	4
11	2022	LUE-0450	convencional	mai/04	Mercedes Benz	OF 1721	Marcopolo	2004	6
12	2023		convencional	dez/09	Volkswagen	17230 EOD	Marcopolo	2009	1



QUADRO 03 - MATRIZ ORIGEM / DESTINO

TODAS AS LINHAS

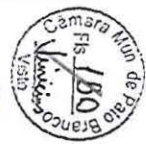
DESTINO ORIGEM																																											TOTAL										
	Aeroporto	Alto da Glória	Alvorada	Amadori	Anchieta	Baixada	Bancários	Bela Vista	Bonatto	Borot	Brasília	Cadorin	Centro	Cristo Rei	Dall'ross	Faron	Grailha Azul	Industrial	Jardim das Américas	Jardim Floresta	Jardim Primavera	La Salle	Menino Deus	Morumbi	Novo Horizonte	Pagnoncelli	Parque do Som	Parlanelo	Pinhelinho	Pinheiros	Planalto	Sambugaro	Santa Teresinha	Santo Antônio	São Cristóvão	São Francisco	São João	São Luiz	São Roque	São Vicente	Sudoeste	Trevo Guarani	Veneza	Vila Esperança	Vila Isabel	São Roque do Chopim	Encruzilhada	Passo da Pedra	TOTAL				
Aeroporto													7																																					9			
Alto da Glória													4																																					9			
Alvorada					6	49				39			547	37		4							5	4												5	16											2	4	6	738		
Amadori													3				6																																	19			
Anchieta													44				3																																	56			
Baixada			43						1	14			37	8		35	13			4	2			19	41					6				4		24	48	5			2								4	6	319		
Bancários													1																																					1			
Bela Vista													79				6				14		7													4															113		
Bonatto						4							36					3																			4													52			
Borot			39			14				2	5		115	37		96	16	8		5		5		6	10					3		11		8	15	44	5				4	2					2	4		459			
Brasília									1	5				2																																				9			
Cadorin													1																																					2			
Centro	7	4	542	3	44	37	1	79	21	116		1	12	251	4	721	176	15	4	83	33	21	49	103	311	4	16	3	118	7	599		18	240	325	114	135	13	129	4	32	65	4	15	7	41	30	24	4.579				
Cristo Rei			37			8				31	2			251			52	4																	6		34	10											6	464			
Dall'ross													4																																					4			
Faron			4	6	3	29		8		96			898	46		5		8			8	83	14	14	38		5		4		46		6	12	12	14														1.172			
Grailha Azul						13				16			176	4				4																																	233		
Industrial						1			2	9	1		32			6	4																																		62		
Jardim das Américas													4																																					11			
Jardim Floresta						4				5			83										4																											110			
Jardim Primavera						2		14					33																																						102		
La Salle									5				21	6		63																																				107	
Menino Deus			5					7					49			14				4			2																												168		
Morumbi			4							6			103			14		4					2																													171	
Novo Horizonte						41				6			363			55							6																												496		
Pagnoncelli													4																																					4			
Parque do Som													16			5							3																											27			
Parlanelo													3																																					3			
Pinhelinho			9			6		3		3			118			4				1		3	2	2																											157		
Pinheiros													7																																						14		
Planalto			6	4	8	4			4	11			599			46	4		7	2	36		59	4	4		4									4	23	13	6												881		
Sambugaro																																																			4		
Santa Teresinha					4	2				8			18	6									1																													82	
Santo Antônio						24				15			240			12	2																																			317	
São Cristóvão			5			48		4		50			342	34		12																																			582		
São Francisco			16			5			1	5	1	1	108	10		14	14			7	2	6	0		4	5																									263		
São João													135																																						178		
São Luiz													13																																						13		
São Roque					2	7							129	9							2		2																													182	
São Vicente										4			11																																						16		
Sudoeste										2			43				14																																				73
Trevo Guarani	2			2									65	7		14				3		5	9																												</		



QUADRO 04 - MATRIZ ORIGEM / DESTINO

PASSEAGEIROS QUE PAGAM 1 PASSAGEM

DESTINO \ ORIGEM		Aeroporto	Alto da Glória	Alvorada	Amadori	Anchieta	Baixada	Bancários	Bela Vista	Bonatto	Bortot	Brasília	Cadorin	Centro	Cristo Rei	Dall'Roos	Fraron	Gralha Azul	Industrial	Jardim das Américas	Jardim Floresta	Jardim Primavera	La Salle	Menino Deus	Morumbi	Novo Horizonte	Pagnoncelli	Parque do Som	Pariziano	Pinheirinho	Pinheiros	Planalto	Sambugaro	Santa Terezinha	Santo Antônio	São Cristóvão	São Francisco	São João	São Luiz	São Roque	São Vicente	Sudoeste	Trevo Guarani	Veneza	Vila Esperança	Vila Isabel	São Roque do Chopim	Encruzilhada	Passo da Pedra	TOTAL							
Aeroporto														7																																				9							
Alto da Glória														4																																					9						
Alvorada							49				33			547	37		4							5	4											5	16														717						
Amadori														3																																					19						
Anchieta														44																																					56						
Baixada			43							1	14			37	8		35	13			4	2			19	41									2	24	48	5												4	6	319					
Bancários														1																																					1						
Bela Vista														79			6					14		7																										109							
Bonatto							4							36					3																																48						
Bortot			33				14				2	5		116	35		96	16	8		3		5		6	10									8	15	44	5													450						
Brasília											1	5				2																																			9						
Cadorin														1																																					2						
Centro	7	4	542	3	44	37	1	79	21	116			1	12	251	4	721	176	15	4	83	33	21	49	103	311	4	10	3	118	6	509		18	240	325	114	135	13	129	4	32	65	4	15	7	41	30	24	4.578							
Cristo Rei			37				8				29	2		251			52	4																	6		34	10													6	456					
Dall'Roos														4																																						4					
Fraron			4	6	3	29		6		96				698	46		5		6			8	63	14	14	38		5		4		46		8	12	12	14														1.172						
Gralha Azul							13				16				178	4				4																																	229				
Industrial							1			2	9	1		32			6	4							4																												82				
Jardim das Américas														4																																						11					
Jardim Floresta							4				3			83										4																														106			
Jardim Primavera							2		14					33			8																																					100			
La Salle														21			63											3																											98		
Menino Deus				5					7					49			14				4																																		163		
Morumbi				4				19			6			103			14			4																																		166			
Novo Horizonte								41			6			363			55							6																														492			
Pagnoncelli														4																																						4					
Parque do Som														16			5																																					23			
Pariziano														3																																										3	
Pinheirinho				9			6		3		3			118			4					1				2																													153		
Pinheiros														6																																										13	
Planalto			6		8	4								599			46			7		36		59																															823		
Sambugaro																																																									4
Santa Terezinha							4	2						18	6		6									1																															



QUADRO 05 - MATRIZ ORIGEM / DESTINO

PASSEGEIROS QUE PAGAM 2 PASSAGENS

DESTINO ORIGEM																										TOTAL	
	Alvorada	Anchieta	Bela Vista	Bonatto	Bortot	Centro	Cristo Rei	Gralha Azul	Jardim Floresta	Jardim Primavera	La Salle	Menino Deus	Morumbi	Novo Horizonte	Parque do Som	Pinheirinho	Pinheiros	Planalto	Santo Antônio	São Cristóvão	São Francisco	São João	São Roque	Trevo Guarani	São Roque do Chopim		Passo da Pedra
Alvorada		6			6													4								6	21
Bela Vista																				4							4
Bonatto																		4									4
Bortot	5						2		2																		9
Centro																	1										1
Cristo Rei					2						6																8
Gralha Azul																		4									4
Jardim Floresta					2													2									4
Jardim Primavera																							2				2
La Salle							6									3											9
Menino Deus												2				2											4
Morumbi																		4									6
Novo Horizonte																		4									4
Parque do Som																		4									4
Pinheirinho											3	2						1									6
Pinheiros						1																					1
Planalto	4			4				4	2				4	4	4	1			4	23			6	2			60
Santo Antônio																		4				4			11		18
São Cristóvão			4															23				6					32
São Francisco																							2				2
São João																			4	6			6				15
São Roque										2								6			2	6					15
Trevo Guarani																		2									2
São Roque do Chopim																			11								11
Passo da Pedra	6																										6
TOTAL	15	6	4	4	9	1	8	4	4	2	9	4	6	4	4	6	1	60	18	32	2	15	15	2	11	6	249



QUADRO 06 - DEMANDA DE PASSAGEIRO POR LINHA E POR FAIXA HORÁRIA

março/2010

Faixa horária	LP 01	LP 02	LP 03	LP 04	LP 05	LP 06	LP 07 e 08	LP 09	LP 10	LP 11, 12, 13 e 14	LP 15 TA 08	LP 16 TA 02	TA 01	TA 03	TA 04	TA 05	TA 06	TA 07	TA 09	TOTAL	% DO DIA
05:00 - 05:59	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0%
06:00 - 06:59	95	57	49	55	27	33	12	0	70	216	5	0	71	36	86	48	0	52	23	935	7%
07:00 - 07:59	76	91	66	116	116	21	84	31	33	305	40	9	84	69	70	64	0	139	83	1.497	12%
08:00 - 08:59	76	28	0	104	41	0	0	0	43	1	0	0	50	36	64	32	0	80	0	555	4%
09:00 - 09:59	137	116	0	80	32	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	38	0	61	0	484	4%
10:00 - 10:59	53	83	0	74	38	0	0	0	44	0	0	0	0	82	0	29	0	58	0	461	4%
11:00 - 11:59	29	104	45	116	30	0	0	0	67	97	26	0	15	38	0	60	7	51	0	685	5%
12:00 - 12:59	93	76	59	170	60	25	121	10	45	202	0	20	63	86	107	68	82	98	48	1.433	11%
13:00 - 13:59	126	99	35	140	70	16	39	18	57	86	0	0	51	0	14	50	13	119	0	933	7%
14:00 - 14:59	54	103	0	128	78	0	0	0	0	0	0	0	33	0	19	35	0	79	0	529	4%
15:00 - 15:59	104	219	0	46	84	0	0	0	0	0	0	0	0	0	137	43	0	44	0	677	5%
16:00 - 16:59	167	114	0	115	70	0	65	0	18	0	0	0	0	0	110	62	0	102	0	823	7%
17:00 - 17:59	89	87	94	125	51	0	29	0	10	191	0	0	52	76	96	32	10	97	27	1.066	9%
18:00 - 18:59	129	95	126	157	32	28	72	27	120	57	21	14	135	0	71	63	60	106	44	1.357	11%
19:00 - 19:59	85	58	0	44	31	0	2	0	27	38	0	0	41	30	12	0	2	53	0	423	3%
20:00 - 20:59	84	55	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	46	0	185	1%
21:00 - 21:59	31	54	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17	0	102	1%
22:00 - 22:59	66	16	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	61	0	150	1%
23:00 - 23:59	40	52	0	0	0	0	16	0	0	78	0	0	0	0	0	0	0	0	0	186	1%
00:00 - 00:59	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0%
TOTAL	1.534	1.507	474	1.470	760	123	447	86	534	1.274	92	43	595	473	786	624	174	1.263	225	12.484	100%

LP 01 - Av. Tupi 1
 LP 02 - Av. Tupi 2
 LP 03 - Graíha Azul
 LP 04 - Alvorada
 LP 05 - Novo Horizonte
 LP 06 - São Vicente
 LP 07 e 08 - La Salle
 LP 09 - São Luiz e São Francisco
 LP 10 - Av. Tupi - Reforço 1
 LP 11, 12, 13 e 14 - Av. Tupi - Reforço 2, 3, 4, e 5
 LP 15 e TA 08 - São Roque do Chopim
 LP 16 e TA 02 - Fraron
 TA 01 - São Cristóvão
 TA 03 - Circular Planalto
 TA 04 - São João - Granja Real
 TA 05 - São Roque
 TA 06 - Vila Verde (Jd. Floresta)
 TA 07 - Circular Guarani
 TA 09 - UTFPR - FADEP



QUADRO 07 - MATRIZ DE INTEGRAÇÃO

LINHA	SENTIDO	LINHAS QUE INTEGRAM	SENTIDO
LINHAS DA REGIÃO SUL			
SÃO CRISTOVAO	S.CRISTOVÃO/CENTRO	FRAROM	CENTRO/FRAROM
		SÃO ROQUE DO CHOPIM	CENTRO/S.R. DO CHÓPIM
		SÃO LUIS/SÃO FRANCISCO	CENTRO/S. LUIS/S. FCO.
		CIRCULAR PLANALTO	CENTRO/PLANALTO
		GUARANI	CENTRO/PLANALTO
		SÃO JOAO/GRANJA REAL	CENTRO/S.JOAO/G.REAL
		V.VERDE/JD.FLORESTA	CENTRO/TREVO PATINHO
		SÃO ROQUE	CENTRO/TREVO PATINHO
		AV.TUPI 1	CENTRO/TREVO PATINHO
		AV.TUPI 2	CENTRO/TREVO PATINHO
		REFORÇO 1	CENTRO/TREVO PATINHO
		REFORÇO 2	CENTRO/TREVO PATINHO
		REFORÇO 3	CENTRO/TREVO PATINHO
		REFORÇO 4	CENTRO/TREVO PATINHO
		REFORÇO 5	CENTRO/TREVO PATINHO
		NOVO HORIZONTE	CENTRO/TREVO PATINHO
GRALHA AZUL	GRALHA AZUL/CENTRO	SÃO VICENTE	CENTRO/TREVO PATINHO
		CEFET/FADEP	CENTRO/TREVO PATINHO
		CEFET/FADEP	CENTRO/PLANALTO
		FRAROM	CENTRO/FRAROM
		SÃO ROQUE DO CHOPIM	CENTRO/S.R. DO CHÓPIM
		SÃO LUIS/SÃO FRANCISCO	CENTRO/S. LUIS/S. FCO.
ALVORADA	ALVORADA/CENTRO	CIRCULAR PLANALTO	CENTRO/PLANALTO
		GUARANI	CENTRO/PLANALTO
		SÃO JOAO/GRANJA REAL	CENTRO/S.JOAO/G.REAL
		CEFET/FADEP	CENTRO/PLANALTO
		FRAROM	CENTRO/FRAROM
		SÃO ROQUE DO CHOPIM	CENTRO/S.R. DO CHÓPIM
		SÃO LUIS/SÃO FRANCISCO	CENTRO/S. LUIS/S. FCO.
		CIRCULAR PLANALTO	CENTRO/TREVO PATINHO
		CIRCULAR PLANALTO	CENTRO/PLANALTO
		GUARANI	CENTRO/TREVO PATINHO
		GUARANI	CENTRO/PLANALTO
		SÃO JOAO/GRANJA REAL	CENTRO/TREVO PATINHO
		SÃO JOAO/GRANJA REAL	CENTRO/S.JOAO/G.REAL
		V.VERDE/JD.FLORESTA	CENTRO/TREVO PATINHO
		SÃO ROQUE	CENTRO/TREVO PATINHO
		AV.TUPI 1	CENTRO/TREVO PATINHO
VILA VERDE/JD FLORESTA	JD.FLORESTA/CENTRO	AV.TUPI 2	CENTRO/TREVO PATINHO
		REFORÇO 1	CENTRO/TREVO PATINHO
		REFORÇO 2	CENTRO/TREVO PATINHO
		REFORÇO 3	CENTRO/TREVO PATINHO
		REFORÇO 4	CENTRO/TREVO PATINHO
		REFORÇO 5	CENTRO/TREVO PATINHO
SÃO ROQUE	SÃO ROQUE/CENTRO	NOVO HORIZONTE	CENTRO/TREVO PATINHO
		SÃO VICENTE	CENTRO/TREVO PATINHO
		CEFET/FADEP	CENTRO/TREVO PATINHO
		FRAROM	CENTRO/FRAROM
		SÃO ROQUE DO CHOPIM	CENTRO/S.R. DO CHÓPIM
		SÃO LUIS/SÃO FRANCISCO	CENTRO/S. LUIS/S. FCO.
NOVO HORIZONTE	N.HORIZONTE/CENTRO	CIRCULAR PLANALTO	CENTRO/PLANALTO
		GUARANI	CENTRO/PLANALTO
		SÃO JOAO/GRANJA REAL	CENTRO/S.JOAO/G.REAL
		CEFET/FADEP	CENTRO/PLANALTO
		FRAROM	CENTRO/FRAROM
		SÃO ROQUE DO CHOPIM	CENTRO/S.R. DO CHÓPIM
SÃO VICENTE	SÃO VICENTE/CENTRO	SÃO LUIS/SÃO FRANCISCO	CENTRO/S. LUIS/S. FCO.
		CIRCULAR PLANALTO	CENTRO/PLANALTO
		GUARANI	CENTRO/PLANALTO
		SÃO JOAO/GRANJA REAL	CENTRO/S.JOAO/G.REAL
		CEFET/FADEP	CENTRO/PLANALTO
		V.VERDE/JD.FLORESTA	CENTRO/TREVO PATINHO
		SÃO ROQUE	CENTRO/TREVO PATINHO
		AV.TUPI 1	CENTRO/TREVO PATINHO
		AV.TUPI 2	CENTRO/TREVO PATINHO
		REFORÇO 1	CENTRO/TREVO PATINHO
		REFORÇO 2	CENTRO/TREVO PATINHO
		REFORÇO 3	CENTRO/TREVO PATINHO
		REFORÇO 4	CENTRO/TREVO PATINHO
		REFORÇO 5	CENTRO/TREVO PATINHO
		NOVO HORIZONTE	CENTRO/TREVO PATINHO





QUADRO 07 - MATRIZ DE INTEGRAÇÃO

LINHA	SENTIDO	LINHAS QUE INTEGRAM	SENTIDO
AVENIDA TUPI 1	PATROLA/CENTRO	FRAROM	CENTRO/FRAROM
		SÃO ROQUE DO CHOPIM	CENTRO/S.R. DO CHOPIM
		SÃO LUIS/SÃO FRANCISCO	CENTRO/S. LUIS/S. FCO.
		CIRCULAR PLANALTO	CENTRO/PLANALTO
		GUARANI	CENTRO/PLANALTO
		SÃO JOAO/GRANJA REAL	CENTRO/S.JOAO/G.REAL
		CEFET/FADEP	CENTRO/PLANALTO
AVENIDA TUPI 2	PATROLA/CENTRO	FRAROM	CENTRO/FRAROM
		SÃO ROQUE DO CHOPIM	CENTRO/S.R. DO CHOPIM
		SÃO LUIS/SÃO FRANCISCO	CENTRO/S. LUIS/S. FCO.
		CIRCULAR PLANALTO	CENTRO/PLANALTO
		GUARANI	CENTRO/PLANALTO
		SÃO JOAO/GRANJA REAL	CENTRO/S.JOAO/G.REAL
		CEFET/FADEP	CENTRO/PLANALTO
REFORÇO 1	PATROLA/CENTRO	FRAROM	CENTRO/FRAROM
		SÃO ROQUE DO CHOPIM	CENTRO/S.R. DO CHOPIM
		SÃO LUIS/SÃO FRANCISCO	CENTRO/S. LUIS/S. FCO.
		CIRCULAR PLANALTO	CENTRO/PLANALTO
		GUARANI	CENTRO/PLANALTO
		SÃO JOAO/GRANJA REAL	CENTRO/S.JOAO/G.REAL
		CEFET/FADEP	CENTRO/PLANALTO
REFORÇO 2	PATROLA/CENTRO	FRAROM	CENTRO/FRAROM
		SÃO ROQUE DO CHOPIM	CENTRO/S.R. DO CHOPIM
		SÃO LUIS/SÃO FRANCISCO	CENTRO/S. LUIS/S. FCO.
		CIRCULAR PLANALTO	CENTRO/PLANALTO
		GUARANI	CENTRO/PLANALTO
		SÃO JOAO/GRANJA REAL	CENTRO/S.JOAO/G.REAL
		CEFET/FADEP	CENTRO/PLANALTO
REFORÇO 3	PATROLA/CENTRO	FRAROM	CENTRO/FRAROM
		SÃO ROQUE DO CHOPIM	CENTRO/S.R. DO CHOPIM
		SÃO LUIS/SÃO FRANCISCO	CENTRO/S. LUIS/S. FCO.
		CIRCULAR PLANALTO	CENTRO/PLANALTO
		GUARANI	CENTRO/PLANALTO
		SÃO JOAO/GRANJA REAL	CENTRO/S.JOAO/G.REAL
		CEFET/FADEP	CENTRO/PLANALTO
REFORÇO 4	PATROLA/CENTRO	FRAROM	CENTRO/FRAROM
		SÃO ROQUE DO CHOPIM	CENTRO/S.R. DO CHOPIM
		SÃO LUIS/SÃO FRANCISCO	CENTRO/S. LUIS/S. FCO.
		CIRCULAR PLANALTO	CENTRO/PLANALTO
		GUARANI	CENTRO/PLANALTO
		SÃO JOAO/GRANJA REAL	CENTRO/S.JOAO/G.REAL
		CEFET/FADEP	CENTRO/PLANALTO
REFORÇO 5	PATROLA/CENTRO	FRAROM	CENTRO/FRAROM
		SÃO ROQUE DO CHOPIM	CENTRO/S.R. DO CHOPIM
		SÃO LUIS/SÃO FRANCISCO	CENTRO/S. LUIS/S. FCO.
		CIRCULAR PLANALTO	CENTRO/PLANALTO
		GUARANI	CENTRO/PLANALTO
		SÃO JOAO/GRANJA REAL	CENTRO/S.JOAO/G.REAL
		CEFET/FADEP	CENTRO/PLANALTO

QUADRO 07 - MATRIZ DE INTEGRAÇÃO

LINHA	SENTIDO	LINHAS QUE INTEGRAM	SENTIDO
LINHAS DA REGIAO NORTE			
SÃO ROQUE DO CHOPIM	S.R.DO CHOPIM/CENTRO	GUARANI	CENTRO/PLANALTO
		CIRCULAR PLANALTO	CENTRO/PLANALTO
		SÃO JOÃO / GRANJA REAL	CENTRO/SÃO JOÃO
		V. VERDE / JD. FLORESTA	CENTRO/JD.FLORESTA
		SÃO ROQUE	CENTRO/SÃO ROQUE
		SÃO CRISTOVÃO	CENTRO/SÃO CRISTOVÃO
		GRALHA AZUL	CENTRO/GRALHA AZUL
		ALVORADA	CENTRO/ALVORADA
		NOVO HORIZONTE	CENTRO/NOVO HORIZONTE
		SÃO VICENTE	CENTRO/SÃO VICENTE
		LA SALLE 1	CENTRO/LA SALE
		LA SALLE 2	CENTRO/LA SALE
		GUARANI	CENTRO/PLANALTO
		CIRCULAR PLANALTO	CENTRO/PLANALTO
SÃO LUIZ / S. FRANCISCO	S.LUIZ-S.FCO/CENTRO	SÃO JOÃO / GRANJA REAL	CENTRO/SÃO JOÃO
		V. VERDE / JD. FLORESTA	CENTRO/JD.FLORESTA
		SÃO ROQUE	CENTRO/SÃO ROQUE
		SÃO CRISTOVÃO	CENTRO/SÃO CRISTOVÃO
		GRALHA AZUL	CENTRO/GRALHA AZUL
		ALVORADA	CENTRO/ALVORADA
		NOVO HORIZONTE	CENTRO/NOVO HORIZONTE
		SÃO VICENTE	CENTRO/SÃO VICENTE
		LA SALLE 1	CENTRO/LA SALE
		LA SALLE 2	CENTRO/LA SALE
		GUARANI	CENTRO/PLANALTO
		CIRCULAR PLANALTO	CENTRO/PLANALTO
		SÃO JOÃO / GRANJA REAL	CENTRO/SÃO JOÃO
		V. VERDE / JD. FLORESTA	CENTRO/JD.FLORESTA
FRAROM	FRAROM/CENTRO	SÃO ROQUE	CENTRO/SÃO ROQUE
		SÃO CRISTOVÃO	CENTRO/SÃO CRISTOVÃO
		GRALHA AZUL	CENTRO/GRALHA AZUL
		ALVORADA	CENTRO/ALVORADA
		NOVO HORIZONTE	CENTRO/NOVO HORIZONTE
		SÃO VICENTE	CENTRO/SÃO VICENTE
		LA SALLE 1	CENTRO/LA SALE
		LA SALLE 2	CENTRO/LA SALE
		GUARANI	CENTRO/PLANALTO
		CIRCULAR PLANALTO	CENTRO/PLANALTO
		SÃO JOÃO / GRANJA REAL	CENTRO/SÃO JOÃO
		V. VERDE / JD. FLORESTA	CENTRO/JD.FLORESTA
		SÃO ROQUE	CENTRO/SÃO ROQUE
		SÃO CRISTOVÃO	CENTRO/SÃO CRISTOVÃO
LA SALLE 1	LA SALLE/CENTRO	GRALHA AZUL	CENTRO/GRALHA AZUL
		ALVORADA	CENTRO/ALVORADA
		NOVO HORIZONTE	CENTRO/NOVO HORIZONTE
		SÃO VICENTE	CENTRO/SÃO VICENTE
		LA SALLE 1	CENTRO/LA SALE
		LA SALLE 2	CENTRO/LA SALE
		GUARANI	CENTRO/PLANALTO
		CIRCULAR PLANALTO	CENTRO/PLANALTO
		SÃO JOÃO / GRANJA REAL	CENTRO/SÃO JOÃO
		V. VERDE / JD. FLORESTA	CENTRO/JD.FLORESTA
		SÃO ROQUE	CENTRO/SÃO ROQUE
		SÃO CRISTOVÃO	CENTRO/SÃO CRISTOVÃO
		GRALHA AZUL	CENTRO/GRALHA AZUL
		ALVORADA	CENTRO/ALVORADA
LA SALLE 2	LA SALLE/CENTRO	NOVO HORIZONTE	CENTRO/NOVO HORIZONTE
		SÃO VICENTE	CENTRO/SÃO VICENTE
		LA SALLE 1	CENTRO/LA SALE
		LA SALLE 2	CENTRO/LA SALE
		GUARANI	CENTRO/PLANALTO
		CIRCULAR PLANALTO	CENTRO/PLANALTO
		SÃO JOÃO / GRANJA REAL	CENTRO/SÃO JOÃO
		V. VERDE / JD. FLORESTA	CENTRO/JD.FLORESTA
		SÃO ROQUE	CENTRO/SÃO ROQUE
		SÃO CRISTOVÃO	CENTRO/SÃO CRISTOVÃO
		GRALHA AZUL	CENTRO/GRALHA AZUL
		ALVORADA	CENTRO/ALVORADA
		NOVO HORIZONTE	CENTRO/NOVO HORIZONTE
		SÃO VICENTE	CENTRO/SÃO VICENTE



QUADRO 07 - MATRIZ DE INTEGRAÇÃO

LINHA	SENTIDO	LINHAS QUE INTEGRAM	SENTIDO
LINHAS DA REGIAO OESTE			
SÃO JOÃO/GRANJA REAL	SÃO JOÃO/CENTRO	V. VERDE / JD. FLORESTA	CENTRO/JD.FLORESTA
		SÃO ROQUE	CENTRO/SÃO ROQUE
		SÃO CRISTÓVÃO	CENTRO/SÃO CRISTÓVÃO
		GRALHA AZUL	CENTRO/GRALHA AZUL
		ALVORADA	CENTRO/ALVORADA
		AV.TUPI 1	CENTRO/TREVO PATROLA
		AV.TUPI 2	CENTRO/TREVO PATROLA
		REFORÇO 1	CENTRO/TREVO PATROLA
		REFORÇO 2	CENTRO/TREVO PATROLA
		REFORÇO 3	CENTRO/TREVO PATROLA
		REFORÇO 4	CENTRO/TREVO PATROLA
		REFORÇO 5	CENTRO/TREVO PATROLA
		NOVO HORIZONTE	CENTRO/NOVO HORIZONTE
		SÃO VICENTE	CENTRO/SÃO VICENTE
		SÃO LUIZ / S. FRANCISCO	CENTRO/S.LUIZ-S.FRANCISCO
		SÃO ROQUE DO CHOPIM	CENTRO/S. ROQUE DO CHOPIM
CEFET/FADEP	PLANALTO/CENTRO	V. VERDE / JD. FLORESTA	CENTRO/JD.FLORESTA
		SÃO ROQUE	CENTRO/SÃO ROQUE
		SÃO CRISTÓVÃO	CENTRO/SÃO CRISTÓVÃO
		GRALHA AZUL	CENTRO/GRALHA AZUL
		ALVORADA	CENTRO/ALVORADA
		AV.TUPI 1	CENTRO/TREVO PATROLA
		AV.TUPI 2	CENTRO/TREVO PATROLA
		REFORÇO 1	CENTRO/TREVO PATROLA
		REFORÇO 2	CENTRO/TREVO PATROLA
		REFORÇO 3	CENTRO/TREVO PATROLA
		REFORÇO 4	CENTRO/TREVO PATROLA
		REFORÇO 5	CENTRO/TREVO PATROLA
		NOVO HORIZONTE	CENTRO/NOVO HORIZONTE
		SÃO VICENTE	CENTRO/SÃO VICENTE
		SÃO LUIZ / S. FRANCISCO	CENTRO/S.LUIZ-S.FRANCISCO
		SÃO ROQUE DO CHOPIM	CENTRO/S. ROQUE DO CHOPIM
GUARANI	PLANALTO/CENTRO	V. VERDE / JD. FLORESTA	CENTRO/JD.FLORESTA
		SÃO ROQUE	CENTRO/SÃO ROQUE
		SÃO CRISTÓVÃO	CENTRO/SÃO CRISTÓVÃO
		GRALHA AZUL	CENTRO/GRALHA AZUL
		ALVORADA	CENTRO/ALVORADA
		AV.TUPI 1	CENTRO/TREVO PATROLA
		AV.TUPI 2	CENTRO/TREVO PATROLA
		REFORÇO 1	CENTRO/TREVO PATROLA
		REFORÇO 2	CENTRO/TREVO PATROLA
		REFORÇO 3	CENTRO/TREVO PATROLA
		REFORÇO 4	CENTRO/TREVO PATROLA
		REFORÇO 5	CENTRO/TREVO PATROLA
		NOVO HORIZONTE	CENTRO/NOVO HORIZONTE
		SÃO VICENTE	CENTRO/SÃO VICENTE
		SÃO LUIZ / S. FRANCISCO	CENTRO/S.LUIZ-S.FRANCISCO
		SÃO ROQUE DO CHOPIM	CENTRO/S. ROQUE DO CHOPIM
CIRCULAR PLANALTO	PLANALTO/CENTRO	V. VERDE / JD. FLORESTA	CENTRO/JD.FLORESTA
		SÃO ROQUE	CENTRO/SÃO ROQUE
		SÃO CRISTÓVÃO	CENTRO/SÃO CRISTÓVÃO
		GRALHA AZUL	CENTRO/GRALHA AZUL
		ALVORADA	CENTRO/ALVORADA
		AV.TUPI 1	CENTRO/TREVO PATROLA
		AV.TUPI 2	CENTRO/TREVO PATROLA
		REFORÇO 1	CENTRO/TREVO PATROLA
		REFORÇO 2	CENTRO/TREVO PATROLA
		REFORÇO 3	CENTRO/TREVO PATROLA
		REFORÇO 4	CENTRO/TREVO PATROLA
		REFORÇO 5	CENTRO/TREVO PATROLA
		NOVO HORIZONTE	CENTRO/NOVO HORIZONTE
		SÃO VICENTE	CENTRO/SÃO VICENTE
		SÃO LUIZ / S. FRANCISCO	CENTRO/S.LUIZ-S.FRANCISCO
		SÃO ROQUE DO CHOPIM	CENTRO/S. ROQUE DO CHOPIM





CÂMARA MUNICIPAL DE PATO BRANCO

Câmara Municipal de Pato Branco



PROTOCOLO GERAL 4171/2019
Data: 04/12/2019 - Horário: 10:09
Legislativo - REQ 2569/2019



Excelentíssimo Senhor
Vilmar Maccari
Presidente da Câmara Municipal de Pato Branco

REQUERIMENTO Nº 2569/2019



Requer seja oficiado ao Executivo Municipal solicitando para que seja encaminhada uma manifestação técnica da Câmara Técnica de Trânsito, Transporte e Mobilidade, do que trata o art. 9º, quanto a presente alteração legislativa do Projeto de Lei nº 166/2019, de autoria dos vereadores, Claudemir Zanco, Fabricio Preis de Mello, Januário Koslinski, Joecir Bernardi, Marco Antonio Augusto Pozza, Moacir Gregolin, Rodrigo José Correia, Ronalce Moacir Dalchiavan e Vilmar Maccari, que altera dispositivos a Lei nº 3598, de 26 de maio de 2011, que instituiu a Lei Geral do Transporte Público do Município de Pato Branco, estabelece normas gerais e específicas.

O vereador infra-assinado, **Carlinho Antonio Polazzo - PROS**, no uso de suas atribuições legais e regimentais, requer seja oficiado ao Executivo Municipal, solicitando ao departamento competente, para que encaminhe a essa Casa de Leis uma manifestação técnica da Câmara Técnica de Trânsito, Transporte e Mobilidade, do que trata o art. 9º, quanto a presente alteração legislativa prevista no Projeto de Lei nº 166/2019, de autoria dos vereadores, Claudemir Zanco, Fabricio Preis de Mello, Januário Koslinski, Joecir Bernardi, Marco Antonio Augusto Pozza, Moacir Gregolin, Rodrigo José Correia, Ronalce Moacir Dalchiavan e Vilmar Maccari, que altera dispositivos da Lei nº 3.598, de 26 de maio de 2011, que institui a Lei Geral do Transporte Público do Município de Pato Branco.

Art. 9º À Câmara Técnica de Trânsito, Transporte e Mobilidade compete:

apreciar, discutir e apresentar sugestões a respeito do transporte urbano coletivo e individual, e ônibus e veículos especiais;

I. apreciar, discutir e apresentar sugestões a respeito do transporte de cargas e trânsito de veículos e sua sinalização na área urbana e rural;



Rua Arariboia, 491, Centro - 85501-262 - Pato Branco - Paraná



(46) 3272 - 1500 / 3272 - 1548



<http://www.patobranco.pr.leg.br> / vereadorpolazzo@patobranco.pr.leg.br





CÂMARA MUNICIPAL DE PATO BRANCO

Câmara Municipal de Pato Branco



PROTOCOLO GERAL 4171/2019
Data: 04/12/2019 - Horário: 10:09
Legislativo - REQ 2569/2019



II. apreciar, discutir e apresentar sugestões a respeito de concessão, permissão e autorização para execução do serviço de transporte de passageiros, coletivo e individual, por particulares;

III. apreciar, discutir e apresentar sugestões a respeito da fixação da tarifa do serviço de transporte coletivo de passageiros, coletivo e individual.

Pato Branco, 4 de dezembro de 2019.

Carlinho Antonio Polazzo
Vereador – PROS



Rua Arariboia, 491, Centro - 85501-262 - Pato Branco - Paraná



(46) 3272 - 1500 / 3272 - 1548



<http://www.patobranco.pr.leg.br> / vereadorpolazzo@patobranco.pr.leg.br





MUNICÍPIO DE
PATO BRANCO



SECRETARIA EXECUTIVA
ASSESSORIA DE PROGRAMAS E METAS

Ofício nº 005/2020/APM

Pato Branco, 6 de janeiro de 2020.

Senhor Presidente,

Informamos aos ilustres vereadores o envio das respostas relativas aos requerimentos abaixo descritos constante do Ofício nº 935/2019-DL, de 5 de dezembro de 2019:

- Requerimentos nºs 2547, 2548, 2549, 2550, 2551, 2552, 2553, 2554, 2556, 2557, 2558, 2559, 2560, 2561, 2562, 2563, 2564, 2565, 2567, 2568, 2569, 2570, 2571, 2573/2019.

PL nº 166/2019.

Respeitosamente



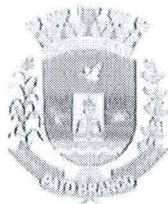
CLEVERSON MALAGI
Assessor de Programas e Metas

A Sua Excelência o Senhor
MOACIR GREGOLIN
Presidente da Câmara Municipal
Pato Branco – PR

Câmara Municipal de Pato Branco



PROTOCOLO GERAL 27/2020
Data: 14/01/2020 - Horário: 10:55
Administrativo



MUNICÍPIO DE
PATO BRANCO
Secretaria de Engenharia e Obras



Ofício nº 130/2019 - SEO

Pato Branco, 20 de Dezembro de 2019.

Senhor Presidente,

Encaminhamos as respostas das proposições relativas ao Ofício nº 935/2019.

Proposição nº2548 /2019 - Carlinho Antonio Polazzo - PROS

Requer ao DEPATRAN para que seja instalada uma faixa elevada na Av. Tupi, em frente ao Supermercado Osvaldo Cruz, entre os Bairros São Cristóvão e Alvorada.

Resposta: Solicitação encaminhada para o departamento de trânsito que está analisando a possibilidade de atendimento ao solicitado.

Proposição nº2551/2019 - Carlinho Antonio Polazzo - PROS,

Rodrigo José Correia - PSC e Ronalce Moacir Dalchiavan - PP

Requer ao DEPATRAN para que seja instalada uma faixa elevada em frente a Unidade Básica de Saúde do Bairro Fraron.

Resposta: Solicitação encaminhada para o departamento de trânsito que está analisando a possibilidade de atendimento ao solicitado.

Proposição nº2553 /2019 - Amilton Maranoski - PV

Requer ao Executivo Municipal, recapeamento asfáltico na Rua Papa João XXIII, entre a Avenida Tupi e Rua Princesa Isabel, Bairro Alvorada.

Resposta: Solicitação está na lista de espera, para próximas etapas do programa de asfalto.

Proposição nº 2554 /2019 -Amilton Maranoski - PV

Requer ao Executivo Municipal, pintura da faixa de pedestre elevada na Avenida Tupi, em frente ao imóvel nº 5550, Bairro Santo Antônio.

Resposta: Solicitação encaminhada para o departamento de trânsito que está analisando a possibilidade de atendimento ao solicitado.

Proposição nº2557 /2019 - Rodrigo José Correia - PSC e Ronalce

Moacir Dalchiavan - PP

Requer seja feita pavimentação asfáltica urgentemente na Rua Antônio Lorenzetti, no Bairro Veneza.

Resposta: Solicitação encaminhada para o departamento de trânsito que está analisando a possibilidade de atendimento ao solicitado.

Proposição nº2558/2019 - Rodrigo José Correia - PSC

Requer. inclusão no Programa Asfalto 100% da Rua Abrão Ribeiro, Loteamento Paulo Afonso e Bairro Planalto.

Resposta:Solicitação está na lista de espera, para próximas etapas do programa de asfalto.

Proposição nº2559/2019 - Rodrigo José Correia - PSC

Requer inclusão no Programa Asfalto 100% da Rua Dom Pedro 1 - Bairro Alvorada.

Resposta:Solicitação está na lista de espera, para próximas etapas do programa de asfalto.

Proposição nº2561/2019 - Rodrigo José Correia - PSC

Requer inclusão no Programa Asfalto 100% da Rua Gomercindo Palagi - Bairro Sambugaro.

Resposta:Solicitação está na lista de espera, para próximas etapas do programa de asfalto.

Proposição nº2564/2019 - Rodrigo José Correia - PSC

Requer inclusão no Programa Asfalto 100% da Rua Joaquim Nabuco - Bairro Fraron.

Resposta:Solicitação está na lista de espera, para próximas etapas do programa de asfalto.



Proposição nº 2569/2019 - Carlinho Antonio Polazzo - PROS

Requer seja oficiado ao Executivo Municipal solicitando para que seja encaminhada uma manifestação técnica da Câmara Técnica de Trânsito, Transporte e Mobilidade, do que trata o art. 9º, quanto a presente alteração legislativa do Projeto de Lei nº 166/2019, de autoria dos vereadores, Claudemir Zanco, Fabrício Preis de Mello, Januário Koslinski, Joecir Bernardi, Marco Antonio Augusto Pozza, Moacir Gregolin, Rodrigo José Correia, Ronalce Moacir Dalchiavan e Vilmar Maccari, que altera dispositivos a Lei nº 3598, de 26 de maio de 2011, que instituiu a Lei Geral do Transporte Público do Município de Pato Branco, estabelece normas gerais e específicas.

Resposta: Solicitamos prazo para encaminhar resposta.

Respeitosamente,



Frederico Demario Pimpão
Secretario de Engenharia e Obras
Port. 368/2014

A Sua Excelência o Senhor
Vilmar Maccari
Presidente da Câmara Municipal
Pato Branco – PR



CÂMARA MUNICIPAL DE
PATO BRANCO

COMISSÃO DE JUSTIÇA E REDAÇÃO

Recebi nesta data, na condição de Presidente da **COMISSÃO DE JUSTIÇA E REDAÇÃO**, abaixo assinado, conforme estabelece o artigo 133-A, do Regimento Interno do Poder Legislativo Municipal, o Projeto de Lei nº 166/2019.

Pato Branco, 6 de fevereiro de 2020.

Fabricio Preis de Mello - PSD

Presidente

Relator: Rodrigo

Data: 07/02/2020



Rua Arariboia, 491, Centro - 85501-262 - Pato Branco - Paraná

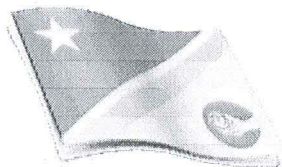


(46) 3272 - 1500 / 3272 - 1513



<http://www.patobranco.pr.leg.br> / rozane@patobranco.pr.leg.br





CÂMARA MUNICIPAL DE PATO BRANCO



COMISSÃO DE JUSTIÇA E REDAÇÃO

Eu, Vereador **Rodrigo José Correia -PSC**, membro da Comissão de Justiça e Redação, recebi na última segunda-feira (10 de fevereiro de 2020) o Projeto de Lei nº 166/2019, que altera dispositivos da Lei nº 3.598, de 26 de maio de 2011, que institui a Lei Geral do Transporte Público do Município de Pato Branco, estabelece normas gerais e específicas, ocorre que, este Vereador/Relator é proponente do referido Projeto de Lei, o que caracteriza impedimento em relatar a referida matéria.

Observando a composição da Comissão de Justiça e Redação, observo que há membros que não são proponentes da matéria em tela, estando aptos a relatar a mesma, logo, devolvo o Projeto de Lei 166/2019 ao Presidente da Comissão de Justiça e Redação, Vereador Fabricio Preis de Mello para que redistribua-o.

Atenciosamente.

Pato Branco, 12 de fevereiro de 2020.

Rodrigo Correia
Rodrigo José Correia
Vereador – PSC



Rua Arariboia, 491, Centro - 85501-262 - Pato Branco - Paraná



(46) 3272 - 1500 / 3272 - 1534



<http://www.patobranco.pr.leg.br> / vereadorrodriigo@patobranco.pr.leg.br





CÂMARA MUNICIPAL DE PATO BRANCO

Câmara Municipal de Pato Branco



PROTOCOLO GERAL 258/2020
Data: 17/02/2020 - Horário: 08:39
Legislativo - REQ 167/2020



Excelentíssimo Senhor
Moacir Gregolin
Presidente da Câmara Municipal de Pato Branco


REQUERIMENTO Nº 167/2020



Reiterando: Requer ao Executivo Municipal, solicitando ao DEPATRAN, para que encaminhe manifestação técnica referente a Câmara Técnica de Trânsito, Transporte e Mobilidade, do que trata o art 9, quanto a presente alteração legislativa do Projeto de Lei nº 166/2109, de autoria dos vereadores Claudemir Zanco - PDT, Fabricio Preis de Mello - PSD, Januário Koslinski - PSDB, Joecir Bernardi - SD, Marco Antonio Augusto Pozza - PSD, Moacir Gregolin - MDB, Rodrigo José Correia - PSC, Ronalce Moacir Dalchiavan - PP e Vilmar Maccari - PDT, que altera dispositivos da lei 3598 de 26 de maio de 2011, que Insitui a Lei Geral de Transporte Público do Município de Pato Branco, estabelece normas gerais e específicas.

O vereador infra-assinado, **Amilton Maranoski - PV**, no uso de suas atribuições legais e regimentais, requer seja oficiado ao **Executivo Municipal**, solicitando ao **DEPATRAN**, para que seja encaminhado uma manifestação técnica da Câmara Técnica de Trânsito, Transporte e Mobilidade, do que trata o art 9, quanto a presente alteração legislativa do **Projeto de Lei nº 166/2109**, de autoria dos vereadores Claudemir Zanco, Fabricio Preis de Mello, Januario Koslinki, Joecir Bernardi, Marco Antonio Augusto Pozza, Moacir Gregolin, Rodrigo Jose Correia, Ronalce Moacir Dalchiavon e Vilmar Macari, que altera dispositivos a Lei nº 3598, de 26 de maio de 2011, que instituiu a Lei Geral do Transporte Público do Município de Pato Branco, estabelece normas gerais e específicas.

Nestes termos, pede deferimento.
Pato Branco, 14 de fevereiro de 2020


Amilton Maranoski
Vereador - PV



Rua Arariboia, 491, Centro - 85501-262 - Pato Branco - Paraná

(46) 3272 - 1500 / 3272 - 1523

✉ <http://www.patobranco.pr.leg.br> / vereadoramiltonmaranoski@patobranco.pr.leg.br





MUNICÍPIO DE
PATO BRANCO



SECRETARIA EXECUTIVA
ASSESSORIA DE PROGRAMAS E METAS

Ofício nº 29/2020/APM

Pato Branco, 19 de março de 2020.

Senhor Presidente,

Informamos aos ilustres vereadores o envio das respostas relativas aos requerimentos abaixo descritos constante do Ofício nº 47/2020-DL, de 18 de fevereiro de 2020:

- Requerimentos nºs 157, 160, 161, 163, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194/2020.

PL nº 166/2019.

Respeitosamente


CLEVERSON MALAGI
Assessor de Programas e Metas

A Sua Excelência o Senhor
MOACIR GREGOLIN
Presidente da Câmara Municipal
Pato Branco – PR

Câmara Municipal de Pato Branco



PROTOCOLO GERAL 752/2020
Data: 08/04/2020 - Horário: 16:26
Administrativo



Prefeitura Municipal de Pato Branco

Secretaria Municipal de Engenharia e Obras.

Ofício nº 11/2020– SEO

Ref.: Resposta a solicitação.

Pato Branco (PR), 19 de março de 2020.

Senhor Presidente,

Venho por meio deste, encaminhar as respostas das solicitações pertinentes a esta secretaria, relativo ao Ofício nº 47/2019 da Câmara Municipal, direcionado ao executivo municipal.

Proposição nº 157/2020

Requer seja enviado à esta Casa de Leis informações a respeito da obra da bacia de contenção do Bairro Bonatto.

Resposta: Após rescisão contratual, a obra está sendo executada pelos servidores municipais e máquinas pertencentes a frota da prefeitura, em relação aos valores gastos não temos como estimar pois os servidores não trabalham apenas nesta obra.

Proposição nº 160/2020

Requer ao Executivo Municipal informações se a Lei nº 321/1978 está sendo cumprida com base no Art. 67, parágrafo 1º ou no Art. 200, para posteriormente emitir parecer ao Projeto de Lei nº 187/2019.

Resposta: Segundo levantamento realizado a solicitação já foi respondida a via memorando.

Proposição nº 161/2020

Requer ao Executivo Municipal a inclusão no Programa Asfalto 100%, a Rua Padre Claret, com início na -Rua Munhoz da Rocha; a Rua Josefina Maria Leonardi, com início na esquina da Rua José Leonardi, no Bairro Aeroporto.

Resposta: Solicitação incluída na lista de espera.

Proposição nº 163/2020

Requer ao Executivo Municipal para que o mesmo realize com urgência a revitalização do calçamento no final da Rua Castro Alves, no Bairro São Cristóvão.

Resposta: Solicitação encaminhada para o Departamento de Obras fazer os levantamentos necessários.

Proposição nº 167/2020

Requer ao Executivo Municipal, solicitando ao DEPATRAN, para que encaminhe manifestação técnica referente a Câmara Técnica de Trânsito, Transporte e Mobilidade, do que trata o art 9, quanto a presente alteração legislativa do Projeto de Lei nº 166/2109, de autoria dos vereadores Claudemir Zanco - PDT, Fabrício Preis de Mello - PSD, Januário Koslinski - PSDB, Joecir

Bernardi - SD, Marco Antonio Augusto Pozza - PSD, Moacir Gregolin - MDB, Rodrigo José Correia - PSC, Ronalce Moacir Dalchiavan - PP e Vilmar Maccari - PDT, que altera dispositivos da lei 3598 de 26 de maio de 2011, que Institui a Lei Geral de Transporte Público do Município de Pato Branco, estabelece normas gerais e específicas.

Resposta: Solicitação encaminhada para o setor competente, aguardamos parecer para após encaminhá-lo a câmara.

Proposição nº 168/2020

Requer inclusão no Programa Asfalto 100% da Rua Deziderio Favetti - Bairro São Francisco

Resposta: Solicitação acrescentada a lista de espera.

Proposição nº 169/2020

Requer inclusão no Programa Asfalto 100% da Rua Geraldo Veronese - Bairro São Francisco

Resposta: Solicitação acrescentada a lista de espera.

Proposição nº - 172/2020

Requer a substituição das lâmpadas dos postes de iluminação pública da Rua Fernando Ferrari, no Bairro Industrial, para lâmpadas de led, ou ainda, se for o caso, que seja adotada outra medida a fim de melhorar a qualidade da iluminação no referido local.

Resposta: Solicitação encaminhada para o setor responsável fazer a manutenção.

Proposição nº - 177/2020

Requer seja notificado o proprietário do Lote 06 Quadra 405, localizado na Rua José Fraron cruzamento com o Rua José Tatto - Bairro Fraron, para que o mesmo edifique a calçada, conforme preceitua a Lei Municipal nº 3.351, de 06 de abril de 2010.

Resposta: Solicitação encaminhada para o setor responsável fazer os procedimentos cabíveis.

Proposição nº 178/2020

Requer seja notificado o proprietário da Chácara nº 148, localizada na Rua Itabira, Bairro Cadorin, próximo a Escola Irmãs Teatinas, para que o mesmo edifique a calçada, conforme preceitua a Lei Municipal nº 3.351, de 06 de abril de 2010.

Resposta: Solicitação encaminhada para o setor responsável fazer os procedimentos cabíveis.

Proposição nº 182/2020

Requer seja providenciada a pintura da sinalização horizontal no asfalto da Rua General Osório, Bairro Sudoeste.

Resposta: Solicitação encaminhada para o setor responsável fazer os levantamentos necessários.

Proposição nº 183/2020

Requer o desentupimento da boca de lobo da rua Paraná esquina com Maria Bueno, bairro Trevo da Guarani.

Resposta: Solicitação encaminhada para o setor responsável fazer vistoria.

Proposição nº 184/2020

Requer reparos no bueiro da rua Tamoio esquina com rua Farrapos, bairro Trevo da Guarani.

Resposta: Solicitação encaminhada para o setor responsável fazer vistoria.

Proposição nº 185/2020

Requer providências para o escoamento das águas pluviais na rua Paraná, em frente ao estabelecimento nº 1827, bairro Trevo Guarani.

Resposta: Solicitação encaminhada para o setor responsável

Proposição nº 187/2020

Requer a tomada de providências para manutenção da calçada e efetive a limpeza dos terrenos públicos localizados na rua Clevelândia, próximo a Unidade Básica de Saúde.

Resposta: Solicitação encaminhada para o setor responsável para fazer os procedimentos cabíveis.

Proposição nº 1880/2020

Requer operação tapa buraco na rua Édimo Pasto esquina com Marginal da BR-158, bairro Bela Vista.

Resposta: Solicitação encaminhada para o setor responsável.

Proposição nº 189/2020

Requer operação tapa buraco na rua Araras esquina com rua Das Garças, Bairro Planalto.

Resposta: Solicitação encaminhada para o setor responsável.

Proposição nº 192/2020

Requer a elaboração de projeto para ampliação da rede de esgoto, na Rua Governador Jorge Lacerda e, posteriormente, seja protocolado a solicitação junto à Sanepar.


Resposta: A rede de esgoto é executada pela Sanepar, o solicitação deve ser encaminhada a empresa.

Proposição nº 193/2020

Requer seja concluída a intervenção nas galerias pluviais, que está sendo executada na Estrada Pioneiro Antonio Carraro - Gralha Azul

Resposta: A execução está sendo realizada pela municipalidade, a tubulação será concluída antes da execução da pavimentação.

Atenciosamente



Frederico Demario Pimpão
Secretário de Engenharia e Obras
Port. 368/2014

Ao Senhor
Moacir Gregolin
Presidente da Câmara Municipal
Pato Branco – PR



MUNICÍPIO DE
PATO BRANCO



SECRETARIA EXECUTIVA
ASSESSORIA DE PROGRAMAS E METAS

Ofício nº 37/2020/APM

Pato Branco, 8 de abril de 2020.

Senhor Presidente,

Informamos aos ilustres vereadores o envio das respostas relativas aos requerimentos e ofícios abaixo descritos:

* Ofício nº 35/2020-DL, de 13 de fevereiro de 2020:

Requerimento nº 115/2020

* Ofício nº 47/2020-DL, de 18 de fevereiro de 2020:

Requerimento nº 167/2020 PL nº 166/2019

* Ofício nº 77/2020-DL, de 3 de março de 2020:

Requerimentos nºs 255, 259/2020

* Ofício nº 84/2020-DL, de 5 de março de 2020:

Requerimentos nºs 284, 279, 300/2020

* Ofício nº 92/2020-DL, de 4 de março de 2020:

Requerimento nº 296/2020

* Ofício nº 99/2020-DL, de 10 de março de 2020:

Requerimentos nºs 306, 310, 313, 323/2020

* Ofício nº 114/2020-DL, de 12 de março de 2020:

Requerimento nº 241/2020

Respeitosamente


CLEVERSON MALAGI
Assessor de Programas e Metas

A Sua Excelência o Senhor
MOACIR GREGOLIN
Presidente da Câmara Municipal
Pato Branco – PR

Câmara Municipal de Pato Branco



PROTOCOLO GERAL 764/2020
Data: 09/04/2020 - Horário: 09:59
Administrativo



Prefeitura Municipal de Pato Branco

Secretaria Municipal de Engenharia e Obras.

Ofício nº 023/2020– SEO

Ref.: Resposta a solicitação.

Pato Branco (PR), 30 de Março de 2020.

Senhor Presidente,

Venho por meio deste, encaminhar as respostas das solicitações pertinentes a esta secretaria, sendo assuntos relativos ao departamento de trânsito, abaixo a indicação dos ofícios encaminhados pela Câmara Municipal, com os números de requerimento.

Ofício nº 35/2020

Requerimento nº -115/2020

Requer ao Executivo Municipal a instalação de pontos de ônibus para o transporte coletivo no bairro Paulo Afonso.

Resposta: De acordo com o Chefe da Divisão de Transporte do Depatran o local mencionado inclui o sistema de transporte coletivo regular, contando com pontos de embarque e desembarque de passageiros, entretanto quanto as estruturas de cobertura e de calçada, estas serão providenciadas após a recuperação de estruturas retiradas da Avenida Tupi que serão realocadas.

Requerimento nº -241/2020

Requer ao Executivo Municipal para que informe a previsão de término da sinalização em frente aos novos pontos de ônibus instalados.

Resposta: De acordo com o Chefe da Divisão de Trânsito do Depatran as obras serão retomadas após 18 de março de 2020, depois da finalização do processo licitatório.

Ofício 47/2020



Requerimento nº -167/2020

Requer ao Executivo Municipal manifestação técnica da Câmara Técnica de Trânsito, Transporte e Mobilidade, acerca da alteração legislativa pretendida pelo Projeto de Lei nº 166/2019.

Resposta: De acordo com o Chefe da Divisão de Transporte do Depatran requerimento foi encaminhado à supramencionada Câmara Técnica para análise e manifestação do Projeto de Lei nº 166/2019.

Ofício nº 77/2020

Requerimento nº -255/2020

Requer ao Executivo Municipal para que se estude a viabilidade para implantação de semáforo na esquina da Rua José Antônio da Silva, esquina com a Rua Tocantins.

Resposta: De acordo com o Chefe da Divisão de Trânsito do Depatran semáforo poderá ser instalado após execução da 3ª etapa do plano de modernização do sistema viário de Pato Branco.

Requerimento nº -259/2020

Requer ao Executivo Municipal para que informe se já existe um projeto indicando onde serão instalados os semáforos de pedestres.

Resposta: De acordo com o Chefe da Divisão de Trânsito do Depatran instalação será priorizada em locais com grande número de pedestres, com elevado índice de acidentes e locais onde a possibilidade de circulação de pessoas com dificuldade de locomoção é maior.

Ofício nº 84/2020

Requerimento nº -284/2020

Requer ao Executivo Municipal a instalação de um redutor de velocidade na Rua Iguatemi em frente ao imóvel nº 75, bairro Pinheirinho.

Resposta: De acordo com o Chefe da Divisão de Trânsito do Depatran será realizado um estudo técnico no local, entretanto é possível afirmar preliminarmente que o local fica entre duas preferenciais e possui extensão elevada.

Requerimento nº -279/2020

Requer ao Executivo Municipal a mudança de ponto de ônibus da Rua Áurea Zandoná em frente a mercearia Lima, para a Rua Nelson Colla, em frente ao imóvel nº 10.

Resposta: De acordo com o Chefe da Divisão de Transporte do Depatran o local em que o ponto de embarque e desembarque de passageiros do transporte coletivo foi escolhido após análise quantitativa da população do loteamento Paulo Afonso. Também a mudança implicará em ônus ao poder público, visto que já ocorreu a estruturação de base de sustentação do mencionado ponto.

Requerimento nº -300/2020

Requer ao Executivo Municipal a instalação de ponto de ônibus na Rua Antônio Ascari, Bairro Cristo Rei, entre as quadras das Ruas Romano Radaelli e Vicente Ferreira Ascari.

Resposta: De acordo com o Chefe da Divisão de Transporte do Depatran existe ponto de embarque e desembarque de passageiros do transporte coletivo na Rua Antonio Ascari, entre a Rua Romano Radaelli e Domingos Mattos, entretanto ainda não foi instalada a estrutura de cobertura, o que deve ocorrer em proxima fase de melhorias do sistema de transporte coletivo. Também o local já inclui mapa de instalação de calçada.

Ofício nº 92/2020-DL

- Encaminhado ao Senhor Robertinho da Luz Dolenga, Diretor do Depatran - Departamento Municipal de Trânsito.

Requerimento nº -296/2020

Requer ao Executivo Municipal a remoção de carcaça de veículo estacionado e abandonado na Rua Domingos de Mattos, em frente à Escola Irmã Dulce, no Bairro Cristo Rei.

Resposta: De acordo com o Coordenador de Fiscalização de Trânsito do Depatran o veículo foi notificado e removido do local.

Ofício nº 99/2020

Requerimento nº -306/2020

Requer ao Executivo Municipal a substituição das placas de sinalização vertical localizadas na localidade Passo da Ilha.

Resposta: De acordo com o Chefe da Divisão de Trânsito do Depatran as placas estão em bom estado, porém os suportes estão deteriorados. Será feita a aquisição do material e a execução será realizada observada a programação do Órgão.



Requerimento nº -310/2020

Requer ao Executivo Municipal a mudança de ponto de ônibus da Rua Ivaí em frente ao imóvel nº 677 para em frente ao terreno baldio existente ao lado, no bairro Jardim Floresta.

Resposta: De acordo com o Chefe da Divisão de Transporte do Depatran, o local atende de maneira eficiente a população daquela localidade, entretanto será realizado novas análises a fim de se verificar a necessidade de mudança.

Requerimento nº -313/2020

Requer ao Executivo Municipal para que seja melhorada a sinalização de trânsito em frente a escola Dona Frida, localizada na Rua Tocantins.

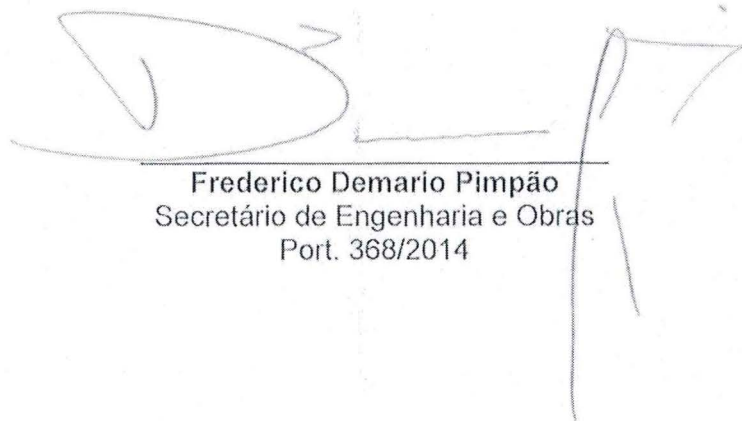
Resposta: De acordo com o Chefe da Divisão de Trânsito do Depatran será realizada intervenção viária (sinalização) no local, observada a programação do Órgão.

Requerimento nº -323/2020

Requer ao Executivo Municipal que notifique o proprietário do veículo abandonado na Rua Castro Alves, entre as Ruas Princesa Isabel e Itá, visando a remoção.

Resposta: De acordo com o Coordenador de Fiscalização de Trânsito do Depatran foi entregue a notificação para a retirada do veículo.

Atenciosamente



Frederico Demario Pimpão
Secretário de Engenharia e Obras
Port. 368/2014

Ao Senhor
Moacir Gregolin
Presidente da Câmara Municipal
Pato Branco – PR



MUNICÍPIO DE
PATO BRANCO

Secretaria de Engenharia, Obras e Serviços Públicos
DEPATRAN - Departamento Municipal de Trânsito

Rua Tapir, 1161, Centro • CEP 85.501-046 • Pato Branco • PR
46 3902.1350 / 3902.1355 depatran@pato Branco.pr.gov.br www.pato Branco.pr.gov.br



Pato Branco, Pr, 08 de Maio de 2020.

Ofício nº 026 /2020 / OGTCM.
Do Diretor do DEPATRAN.

Ao Sr. Moacir Gregolin.

MD. Presidente da Câmara Municipal.

Assunto: Resposta ao Projeto de Lei 166/2019.

Reg. 167/2020

Amilton

Encaminho resposta do Chefe da Divisão do Transporte Coletivo, sobre análise e proposta de alteração do Projeto de Lei 166/2019, requerida pelo Sr. Vereador Amilton Maranoski.

Atenciosamente.

Recebi em ____/____/2020


Robertinho da Luz Dolenga
Diretor de Departamento
de Trânsito
Portaria 242/2019

Câmara Municipal de Pato Branco



PROTOCOLO GERAL 1081/2020
Data: 11/05/2020 - Horário: 14:44
Administrativo



MUNICÍPIO DE
PATO BRANCO

Secretaria de Engenharia, Obras e Serviços Públicos
DEPATRAN - Departamento Municipal de Trânsito



Rua Tapir, 1161, Centro • CEP 85.501-046 • Pato Branco • PR
46 3902.1350 / 3902.1355 depatran@patobranco.pr.gov.br www.patobranco.pr.gov.br

Pato Branco, Pr, 06 de Maio de 2020.

Memorando nº 034/2020 .

Do Coordenador do OGTCM.

Ao Diretor DEPATRAN.

Assunto: Resposta solicitação e apresentação de proposta ao Projeto de Lei 166/2019.

Em atenção a solicitação efetuada em reunião com os Srs. Vereadores Claudemir Zanco, Fabricio Preis de Mello e Sr. Amilton Maranoski, no dia 05/05/2020, na sede deste departamento de trânsito DEPATRAN, onde os mesmos elencaram as solicitações do setor do transporte por fretamento de abertura mais autorizações, com possível alteração da Legislação Municipal, informo:

Esta Coordenadoria objetivando o equilíbrio entre as modalidades que compõe o sistema do transporte coletivo, através de registro de dados, e em detrimento da fragilidade que a evasão de passageiros no transporte público, possa gerar a quebra do sistema, com a possível alteração em uma de suas modalidades. Analisou a Proposta de alteração da Lei Geral dos Transporte através do Projeto de Lei 166/2019. E neste sentido e com o fito de garantia dessa segurança, observa-se que o colegiado dos legisladores de nosso Município no momento de construção e aprovação da Lei Geral dos Transportes, Lei 3.598 de 26 de maio de 2011, em seu Capítulo III trata do Transporte por Fretamento e no Capítulo IV do Transporte de Escolares, com regras e normas garantidoras do sistema. Desta forma a revisão neste momento do quantitativo de vagas para autorizações dentro do transporte por fretamento, deve ser criteriosamente analisado, para não ser fonte de desequilíbrio de todo o sistema.

Para tanto segue abaixo proposta desta coordenadoria para alteração do projeto de Lei nº166/2019, na seguinte forma:

Art. 1º O Art. 120 do Lei 3.598 de 26 de maio de 2011, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 120. Na execução de serviços de fretamento, só poderá ser utilizado veículos com capacidade mínima de 15(quinze) Lugares, classificados como ônibus ou micro-ônibus, devidamente identificados, com idade inferior a 20 anos para ônibus e 15

anos para micro-ônibus, que atendam às especificações de segurança exigíveis na legislação pertinente.

§ 1º Ocorrendo quebra por motivo mecânico, acidente de trânsito ou dano de maior gravidade no veículo autorizado a prestar o serviço de fretamento a que se refere esta lei, poderá o Autorizatório utilizar outro por até 15(quinze) dias se necessário, mediante aprovação do Órgão Gestor após apresentação de laudo mecânico.

§2º Terão 24(vinte e quatro) meses da promulgação desta lei, para a adequação dos requisitos do *caput* deste artigo, os Autorizatório já existentes."

Art. 2º O art. 124 da Lei 3.598 de 26 de maio de 2011, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 124. Além do número de veículos ônibus e micro-ônibus utilizados pela concessionária do transporte público coletivo regular de passageiros por ônibus, o Município poderá emitir Autorizações para execução de serviços de fretamento contínuo a terceiros. Tais autorizações não poderão exceder a 10%(dez por cento) da mesma quantidade de veículos da frota do Transporte Coletivo Regular de Passageiros.

§1º A Coordenadoria do Órgão Gestor efetuará o controle deste limite, por meio de emissão de autorizações.

§ 2º As Autorizações só poderão ser emitidas após apresentação, pelo Autorizatório de contrato celebrado com a empresa contratante do serviço de fretamento, até o número limite fixado no *caput* deste artigo.

§ 3º Em casos específicos de crescimento de demanda nas indústrias e não havendo a possibilidade do transporte público regular efetuar o transporte, a Coordenadoria do Órgão Gestor poderá a critério expedir autorização a título precário com período de validade pré-fixado. No mesmo sentido quando houver demanda sazonal.

A) Nos casos previsto neste parágrafo, deverá a empresa contratante do serviço de fretamento comprovar junto ao Órgão Gestor o acréscimo, no número de funcionários e a demanda necessária do transporte.

§ 4º quando houver crescimento no número de veículos da frota do transporte coletivo regular de passageiros, as autorizações para fretamento seguirão a lista de espera criada pelo órgão gestor, na qual deverá estar registrada a data, o nome, telefone de contato, do pretendente, devendo obedecer a ordem cronológica de registro junto ao Órgão gestor."

Art. 3º O art. 130 da Lei 3.598 de 26 de maio de 2011, passa a vigorar com a seguinte redação:

" Art. 130. No transporte Escolar com mais de 05(cinco) estudantes com idade até 06 (seis) anos, em ônibus ou micro-ônibus, é obrigatória a presença de uma pessoa para acompanhamento dos estudantes, denominado "monitor"

Parágrafo único. Fica o Autorizatário obrigado cadastrar o "monitor" junto ao Depatran, devendo para tanto o mesmo estar de acordo com a leis trabalhistas e legais para a função".

Art. 4º o inciso I, do art. 131 da Lei 3.598 de 26 de maio de 2011, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 131....

I. Idade máxima de 15(quinze) anos para veículos tipo micro-ônibus e 20(vinte) anos para ônibus."

X....

XI. Para as autorizações já existentes, os Autorizatários terão 24(vinte e quatro) meses para se adequar normas do inciso I."

Atenciosamente.

Recebi em ____/____/2020

Jacir Gonçalves da Rocha
Chefe Divisão Transporte Coletivo
Portaria 290/17



CÂMARA MUNICIPAL DE
PATO BRANCO

Câmara Municipal de Pato Branco



PROTOCOLO GERAL 1515/2020
Data: 09/06/2020 - Horário: 10:06
Legislativo - PCRJ 26/2020



COMISSÃO DE JUSTIÇA E REDAÇÃO

PARECER DO PROJETO DE LEI Nº 166/2019

Autor: Todos os vereadores

Relator: Amilton Maranoski (PL)

Súmula:

Declara dispositivos a Lei n 3.598 de 26 de maio de 2011, que institui a Lei Geral do Transporte Público do município de Pato Branco, estabelece normas gerais e específicas.

RELATÓRIO

Este projeto que altera dispositivos da Lei N 3.598 de 26 de maio de 2011, passa a vigorar com emendas modificativas n01/2020 e n02/2020, elaboradas por membro da Comissão de Justiça e Redação, conforme resposta, solicitada ao Coordenador do OGTCM, através do Depatran, objetivando o equilíbrio entre as modalidades que compõe o Sistema de Transporte Coletivo, através de registro de dados em detrimento da fragilidade que a evasão de passageiros no transporte público, possa gerar a quebra do sistema. Após isso a possível alteração em uma das modalidades que a proposta da alteração da Lei Geral dos Transportes, através do projeto de lei 166/2019, dever ser criteriosamente analisada, para não ser fonte de desequilíbrio de todo o sistema.

VOTO DO RELATOR

Após análise do projeto de Lei, pelo interesse público e pela legalidade, optamos por exarar **PARECER FAVORAVEL**, a regular tramitação do mesmo, por esta Casa de Leis.

É o nosso parecer, SMJ.



Rua Arariboia, 491, Centro - 85501-262 - Pato Branco - Paraná

(46) 3272 - 1500 / 3272 - 1523

✉ <http://www.patobranco.pr.leg.br> / vereadoramiltonmaranoski@patobranco.pr.leg.br





CÂMARA MUNICIPAL DE PATO BRANCO



Pato Branco, 03 de junho de 2020.

Fabricio Preis de Mello - PSD
Presidente

Joecir Bernardi - PSD
Membro

Amilton Maranoski - PL
Membro -Relator

Rodrigo José Correia (PODEMOS)
Membro

Marínes Gerhardt - PSDB
Membro



Rua Arariboia, 491, Centro - 85501-262 - Pato Branco - Paraná



(46) 3272 - 1500 / 3272 - 1523



<http://www.patobranco.pr.leg.br> / vereadoramiltonmaranoski@patobranco.pr.leg.br





Excelentíssimo Senhor
MOACIR GREGOLIN
Presidente da Câmara Municipal de Pato Branco

Câmara Municipal de Pato Branco



PROTOCOLO GERAL 1528/2020
Data: 09/06/2020 - Horário: 15:29
Legislativo - EM 35/2020

Os vereadores que abaixo assinam, **membros da Comissão de Justiça e Redação**, no uso de suas prerrogativas legais e regimentais, apresentam para a apreciação do douto Plenário desta Casa de Leis, a seguinte **EMENDA MODIFICATIVA** ao Projeto de Lei nº 166/2019, que altera dispositivos a Lei nº 3.598, de 26 de maio de 2011, que instituiu a Lei Geral do Transporte Público do Município de Pato Branco, estabelece normas gerais e específicas.

EMENDA MODIFICATIVA Nº 01:

Modifica o art. 1º, do Projeto de Lei nº 166/2019, passando a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º

Art. 124. Além do número de veículos ônibus e micro-ônibus utilizados pelas Concessionárias do Transporte Público Coletivo Regular de Passageiros por Ônibus, o município poderá emitir Autorizações para execução de serviços de fretamento contínuo a terceiros, para atender a demanda das empresas e indústrias locais.

§ 1º As autorizações referidas no *caput* poderão exceder somente a 10% (dez por cento) da mesma quantidade de veículos da frota do Transporte Coletivo Regular de Passageiros.

§ 2º A Coordenadoria do Órgão Gestor efetuará o controle do limite estipulado no § 1º por meio de emissão de autorizações.

§ 3º As Autorizações só poderão ser emitidas após apresentação, pelo Autorizatório de contrato celebrado com a empresa contratante do serviço de fretamento, até o número limite fixado no *caput* deste artigo.

§ 4º Em casos específicos de crescimento de demanda nas indústrias e não havendo a possibilidade do transporte público regular efetuar o transporte, a Coordenadoria do Órgão Gestor poderá a critério expedir autorização a título precário com período de validade pré-fixado e no mesmo sentido quando houver demanda sazonal.

§ 5º Nos casos previsto no § 4º deverá a empresa contratante do serviço de fretamento comprovar junto ao Órgão Gestor o acréscimo, no número de funcionários e a demanda necessária do transporte.

§ 6º Quando houver crescimento no número de veículos da frota do transporte coletivo regular de passageiros, as autorizações para





CÂMARA MUNICIPAL DE PATO BRANCO



fretamento seguirão a lista de espera criada pelo órgão gestor, na qual deverá estar registrada a data, o nome, telefone de contato, do pretendente, devendo obedecer a ordem cronológica de registro junto ao Órgão Gestor."

Pato Branco, 9 de junho de 2020.


Amilton Maranoski - PL
Relator


Fabricio Preis de Mello - PSD
Presidente


Joecir Bernardi - PSD
Membro


Marines Boff Gerhardt - PSDB
Membro


Rodrigo José Correia - Podemos
Membro





CÂMARA MUNICIPAL DE PATO BRANCO



Excelentíssimo Senhor
MOACIR GREGOLIN
Presidente da Câmara Municipal de Pato Branco

Câmara Municipal de Pato Branco



PROTOCOLO GERAL 1530/2020
Data: 09/06/2020 - Horário: 15:52
Legislativo - EM 36/2020

Os vereadores que abaixo assinam, **membros da Comissão de Justiça e Redação**, no uso de suas prerrogativas legais e regimentais, apresentam para a apreciação do duto Plenário desta Casa de Leis, a seguinte **EMENDA MODIFICATIVA** ao Projeto de Lei nº 166/2019, que altera dispositivos a Lei nº 3.598, de 26 de maio de 2011, que instituiu a Lei Geral do Transporte Público do Município de Pato Branco, estabelece normas gerais e específicas.

EMENDA MODIFICATIVA Nº 02:

Modifica a redação do art. 2º do Projeto de Lei nº 166/2019, com o objetivo de alterar o "parágrafo único" do art. 130 da Lei nº 3.598, de 2011, que passará a vigorar com o seguinte teor:

"Art. 2º

Art. 130.

Parágrafo único. Fica o Autorizatário obrigado cadastrar o "monitor" junto ao Depatran, devendo o mesmo estar regularizado com a leis trabalhistas para a contratação."

Pato Branco, 9 de junho de 2020.


Amilton Maranoski - PL
Relator


Fabricio Preis de Mello - PSD
Presidente


Joecir Bernardi - PSD
Membro


Marines Boff Gerhardt - PSDB
Membro


Rodrigo José Correia - Podemos
Membro





CÂMARA MUNICIPAL DE
PATO BRANCO

COMISSÃO DE POLÍTICAS PÚBLICAS

Recebi nesta data, na condição de Presidente da COMISSÃO DE POLÍTICAS PÚBLICAS, abaixo assinado, conforme estabelece o artigo 133-A, do Regimento Interno do Poder Legislativo Municipal, o Projeto de Lei nº 166/2019.

Pato Branco, 9/6/2020.


Ronalce Moacir Dalchiavan - PP
Presidente

Relator: Claudemir Fanco

Data: 15/06/2020



Rua Arariboia, 491, Centro - 85501-262 - Pato Branco - Paraná
(46) 3272 - 1500 / 3272 - 1513



<http://www.patobranco.pr.leg.br> / rozane@patobranco.pr.leg.br





COMISSÃO DE POLÍTICAS PÚBLICAS
Parecer ao Projeto de Lei nº 166/2019

Os membros da Comissão de Políticas Públicas se reuniram para analisar e emitir parecer ao **Projeto de Lei nº166 - Altera dispositivos a Lei nº 3.598, de 26 de maio de 2011, que instituiu a Lei Geral do Transporte Público do Município de Pato Branco, estabelece normas gerais e específicas.**

O presente Projeto de Lei busca uma atualização da referida Lei quanto ao Transporte de Fretamento, garantindo que o serviço possa ser prestado de sua melhor forma e de maneira que atenda a demanda das empresas e indústrias que estão instaladas em nosso município, bem como as que virão a instalar-se com o crescimento e desenvolvimento econômico de nosso município.

Após as emendas apresentadas, e feitas adequações, em relação à proposição em tela, verificando as informações que o referido Projeto de Lei visa estabelecer, após análise desta Comissão de Políticas Públicas, emitimos **PARECER FAVORÁVEL**, à tramitação do presente ao Projeto de Lei.

É o parecer, Salvo Maior Juízo.
Pato Branco, 15 de junho de 2020.


Claudemir Zanco – PL
(Membro/Relator)


Ronalce Moacir Dalchiavan - PSD
(Presidente)


Fabricio Preis de Melo - PSD
(Membro)





CÂMARA MUNICIPAL DE
PATO BRANCO

COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO

Recebi nesta data, na condição de Presidente da COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO, abaixo assinado, conforme estabelece o artigo 133-A, do Regimento Interno do Poder Legislativo Municipal, o Projeto de Lei nº 166/2019

Pato Branco, 24/06/2020



Carlinho Antonio Polazzo - DEM

Presidente

Relator:

Gilson

Data:

24/06/2020



Rua Arariboia, 491, Centro - 85501-262 - Pato Branco - Paraná
(46) 3272 - 1500 / 3272 - 1513

✉ <http://www.patobranco.pr.leg.br> / rozane@patobranco.pr.leg.br





ATA Nº 09/2020 REUNIÃO DA COMISSÃO DE POLÍTICAS PÚBLICAS

Aos 17 dias do mês de junho de 2020, às 16h30, no plenário da Câmara Municipal de Pato Branco, reuniram-se os vereadores membros da Comissão de Políticas Públicas: Claudemir Zanco - PL, Fabrício Preis de Mello - PSD e Ronalce Moacir Dalchiavan – PSD (Presidente) e os assessores parlamentares Andrea Barão, Leandro Lamp e Aline Barão, para deliberarem sobre os projetos de competência desta Comissão e que estão sob a relatoria destes vereadores. O Presidente solicitou à assessora Aline Barão para secretariar a reunião e lavrar a presente ata. Na sequência, o Presidente cumprimentou a todos e deu início aos trabalhos. Após amplo debate, os vereadores concordaram, por unanimidade, em emitir parecer favorável à tramitação dos **projetos de lei ordinária nº 166/2016**, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida; **PLO nº 57/2020**, que disciplina o transporte de casas de madeira em caminhões, no âmbito do Município de Pato Branco e dá outras providências; **PLO nº 183/2019**, que dispõe sobre a garantia de matrícula de irmãos no mesmo estabelecimento escolar da rede municipal, quando este oferecer turmas no mesmo nível educacional; **PLO nº 166/2019**, que altera dispositivos a Lei nº 3598, de 26 de maio de 2011, que instituiu a Lei Geral do Transporte Público do Município de Pato Branco, estabelece normas gerais e específicas; **PLO nº 163/2019**, que institui o Programa Família Acolhedora no Município de Pato Branco e dá outras providências; **PLO nº 64/2019**, que dispõe sobre a obrigatoriedade de instalação de mecanismo de captação, armazenamento e conservação para o reaproveitamento da água proveniente de aparelhos de ar-condicionado no município de Pato Branco; e **PLO nº 7/2019**, que cria o programa saúde na escola, no âmbito da rede municipal de ensino de Pato Branco e dá outras providências. Os membros da Comissão, após debate, decidiram que apresentarão emendas em nome da Comissão aos projetos de lei ordinária nº 7/2019 e 57/2020, discutidos na reunião de hoje. O vereador Ronalce, relator do **projeto de lei ordinária nº 180/2019**, que dispõe sobre a implantação de Ecopontos no Município de Pato Branco e dá outras providências, informou que está aguardando o envio da resposta do Executivo Municipal, quanto ao requerimento nº 911/2020 enviado no dia 8/6/2020. O vereador Claudemir, relator do **projeto de lei ordinária nº 1/2019**, que institui o sistema de recuperação e conservação de estradas rurais de Pato Branco e dá outras providências, informou que encaminhará outro requerimento ao Executivo Municipal, solicitando sua manifestação quanto ao projeto de lei. O vereador Fabricio, relator do **projeto de lei ordinária nº 137/2019**, que obriga a disponibilização de atendente com





CÂMARA MUNICIPAL DE PATO BRANCO

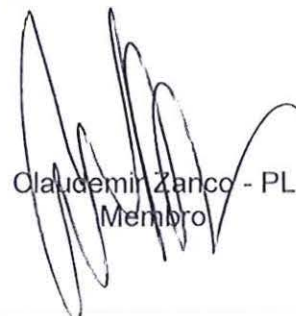


fluência em Libras - Língua Brasileira de Sinais, em hospitais e Unidades de Pronto Atendimento (Upa 24 horas), informou que está aguardando a resposta do Conselho Regional de Medicina, o qual oficiado para se manifestar a respeito do projeto de lei. Nada mais havendo a ser tratado, lavramos a presente ata que após lida e aprovada, será assinada pelos de competência.

Pato Branco, 17 de junho de 2020.

Ronalce Moacir Dalchiavan – PSD
Presidente


Fabrício Preis de Mello – PSD
Membro


Claudemir Zanco - PL
Membro





CÂMARA MUNICIPAL DE PATO BRANCO

GABINETE DO VEREADOR JOSÉ GILSON FEITOSA DA SILVA - PT

Câmara Municipal de Pato Branco



PROTOCOLO GERAL 1839/2020
Data: 01/07/2020 - Horário: 09:43
Legislativo - REQ 1160/2020



Exmo. Senhor
Moacir Gregolin
Presidente da Câmara Municipal de Pato Branco

REQUERIMENTO Nº 1160/2020




Requer ao Executivo Municipal solicitando a Câmara Técnica de Trânsito, Transporte e Mobilidade que emita parecer quanto ao Projeto de Lei nº 166/2019, de autoria dos vereadores Claudemir Zanco, Fabrício Preis de Mello, Januário Koslinski, Joecir Bernardi, Marco Antonio Augusto Pozza, Moacir Gregolin, Rodrigo José Correia, Ronalce Moacir Dalchiavan e Vilmar Maccari, que altera dispositivos a Lei nº 3598, de 26 de maio de 2011, que instituiu a Lei Geral do Transporte Público do Município de Pato Branco, estabelece normas gerais e específicas.

O vereador infra-assinado, José Gilson Feitosa da Silva - PT, no uso de suas atribuições legais e regimentais, requer seja oficiado ao Executivo Municipal, solicitando a Câmara Técnica de Trânsito, Transporte e Mobilidade, solicitando que emita parecer quanto ao Projeto de Lei nº 166/2019, o qual busca alterar dispositivos a Lei nº 3.598/11 que institui a Lei Geral do Transporte Público do Município de Pato Branco, estabelece normas gerais e específicas.

O pedido justifica-se para elaboração de Parecer pelo relator da Comissão de Orçamento e Finanças desta Casa de Leis.

Nestes termos, pede deferimento.

Pato Branco, 1º de julho de 2020.


José Gilson Feitosa da Silva
Vereador - PT

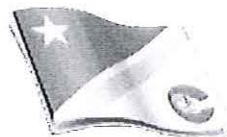


Rua Arariboia, 491, Centro - 85501-262 - Pato Branco - Paraná

(46) 3272 - 1500 / 3272 - 1532

✉ <http://www.patobranco.pr.leg.br> / vereadorgilsonfeitosa@patobranco.pr.leg.br





CÂMARA MUNICIPAL DE PATO BRANCO

Gabinete do Vereador Gilson Feitosa

COMISSÃO DE ORÇAMENTO E FINANÇAS

Parecer ao Projeto de Lei nº 166/2019



Câmara Municipal de Pato Branco



PROTOCOLO GERAL 3866/2020
Data: 10/12/2020 - Horário: 08:28
Legislativo - PCOF 194/2020

Proponente: Vereadores

Relator: José Gilson Feitosa da Silva – PT

Súmula: Altera dispositivos da Lei nº 3.598, de 26 de maio de 2011, que institui a Lei Geral do Transporte Público do Município de Pato Branco, estabelece normas gerais e específicas.

RELATÓRIO

O projeto em questão, visa alterar dois trechos da Lei Geral do Transporte Público, mais especificamente sobre fretamento a terceiros e transporte escolar. O pedido justifica-se, tendo em vista solicitações dos profissionais da área.

O Parecer Jurídico desta Casa de Leis, recomendou que fosse oficiado alguns órgãos a fim de que emitam posição sobre a matéria, e que o Projeto encontra-se em conformidade com a legislação vigente.

Diante disso, a Câmara Técnica de Trânsito, Transporte e Mobilidade foi oficiada por meio do Requerimento nº 1160/2020, datado de 1º de julho de 2020, entretanto até o momento não houveram respostas.

Considerando o término do mandato em 2020 e consequente arquivamento do Projeto, os membros da Comissão optaram por exarar parecer e possibilitar a votação em Plenário.

VOTO DO RELATOR

Após análise do projeto, compreende-se que o mesmo encontra-se apto a seguir seu trâmite normal, optamos por exarar **PARECER FAVORÁVEL** à sua tramitação por esta Casa de Leis.

É o nosso parecer, SMJ.

Pato Branco, 07 de dezembro de 2020.


Carlinho Polazzo
Presidente


José Gilson Feitosa
Relator


Vilmar Maccari
Membro



Rua Arariboia, 491, Centro - 85501-262 - Pato Branco - Paraná



(46) 3272 - 1500 / 3272 - 1532



<http://www.patobranco.pr.leg.br> / vereadorgilsonfeitosa@patobranco.pr.leg.br





PROJETO DE LEI Nº 166/2019

Altera dispositivos a Lei nº 3.598, de 26 de maio de 2011, que instituiu a Lei Geral do Transporte Público do Município de Pato Branco, estabelece normas gerais e específicas.

Art. 1º O art. 124 da Lei nº 3.598, de 26 de maio de 2011, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 124. Além do número de veículos ônibus e micro-ônibus utilizados pelas Concessionárias do Transporte Público Coletivo Regular de Passageiros por Ônibus, o município poderá emitir Autorizações para execução de serviços de fretamento contínuo a terceiros, para atender a demanda das empresas e indústrias locais.

§ 1º As autorizações referidas no *caput* poderão exceder somente a 10% (dez por cento) da mesma quantidade de veículos da frota do Transporte Coletivo Regular de Passageiros.

§ 2º A Coordenadoria do Órgão Gestor efetuará o controle do limite estipulado no § 1º por meio de emissão de autorizações.

§ 3º As Autorizações só poderão ser emitidas após apresentação, pelo Autorizatório de contrato celebrado com a empresa contratante do serviço de fretamento, até o número limite fixado no *caput* deste artigo.

§ 4º Em casos específicos de crescimento de demanda nas indústrias e não havendo a possibilidade do transporte público regular efetuar o transporte, a Coordenadoria do Órgão Gestor poderá a critério expedir autorização a título precário com período de validade pré-fixado e no mesmo sentido quando houver demanda sazonal.

§ 5º Nos casos previsto no § 4º deverá a empresa contratante do serviço de fretamento comprovar junto ao Órgão Gestor o acréscimo, no número de funcionários e a demanda necessária do transporte.

§ 6º Quando houver crescimento no número de veículos da frota do transporte coletivo regular de passageiros, as autorizações para fretamento seguirão a lista de espera criada pelo órgão gestor, na qual deverá estar registrada a data, o nome, telefone de contato, do pretendente, devendo obedecer a ordem cronológica de registro junto ao Órgão Gestor."

Art. 2º O art. 130 da Lei nº 3.598, de 2011, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 130. No transporte escolar com mais de 5 (cinco) estudantes com idade até 6 (seis) anos, em ônibus ou micro-ônibus, é obrigatória a presença de uma pessoa para acompanhamento dos estudantes, denominado monitor.





Parágrafo único. Fica o Autorizatário obrigado cadastrar o "monitor" junto ao Depatran, devendo o mesmo estar regularizado com a leis trabalhistas para a contratação."

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Esta Lei é de autoria dos Vereadores Claudemir Zanco - PL, Fabricio Preis de Mello – PSD, Januário Koslinski - PSDB, Joecir Bernardi – PSD, Marco Antonio Augusto Pozza, Moacir Gregolin - Republicanos, Rodrigo José Correia - Podemos, Ronalce Moacir Dalchiavan - PSD e Vilmar Maccari - Podemos.





MUNICÍPIO DE
PATO BRANCO

ESTADO DO PARANÁ

GABINETE DO PREFEITO



MENSAGEM DE VETO AO PROJETO DE LEI Nº 166/2019

**Excelentíssimo Senhor
JOECIR BERNARDI
Presidente da Câmara de Vereadores de Pato Branco**

Câmara Municipal de Pato Branco



PROTOCOLO GERAL 5/2021
Data: 12/01/2021 - Horário: 17:24
Legislativo - V 1/2021

Comunico a Vossa Excelência que, no uso da atribuição conferida pelo art. 47, inciso V, da Lei Orgânica Municipal, e

Considerando que o Prefeito Municipal se encontra nos primeiros dias de sua gestão e ainda não teve tempo hábil para análise de toda a situação financeira do Município;

Considerando que o Projeto de Lei em questão foi proposto no ano de 2019, antes da Pandemia da COVID-19 e da redução da quantidade de usuários do transporte coletivo urbano;

Considerando as condições previstas no Contrato nº 180/2017, relativo à concessão da prestação e exploração do serviço público de transporte coletivo urbano de passageiros do Município;

Considerando a existência de demanda judicial interposta pelo Consórcio Tupã, pleiteando indenização do Município por, em tese, descumprimento contratual e quebra do equilíbrio econômico e financeiro do Contrato de Concessão referido no parágrafo anterior;

Considerando que o Contrato nº 180/2017 tem vigência pelo prazo de 20 anos, ou seja, até o ano de 2037;

Considerando que o aumento do número de veículos para a execução de serviços de fretamento contínuo de passageiros, por terceiros, poderá acarretar ainda maior redução na quantidade de usuários do transporte coletivo urbano;

Considerando que a redução da quantidade de usuários do transporte coletivo urbano poderá acarretar um passivo financeiro incalculável a ser arcado pelos cofres públicos do Município;

Resolvi vetar parcialmente o Projeto de Lei em referência. Fica, portanto, vetado o seu art. 1º, que alterava a redação do art. 124 da Lei Municipal nº 3.598, de 26 de maio de 2011.

Essas, Senhor Presidente, as razões que me levaram a vetar o dispositivo acima mencionado, as quais ora submeto à elevada apreciação dessa e. Câmara de Vereadores.

Gabinete do Prefeito, 12 de janeiro de 2021.


ROBSON CANTU
Prefeito



DECRETO LEGISLATIVO Nº 1, DE 10 DE MARÇO DE 2021.

Aceita o Veto Parcial ao Projeto de Lei nº 166/2019.

A Câmara Municipal de Pato Branco, Estado do Paraná, aprovou e eu, Presidente, promulgo o seguinte Decreto Legislativo:

Art. 1º Fica mantido o Veto Parcial ao Projeto de Lei nº 166/2019, que altera dispositivos a Lei nº 3.598, de 26 de maio de 2011, que instituiu a Lei Geral do Transporte Público do Município de Pato Branco.

Art. 2º Este Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Gabinete da Presidência da Câmara Municipal de Pato Branco, Estado do Paraná, aos 10 de março de 2021.


Joecir Bernardi
Presidente





Ofício nº 37/2021-DL

Pato Branco, 11 de março de 2021.

Senhor Prefeito:

Enviamos cópia do **Decreto Legislativo nº 1, de 10 de março de 2021**, que aceita o Veto Parcial ao Projeto de Lei nº 166/2019, que altera dispositivos a Lei nº 3.598, de 26 de maio de 2011, que instituiu a Lei Geral do Transporte Público do Município de Pato Branco, estabelece normas gerais e específicas.

Respeitosamente.


Joecir Bernardi
Presidente

Excelentíssimo Senhor
Robson Cantu
Prefeito Municipal
Pato Branco – Paraná



Rua Arariboia, 491, Centro - 85501-262 - Pato Branco - Paraná



(46) 3272 - 1500



<http://www.patobranco.pr.leg.br> / legislativo@patobranco.pr.leg.br





ESTADO DO PARANÁ
PREFEITURA MUNICIPAL DE PATO BRANCO

SECRETARIA DE GABINETE
LEI Nº 5.720, DE 11 DE MARÇO DE 2021

LEI Nº 5.720, DE 11 DE MARÇO DE 2021

Altera dispositivos a Lei nº 3.598, de 26 de maio de 2011, que instituiu a Lei Geral do Transporte Público do Município de Pato Branco, normas gerais e específicas.

A Câmara Municipal de Pato Branco, Estado do Paraná, aprovou e eu, Prefeito, sanciono a seguinte Lei:

Arte. 1º Vetado

Arte. 2º O art. 130 da Lei nº 3.598, de 2011, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Arte. 130. No transporte escolar com mais de 5 (cinco) alunos com idade até 6 (seis) anos, em ônibus ou micro-ônibus, é obrigatória a presença de uma pessoa para acompanhamento dos estudantes, monitor denominado.

Parágrafo único. Fica o Autorizatário obrigado cadastrar o "monitor" junto ao Depatran, devendo o mesmo estar regularizado com a leis trabalhistas para a contratação. "

Arte. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Esta Lei é de autoria dos Vereadores Claudemir Zanco, Fabrício Preis de Mello, Januário Koslinski, Joecir Bernardi, Marco Antonio Augusto Pozza, Moacir Gregolin, Rodrigo José Correia, Ronalce Moacir Dalchiavan e Vilmar Maccari.

Gabinete do Prefeito Municipal de Pato Branco, Estado do Paraná, em 11 de março de 2021.

ROBSON CANTU

Prefeito

Publicado por:

Janayna Patricia Bortoli Hammerschmidt

Código Identificador: 48F7A940

Matéria publicada no Diário Oficial dos Municípios do Paraná no dia 15/03/2021. Edição 2221

A verificação de autenticidade da matéria pode ser feita informando o código identificador no site:

<http://www.diariomunicador.com.br/amp/>



CÂMARA MUNICIPAL DE PATO BRANCO



PLO 166/2019 - Projeto de Lei Ordinária

Ementa: Altera dispositivos a Lei nº 3598, de 26 de maio de 2011, que instituiu a Lei Geral do Transporte Público do Município de Pato Branco, estabelece normas gerais e específicas.

(Vetada a alteração do art. 124. "Art. 124. Além do número de veículos ônibus e micro-ônibus utilizados pelas Concessionárias do Transporte Público Coletivo Regular de Passageiros por Ônibus, o município poderá emitir autorizações para execução de serviços de fretamento contínuo a terceiros, para atender a demanda das empresas e indústrias locais. § 3º As autorizações referidas no caput só poderão ser emitidas através de apresentação, pelo Autorizatório, de contrato ou declaração expedida pela empresa/indústria contratante do serviço de fretamento". Art. 130. No transporte escolar com mais de 5 (cinco) estudantes com idade até 6 (seis) anos, em ônibus ou micro-ônibus, é obrigatória a presença de uma pessoa para acompanhamento dos estudantes, denominado monitor. Fica o Autorizatório obrigado a informar junto ao Depatran o nome do monitor)

Autor: Claudemir Zanco - PDT, Fabricio Preis de Mello - PSD, Januário Koslinski - PSDB, Joecir Bernardi - SD, Marco Antonio Augusto Pozza - PSD, Moacir Gregolin - MDB, Rodrigo José Correia - PSC, Ronalce Moacir Dalchiavan - PP e Vilmar Maccari - PDT

Data de entrada: 24 de maio de 2019

Leitura em Plenário: 29 de maio de 2019

Comissão de Justiça e Redação

Distribuído em: 29 de maio de 2019

Relator: Carlinho Antonio Polazzo - DEM

Solicitado Parecer Jurídico em: 2 de setembro de 2019

Emitido em: 31 de outubro de 2019

Redistribuído em: 6 de fevereiro de 2020

Relator: Amilton Maranoski - PL

Data Anexação do Parecer Favorável: 9 de junho de 2020

Comissão de Políticas Públicas

Distribuído em: 9 de junho de 2020

Relator: Claudemir Zanco - PL

Data Anexação do Parecer Favorável: 17 de junho de 2020

Comissão de Orçamento e Finanças

Distribuído em: 24 de junho de 2020

Relator: José Gilson Feitosa da Silva - PT

Data Anexação do Parecer Favorável: 10 de dezembro de 2020

VOTAÇÃO SIMPLES

SESSÃO EXTRAORDINÁRIA

EDITAL DE CONVOCAÇÃO Nº 9, DE 11 DE DEZEMBRO DE 2020

PRIMEIRA VOTAÇÃO: 15 de dezembro de 2020 - Aprovado com emendas e com 10 (dez) votos.

Votaram a favor: Amilton Maranoski - PL, Carlinho Antonio Polazzo - DEM, Claudemir Zanco - PL, Fabricio Preis de Mello - PSD, Joecir Bernardi - PSD, José Gilson Feitosa da Silva - PT, Marínes Boff Gerhardt - PSDB, Rodrigo José Correia - Podemos, Ronalce Moacir Dalchiavan - PSD e Vilmar Maccari - Podemos.

* O Vereador Amilton Maranoski - PL assumiu (30/10/2019) a vaga do vereador Marco Antonio Augusto Pozza - PSD, em razão da extinção de seu mandato, conforme Ato da Mesa nº 1/2019.

SESSÃO EXTRAORDINÁRIA

EDITAL DE CONVOCAÇÃO Nº 10, DE 16 DE DEZEMBRO DE 2020

SEGUNDA VOTAÇÃO: 17 de dezembro de 2020 - Aprovado com 9 (nove) votos e 1 (uma) ausência.

Votaram a favor: Amilton Maranoski - PL, Carlinho Antonio Polazzo - DEM, Claudemir Zanco - PL, Fabricio Preis de Mello - PSD, Joecir Bernardi - PSD, José Gilson Feitosa da Silva - PT, Marínes Boff Gerhardt - PSDB, Rodrigo José Correia - Podemos e Vilmar Maccari - Podemos.

Ausente o vereador Ronalce Moacir Dalchiavan - PSD.

* O Vereador Amilton Maranoski - PL assumiu (30/10/2019) a vaga do vereador Marco Antonio Augusto Pozza - PSD, em razão da extinção de seu mandato, conforme Ato da Mesa nº 1/2019.

REDAÇÃO FINAL: Ofício nº 751/2020/DL, datado de 17 de dezembro de 2020.

VETO: Mensagem protocolada em 12 de janeiro de 2021.

Decreto Legislativo nº 1, de 10 de março de 2021. Aceita o veto parcial ao projeto de lei nº 166/2019.

INFORMADO O EXECUTIVO EM: Ofício nº 37/2020-DL, de 11 de março de 2021.

PROMULGAÇÃO: Lei nº 5.720, de 11 de março de 2021.

PUBLICAÇÃO: Publicada na página B4 do Jornal Diário do Sudoeste, edição nº 7846 de 13 e 14 de março de 2021 e no Diário Oficial dos Municípios do Paraná no dia 15/03/2021. Edição nº 2221.



Rua Arariboia, 491, Centro - 85501-262 - Pato Branco - Paraná



(46) 3272 - 1500



<http://www.patobranco.pr.leg.br> / legislativo@patobranco.pr.leg.br





Pesquisar Matéria Legislativa

Pesquisa Textual Adicionar Matéria Legislativa Fazer nova pesquisa

Pesquisa concluída com sucesso! Foi encontrada 1 matéria.

Resultados

PLO 166/2019 - Projeto de Lei Ordinária (III)

Ementa:

Altera dispositivo da Lei nº 3598, de 26 de maio de 2011, que instituiu a Lei Geral do Transporte Público do Município de Pato Branco, estabelece normas gerais e específicas.

Apresentação: 24 de Maio de 2019

Processo: 166 / 2019

Protocolo: 1677/2019 **Data Entrada:** 24 de Maio de 2019

Autor: Claudemir Zanco

Fabricio Preis de Mello

Januário Koslinski

Joecir Bernardi

Marco Antonio Augusto Pozza

Moacir Gregolin

Rodrigo José Correia

Ronalce Moacir Dalchiavan

Vilmar Maccari

Localização Atual: ARQUIVO - ARQ

Status: Promulgada

Data Fim Prazo (Tramitação):

Data Votação: 15 de Dezembro de 2020

17 de Dezembro de 2020

Data da última Tramitação: 11 de Março de 2021

Última Ação: PROMULGAÇÃO: Lei nº 5.720, de 11 de março de 2021. PUBLICAÇÃO: Publicada na página B4 do Jornal Diário do Sudoeste, edição nº 7846, de 13 e 14 de março de 2021 e no Diário Oficial dos Municípios do Paraná no dia 15/3/2021. Edição nº 2221.

Matéria Anexada: Requerimento nº 2569 de 2019 **Data Anexação:** 4 de Dezembro de 2019

Matéria Anexada: Requerimento nº 167 de 2020 **Data Anexação:** 17 de Fevereiro de 2020

Matéria Anexada: Parecer Comissão Justiça e Redação nº 26 de 2020 **Data Anexação:** 9 de Junho de 2020

Matéria Anexada: Emenda nº 35 de 2020 **Data Anexação:** 9 de Junho de 2020

Matéria Anexada: Emenda nº 36 de 2020 **Data Anexação:** 9 de Junho de 2020

Matéria Anexada: Parecer Comissão Políticas Públicas nº 15 de 2020 **Data Anexação:** 17 de Junho de 2020

Matéria Anexada: Requerimento nº 1160 de 2020 **Data Anexação:** 1 de Julho de 2020

Matéria Anexada: Parecer Comissão Orçamento e Finanças nº 194 de 2020 **Data Anexação:** 10 de Dezembro de 2020

Matéria Anexada: Veto nº 1 de 2021 **Data Anexação:** 12 de Janeiro de 2021

Matéria Anexada: Projeto de Decreto Legislativo nº 1 de 2021 **Data Anexação:** 1 de Fevereiro de 2021

Documentos Acessórios: 1

Texto Original

Norma Jurídica Vinculada: Lei Ordinária nº 5.720, de 11 de março de 2021

Câmara Municipal de Pato Branco

Rua Arariboia, 491

CEP: 85501-262 | Telefone: (46) 3272-1500

Site | Fale Conosco