



Nos Artigos 136 e 137 estabelecem que os veículos devem ter autorização emitida pelos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal (Detran), a qual deve ser afixada na parte interna, em local visível, com inscrição da lotação permitida (sendo vedada a condução de escolares em número superior à capacidade estabelecida pelo fabricante, que, via de regra, prescreve a quantidade de crianças que podem ser transportadas, em número maior do que se os passageiros fossem todos adultos).

Para a concessão da autorização, o veículo deve atender os seguintes requisitos:

I - registro como veículo de passageiros (esta é a classificação quanto à espécie; em relação à categoria do veículo, o padrão é a classificação aluguel, por se tratar de uma atividade remunerada, exceção feita aos veículos de propriedade da Administração pública, que serão registrados como veículos oficiais);

II - inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança;

III - pintura de faixa horizontal na cor amarela, com quarenta centímetros de largura, à meia altura, em toda a extensão das partes laterais e traseira da carroçaria, com o dístico ESCOLAR, em preto, sendo que, em caso de veículo de carroçaria pintada na cor amarela, as cores aqui indicadas devem ser invertidas (a falta desta simbologia caracteriza infração de trânsito do Artigo 237, grave, sujeita à penalidade de multa e medida administrativa de retenção do veículo para regularização);

IV - equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo (conhecido como tacógrafo) - ressalta-se que, para a extração, análise e interpretação dos dados registrados, há a necessidade de prévio treinamento do agente de trânsito, sob responsabilidade do fabricante, nos termos do artigo 4º da Resolução do Contran n. 92/99; além disso, no caso de ocorrência de trânsito com vítima, somente o perito oficial encarregado do levantamento pericial poderá retirar o disco ou unidade armazenadora do registro (Artigo 279 do CTB);

V - lanternas de luz branca, fosca ou amarela dispostas nas extremidades da parte superior dianteira e lanternas de luz vermelha dispostas na extremidade superior da parte traseira;

VI - cintos de segurança em número igual à lotação;

VII - outros requisitos e equipamentos obrigatórios estabelecidos pelo CONTRAN (os principais equipamentos obrigatórios estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito constam da Resolução n. 14/98, para cada tipo de veículo).

Para o condutor, o Artigo 138º exige o cumprimento dos seguintes requisitos:

I - ter idade superior a vinte e um anos [interessante mencionar que, diferentemente da exigência relativa à obtenção da Carteira Nacional



de Habilitação, que se relaciona à imputabilidade penal (artigo 140, inciso I), no caso do transporte de escolares existe uma idade mínima específica, de 21 anos, não tendo qualquer relação com a maioridade civil, que, em 2002, foi reduzida para 18 anos, e não afetou a condição necessária para esta atividade econômica];

II - ser habilitado na categoria D (independente da capacidade do veículo, o que demonstra ser uma exceção à regra geral, segundo a qual as categorias de CNH dependem do veículo que se pretende conduzir, nos termos do artigo 143 do CTB); além da categoria, também há que se observar a obrigatoriedade de avaliação psicológica em toda renovação da CNH, por se tratar de atividade remunerada ao veículo, o que deve constar no campo de observações do documento de habilitação (artigo 147, §§ 3º e 5º);

III - não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima, ou ser reincidente em infrações médias durante os doze últimos meses (de acordo com o parágrafo único do artigo 145, incluído pela Lei n. 12.619/12, o descumprimento desta exigência não impede a participação no curso especializado, o que acaba por diminuir a aplicabilidade deste dispositivo legal, deixando espaço para interpretações distintas, sobre o momento em que deve ser verificado o prontuário); e

IV - ser aprovado em curso especializado, nos termos da regulamentação do CONTRAN (o que se encontra, atualmente, previsto na Resolução n. 168/04, que fixa os requisitos, carga horária e conteúdo programático do treinamento obrigatório).

Outra exigência, que não consta no artigo 138, mas também está contemplada no Código de Trânsito, é que os condutores de transporte escolar devem apresentar, previamente, certidão negativa do registro de distribuição criminal relativamente aos crimes de homicídio, roubo, estupro e corrupção de menores, renovável a cada cinco anos, junto ao órgão responsável pela respectiva concessão ou autorização (artigo 329).

Por fim, importante considerar que o disposto no Capítulo XIII do CTB não exclui a competência municipal de aplicar as exigências previstas em seus regulamentos (artigo 139).

Lei Federal 10.709/2003

Em 31 de julho de 2003, através da Lei Federal 10.709 foi dada a devida atenção para a questão da necessidade de oferta de transporte escolar, já presente na Constituição Federal e esquecida na edição da Lei Federal 9.394/1996, sendo adicionada aos Artigos 10º e 11º a obrigatoriedade de que os Estados e Municípios assumam o transporte dos alunos da rede estadual e municipal, respectivamente.

Lei Federal 10.880/2004 (Alterada pela Lei nº 11.947/2009)



Em 09 de junho de 2004, através da Lei Federal 10.880 foi instituído o Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar – PNATE, no âmbito do Ministério da Educação, sendo executado pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação - FNDE, com o objetivo de oferecer transporte escolar aos alunos da educação básica pública, residentes em área rural, por meio de assistência financeira, em caráter suplementar, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios.

O montante dos recursos financeiros deve ser repassado em parcelas e calculado com base no número de alunos da educação básica pública, residentes em área rural que utilizem o transporte escolar.

Cabe ao Conselho Deliberativo do FNDE divulgar, a cada exercício financeiro, a forma de cálculo, o valor a ser repassado aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, a periodicidade dos repasses, bem como as orientações e instruções necessárias à execução do PNATE, observado o montante de recursos disponíveis para este fim constante da Lei Orçamentária Anual, e em suas alterações, aprovadas para o Fundo.

Os recursos financeiros repassados aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios serão calculados com base nos dados oficiais do censo escolar, realizado pelo Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira - INEP, relativo ao ano imediatamente anterior ao do atendimento.

A assistência financeira de que trata este artigo tem caráter suplementar, conforme o disposto no inciso VII do Artigo 208º da Constituição Federal, e destina-se, exclusivamente, ao transporte escolar do aluno.

Os Municípios poderão proceder ao atendimento do transporte escolar dos alunos matriculados nos estabelecimentos estaduais de ensino, localizados nas suas respectivas áreas de circunscrição, desde que assim acordem os entes, sendo, nesse caso, autorizado o repasse direto do FNDE ao Município da correspondente parcela de recursos.

Esse repasse não prejudica a transferência dos recursos devidos pelo Estado aos Municípios em virtude do transporte de alunos matriculados nos estabelecimentos de ensino estaduais nos Municípios.

A Resolução/CD/FNDE nº 12, de 17 de março de 2011, estabelece os critérios e as formas de transferência de recursos financeiros do Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE). Entre os critérios estabelecidos, destacam-se:

- As secretarias de educação de estados e municípios têm até o dia 28 de fevereiro de cada ano para enviar ao Conselho de Acompanhamento e Controle Social do Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica e de Valorização dos Profissionais da Educação (CACS-Fundeb) a prestação de contas dos recursos financeiros recebidos do PNATE no exercício anterior, acompanhada de toda a documentação constante da Resolução do FNDE que regulamenta o programa.
- O CACS-Fundeb deve analisar os documentos e a prestação de contas, podendo solicitar às secretarias estaduais e municipais outros documentos



que julgar conveniente para subsidiar a análise da prestação de contas do Pnate.

- Depois da análise, o CACS-Fundeb deve emitir parecer sobre a prestação de contas e remetê-la ao FNDE até o dia 15 de abril do mesmo ano, acompanhado da documentação.

Em 2017, o prazo para entrega das prestações de conta dos municípios foi prorrogado para 20/agosto.

Programa Caminho da Escola/2007

O Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação – FNDE, através da Resolução nº 3, de 28 de março de 2007, criou o Programa Caminho da Escola que estabelece as diretrizes e orientações para que os municípios e estados possam buscar financiamento junto ao Banco de Desenvolvimento Social e Econômico - BNDES para aquisição de ônibus, mini ônibus, micro-ônibus e embarcações enquadrados no Programa, no âmbito da Educação Básica.

Em 10 de fevereiro de 2009, através do Decreto Federal nº 6.768 a União oficializou o apoio aos sistemas públicos de educação básica dos Estados, Distrito Federal e Municípios na aquisição de veículos para transporte dos estudantes da zona rural por meio do Programa Caminho da Escola, com os objetivos de renovar a frota de veículos escolares das redes municipal e estadual de educação básica na zona rural, garantir a qualidade e segurança do transporte escolar na zona rural, por meio da padronização e inspeção dos veículos disponibilizados pelo Programa, garantir o acesso e a permanência dos estudantes moradores da zona rural nas escolas da educação básica, reduzir a evasão escolar, em observância às metas do Plano Nacional de Educação, e reduzir o preço de aquisição dos veículos necessários ao transporte escolar na zona rural.

Após a publicação deste Decreto, o FNDE ajustou as diretrizes do programa estando vigente o texto da Resolução nº 1 de 3 de janeiro de 2012.

O Artigo 2º estabelece que com a habilitação e a adesão ao Programa Caminho da Escola poderão ser adquiridos ônibus de transporte escolar, zero quilômetro, com capacidades entre 23 (vinte e três) e 44 (quarenta e quatro) passageiros, configuráveis para transportar até 59 (cinquenta e nove) alunos, condicionada à faixa etária, que atendam os dispositivos da Lei Nº 9.503, de 23/09/1997 (Código de Trânsito Brasileiro) e as especificações definidas pelo INMETRO e FNDE, assim como embarcações novas, com capacidade entre 20 (vinte) e 35 (trinta e cinco) passageiros, configuráveis para transportar até 51 (cinquenta e um) alunos, condicionada à faixa etária, que atendam as normas da autoridade competente, conforme especificações a serem publicadas pelo FNDE.

Ainda no âmbito do Programa Caminho da Escola a Resolução nº 40 de 29 de dezembro de 2010 estabelece as normas para que os Municípios, Estados, Distrito Federal e outros órgãos vinculados à educação possam aderir ao Programa Caminho da Escola para pleitear a aquisição de bicicletas para o transporte escolar. A adesão poderá ser requerida pelos Estados, Distrito Federal, Municípios e outros órgãos vinculados à



educação para atender alunos matriculados nas suas respectivas redes de ensino e poderão ser adquiridas bicicletas de transporte escolar, novas, aro 20 ou aro 26, que atendam às especificações definidas pelo FNDE.

Lei Federal nº 12.816, de 5 de Junho de 2013.

Em 05 de junho de 2013, através da Lei Federal 12.816, em seu Artigo 5, estabeleceu que a União, por intermédio do Ministério da Educação, deve apoiar os sistemas públicos de educação básica dos Estados, Distrito Federal e Municípios na aquisição de veículos para transporte de estudantes e, desde que não haja prejuízo às finalidades do apoio concedido pela União, os veículos, além do uso na área rural, poderão ser utilizados para o transporte de estudantes da zona urbana e da educação superior, conforme regulamentação a ser expedida pelos Estados, Distrito Federal e Municípios.

B) Estadual

Lei Estadual nº 8.469/2006/MT

A Lei Estadual 8.469 de 07 de abril de 2006 dispõe sobre a execução do transporte escolar de estudantes da rede estadual de ensino, residentes na zona rural e estabelece que a execução do transporte dos alunos da rede estadual de ensino que residem em zona rural é responsabilidade do Estado e será realizada prioritariamente, em parceria com o município no qual residem os alunos.

O Artigo 2º estabelece que os recursos previstos no orçamento do Estado, para a manutenção do transporte escolar, devem ser repassados bimestralmente de forma automática e sistemática, sem a necessidade de celebração de convênio ou instrumento congênere.

O Artigo 3º estabelece que os repasses serão realizados utilizando-se o critério da quantidade de quilômetro rodado em cada município para transportar os alunos da rede estadual de ensino, definido em regulamento.

O Artigo 4º estabelece que os recursos do Programa Nacional de Transporte Escolar - PNATE serão repassados sempre pelos critérios estabelecidos pelo Governo Federal.

O Artigo 5º estabelece que a Secretaria de Estado de Educação, a cada exercício financeiro, através de regulamento, deve divulgar o valor a ser repassado aos municípios, bem como as orientações e instruções necessárias à operacionalização dos serviços de transporte escolar e da execução dos recursos, observado o montante disponível para este fim, constante da Lei Orçamentária Anual.

O Artigo 8º estabelece que a fiscalização da utilização dos recursos financeiros previstos nesta lei é de competência do Tribunal de Contas do Estado e da Secretaria de Estado de Educação e deve ser feita mediante realização de auditorias, inspeções e análise dos processos que originarem as respectivas prestações de contas.



O Artigo 9º estabelece que devem ser criadas nos municípios Comissões de Transporte Escolar, com a finalidade de auxiliar na fiscalização do transporte, com representantes dos pais, alunos, professores municipais, professores estaduais, assessores pedagógicos, Poder Executivo Municipal e Programa Nacional de Transporte Escolar. As Comissões devem ser formadas de forma paritária entre o Poder Público e a sociedade. Caso não se crie a Comissão poderá comprometer o repasse.

O Artigo 10º estabelece que a Secretaria de Estado de Educação deve constituir uma Comissão tripartite para decidir sobre os casos trazidos pelas comissões municipais.

O Artigo 11º estabelece que o Estado deve se responsabilizar pelo transporte dos alunos da rede estadual de ensino realizado nas linhas mestras em cada município e a família, juntamente com a sociedade organizada, devem se responsabilizar pelo transporte destes alunos das sedes das propriedades rurais até as linhas mestras, facilitando meios de transporte alternativos para os alunos cuja distância ultrapasse a dois quilômetros, em consonância com o Artigo 208 da Constituição Federal. O poder público deve estimular a família e a sociedade organizada na aquisição de meios alternativos para o transporte dos alunos da propriedade particular à linha mestra.

O Artigo 12º estabelece que o período máximo em que os alunos devem permanecer dentro do veículo não pode ser superior a 04 (quatro) horas, ficando entendido entre ida e volta de duas horas cada.

O Artigo 13º estabelece que a proibição da existência de qualquer porteira, colchete, cerca, mata-burro e corredores dentro do limite da faixa de domínio das rodovias estaduais, conforme determina a Lei nº 8.280/2004, uma vez que o transporte será feito somente nas linhas mestras.

O Artigo 14º estabelece que o município pode organizar sua lei, em consonância com esta, no que tange a:

I - organização dos itinerários a serem feitos;

II - proibição da existência de qualquer porteira, colchete, cerca, mata-burro e corredores dentro do limite da faixa de domínio das rodovias municipais.

Constituição Estadual – Mato Grosso/2011

A Constituição Estadual de Mato Grosso, proclamada em 2011, estabelece em seu Artigo 242º que o dever do Estado com a educação efetiva-se mediante a garantia de: ensino fundamental e médio obrigatório e gratuito, inclusive para os que não tiverem acesso na idade própria, educação permanente para todos os adolescentes e adultos e, acesso aos instrumentos de apoio às necessidades do ensino público obrigatório.

O Artigo 244º estabelece que os sistemas estadual e municipais de ensino passam a integrar o Sistema Único de Ensino, cabendo ao Estado organizar e financiar o sistema de ensino e prestar assistência técnica e financeira aos Municípios para gradual integração em um Sistema Único de Ensino.



O Artigo 304º que é dever do Estado oferecer acesso de todo o cidadão à educação e ao transporte público, em conformidade com a Constituição Federal vigente.

Instrução Normativa Nº. 001/2016/GS/SEDUC/MT de 18/02/2016

Com base na Lei Estadual 8.469/2006, estabelece normas de operacionalização, critérios e forma de transferência de recursos aos municípios para realização do Transporte Escolar dos Estudantes da rede estadual de ensino residentes na zona rural do Estado de Mato Grosso.

O Artigo 1º estabelece que o transporte dos estudantes da rede estadual de ensino, residentes na zona rural, deve ser executado pelo Estado de Mato Grosso em parceria com o Município do domicílio do estudante, da seguinte forma:

Linhas exclusivas: compreendida pela quantidade de quilômetros rodados em cada Município para transportar exclusivamente estudantes da rede estadual de ensino e,

Linhas Compartilhadas: obtida pela proporcionalidade de estudantes entre a rede estadual e municipal transportados nestas linhas.

O transporte deve ser executado do ponto de embarque localizado na linha mestra à unidade escolar e vice-versa.

Para ter direito ao transporte escolar, o estudante da rede pública estadual de ensino, deve residir na zona rural a uma distância superior a dois quilômetros da sua unidade escolar.

O período máximo em que os estudantes devem permanecer dentro do veículo, não pode ser superior a quatro horas, ficando entendido entre ida e volta de duas horas cada.

O veículo de transporte, no turno e no período escolar, deve ser de uso exclusivo para o transporte de estudantes.

O Artigo 2º estabelece que poderão ser realizados estudos para verificar a viabilidade de nucleação de escolas na zona rural, onde houver:

I – demanda de estudantes cuja distância percorrida entre a linha mestra e a escola ultrapassar dois quilômetros;

II – tempo de permanência nos veículos de transporte superior a quatro horas, ficando entendido entre ida e volta de duas horas cada.

O Artigo 3º estabelece que os recursos previstos no Orçamento do Estado para a manutenção do transporte escolar devem ser repassados de forma automática e sistemática, sem necessidade de celebração de convênio ou instrumento congêneres.

O Artigo 4º estabelece que as obrigações do Município:

I – efetuar o transporte, no seu território, dos estudantes da rede estadual de ensino, respeitando e cumprindo o calendário escolar da rede estadual de ensino;



II – comunicar à Secretaria de Estado de Educação do Estado de Mato Grosso qualquer fato relevante quanto à execução do transporte;

III – manter atualizado no Sistema Informatizado/GPO (Gestão de Planejamento e Orçamento) /Transporte Escolar/SEDUC as seguintes informações: Cadastro da Prefeitura Municipal e Dados Bancários: Banco – Agência – Conta Corrente destinada ao repasse do recurso oriundo do Transporte Escolar / Frota existente: origem do veículo – descrição – marca – ano – placa - capacidade de lotação e tipo de veículo / Cadastro do Decreto e/ou Portaria Municipal e Membros da Comissão de Transporte Escolar.

IV – cumprir todas as normas pertinentes à condução dos escolares definidas no artigo 136 e seguintes do Código de Trânsito Brasileiro e,

V – apresentação da Prestação de Contas.

O Artigo 5º estabelece que as obrigações do Estado:

I – repassar para os municípios os recursos previstos no Orçamento do Estado para a manutenção do transporte escolar em 10 (dez) parcelas de forma automática e sistemática, sem necessidade de celebração de convênio ou instrumento congêneres e dentro do exercício 2014.

II - repassar para os municípios os recursos previstos no Orçamento do Estado para a manutenção do transporte escolar obedecendo ao exposto no Art. 1º § 1º;

III – manter atualizado o Sistema Informatizado/GPO (Gestão de Planejamento e Orçamento) /Transporte Escolar/SEDUC e,

IV – orientar e analisar a Prestação de Contas emitindo parecer e posterior aprovação e/ou instauração de Tomada de Contas Especial.

V – A Coordenadoria de Transporte Escolar será responsável por:

- a) Comunicar aos municípios qualquer fato relevante quanto à execução do transporte escolar;*
- b) Verificar o funcionamento das linhas do transporte escolar, através das Assessorias Pedagógicas e Secretarias Municipais de Educação;*
- c) Efetuar visitas in loco para revisão e verificação do funcionamento das linhas do transporte escolar;*
- d) Orientar os trabalhos das Comissões do Transporte Escolar dos Municípios do Estado de Mato Grosso.*

Nos demais artigos são definidos os procedimentos para a prestação de contas dos recursos recebidos pelos Municípios, destinados ao Transporte Escolar (Artigo 6º) e para a protocolização desses processos na Secretaria de Estado de Educação de Mato Grosso – SEDUC (Artigo 8º), a destinação dos recursos (Artigo 7º), o processo de transferência dos recursos do Estado para os Municípios (Artigo 9º) incluindo o cálculo do valor a ser pago por quilômetro (Artigo 10º), a necessidade dos Municípios criarem a Comissão de Transporte Escolar com a finalidade de fiscalizar a execução do transporte pelos



Municípios, bem como deliberar sobre eventuais controvérsias (Artigo 11º), criação da Comissão tripartite constituída pela Secretaria de Estado de Educação decidirá sobre os casos trazidos pelas Comissões Municipais (Artigo 12º) e da obrigatoriedade da Secretaria de Educação disponibilizar em meio eletrônico os anexos de prestação de contas previstos nesta Instrução Normativa (Artigo 13º).

No Artigo 10º é fixado o valor de R\$ 2,05 (dois reais e cinco centavos) por quilometro, sendo que a quantidade de quilômetros será definida somando-se a quilometragem das linhas que transportam exclusivamente estudantes da rede estadual, acrescida da quilometragem das linhas compartilhadas obtida pela proporcionalidade de estudantes entre a rede estadual e municipal transportados nestas linhas, sempre do ano imediatamente anterior ao do repasse.

Instrução Normativa nº 003 17/GS/SEDUC/MT

Dispõe sobre alteração do prazo para prestação de contas ao transporte escolar, determinando que os recursos reprogramados e recebidos pelas Prefeituras Municipais no período de julho a dezembro de 2016 e executados até 31/12/2016 deverão ter a prestação de contas encaminhada à Superintendência de Orçamento, Convênios e Finanças da SEDUC até 31/03/2017.

C) Municipal

Lei Orgânica Municipal/1990

As disposições da Lei Orgânica de Rondonópolis já foram apresentadas no capítulo referente ao transporte coletivo urbano e especificam a necessidade do Poder Público fornecer transporte coletivo para toda a população, incluindo-se os estudantes.

Especificamente com relação ao transporte escolar, destaca-se o Artigo 32º que estabelece a extinção de salas multisetonadas da rede municipal de ensino e que, nas localidades onde o número de alunos, somando-se as quatro séries, não ultrapassar a vinte matrículas, devem ser organizadas duas séries para as turmas maiores, nos horários matutino e vespertino e para as duas séries com menor número de alunos será disponibilizado transporte escolar para que frequentem outra escola.

Lei 1.732/1990

A Lei 1.732 de 13 de junho de 1990, dispõe sobre a concessão de passe escolar do Transporte Coletivo Urbano de Rondonópolis aos alunos do Sesi, Senai, Sesc e Senac.

Lei nº 1.732/1990 – Passe Escolar

A Lei 1.732 de 13/06/1990 regulamentou o direito de Passe Escolar da Companhia de Transporte Coletivo de Rondonópolis aos alunos do SESI, SENAI, SESC e SENAC. Para ter acesso ao benefício, o estudante deve apresentar documento fornecido pela



instituição de ensino onde conste o curso no qual está matriculado informando o início e conclusão do mesmo.

Lei nº 2.107/1994 – Passe Escolar

A Lei 2.107 de 28/02/1994 regulamentou o desconto de 50% na compra do passe coletivo urbano aos estudantes que possuem Carteira Municipal de Estudante, confeccionada e comercializada pela UMES – União Municipal dos Estudantes Secundaristas, sendo que esse benefício pode ser utilizado nos dias úteis e também aos sábados, domingos e feriados.

Portaria 3.968/1997

A Portaria 3.968 de 04 de dezembro de 1997 dispõe sobre a constituição de uma comissão com vistas a elaboração da Política de Transporte Escolar da Rede Municipal de Ensino de Rondonópolis.

estabelece as atribuições da comissão municipal de transporte escolar

Fiscalizar a execução do transporte pelos municípios;

Deliberar sobre eventuais controvérsias;

Emitir parecer e relatório nas prestações de contas;

Comunicar a Coordenadoria de Transporte Escolar qualquer fato relevante quanto à execução do transporte.

COMPOSIÇÃO DA COMISSÃO MUNICIPAL

Representante dos Alunos;

Representante dos Pais;

Representante dos Professores Municipais;

Representantes dos Professores Estaduais;

Assessor (a) Pedagógico (a);

Representante do Poder Executivo Municipal;

Representante do Conselho do FUNDEB/PNATE.

Lei nº 3.491/2001

A Lei nº 3.491/2001 instituiu e disciplinou o serviço de transporte público de escolares classificando-o como de interesse público e essencial para a municipalidade, devendo ser prestado de acordo com o que estabelece o Código de Trânsito Brasileiro – CTB e mediante permissão emitida pelo Órgão Executivo de Trânsito Municipal (OETM), que é responsável pelo seu planejamento, controle e fiscalização.

A permissão do serviço somente será efetivada após estudos de viabilidade técnica e econômica devendo ser renovada a cada dois anos.



Todos os permissionários devem estar cadastrados no Órgão Executivo de Trânsito incluindo nesse cadastro os condutores auxiliares, os acompanhantes e os veículos. Devem manter um sistema de controle do serviço de forma a informar, a qualquer tempo e sempre que solicitado pelo OETM, o nome do permissionário ou do condutor auxiliar e do acompanhante que, em determinado momento, prestava o serviço em um veículo identificado.

O Capítulo VI estabelece as disposições referentes aos veículos a serem utilizados no transporte escolar. Esses veículos deverão obrigatoriamente ser licenciados em Rondonópolis, tendo capacidade de transporte do condutor, o acompanhante e, no mínimo, seis escolares sentados e com cinto de segurança podendo ser utilizados também ônibus ou micro ônibus. Deverão ser mantidas as características originais de fábrica podendo, excepcionalmente, serem permitidas alterações, desde que aprovadas pelo órgão executivo de trânsito, desde que respeitada a legislação vigente.

O Artigo 25º estabelece a obrigatoriedade de equipamentos e documentos complementares aos já exigidos pela legislação vigente, como por exemplo, fecho interno de segurança, tacógrafo, registro do permissionário, do condutor auxiliar, do acompanhante e autorização de tráfego. Os veículos deverão ser da cor branca, preferencialmente.

O Artigo 27º determina a obrigatoriedade dos permissionários dar baixa quando ocorrer cancelamento ou cassação da permissão ou da autorização de tráfego e/ou na substituição de veículos.

Pelo Artigo 28º só poderão ser incluídos no serviço veículos com capacidade de até 15 (quinze) passageiros com idade máxima de 05 (cinco) anos e no caso de veículos maiores, 8 (oito) anos.

Os Artigos 30º e 31º estabelecem que os veículos até 15 (quinze) passageiros deverão ter idade máxima de 10 (dez) anos e veículos maiores, 12 (doze) anos, devendo ser vistoriados semestralmente pelo órgão executor de trânsito.

Os Artigos 33º e 34º obrigam os permissionários a comunicar ao OETM qualquer acidente com veículo de sua responsabilidade no prazo máximo de 03 (três) dias após o ocorrido, devendo o veículo passar por vistoria antes de retomar o serviço de transportes dos escolares.

Os Artigos 35º a 38º estabelecem os deveres e as proibições incorridos aos permissionários autônomos, empresas permissionárias, escolas permissionárias, autônomos, condutores auxiliares e acompanhantes;

Os Artigos 39º a 54º estabelecem os termos de lei com relação às infrações, penalidades e recursos;

O Artigo 55º estabelece a obrigatoriedade de realização de vistorias periódicas, em local e data fixados pelo OETM, ou a qualquer momento, para a verificação das condições de segurança, conservação, higiene, equipamentos e características exigidas pelo Regulamento.

Os Artigos 56º a 64º estabelece as disposições gerais do Regulamento.



Decreto 4.959/2006

Através do Decreto 4.959 de 14 de setembro de 2006 foi aberto CRÉDITO SUPLEMENTAR no orçamento, no valor de R\$ 370.411,86 (trezentos e setenta mil, quatrocentos e onze reais e oitenta e seis centavos) para o Programa Estadual de Transporte Escolar.

Conforme o Art. 2º, para cobertura do CRÉDITO SUPLEMENTAR a que se refere o artigo anterior, serão utilizados os recursos provenientes do Convênio do Programa Estadual Transporte Escolar nº 83/2006, que entre si celebram a Secretaria de Estado de Educação do Estado de Mato Grosso e a Prefeitura Municipal de Rondonópolis MT, conforme dispõe o Art. 43 da Lei nº 4.320/64

Lei nº 5.215/2007 – Passe Escolar

Através da Lei 5.215 de 03/08/2007 foram revogadas as Leis 1.732/1990 e 2.107/94. A lei vigente concede o benefício do passe escolar aos alunos dos 03 (três) níveis de ensino, independente do local de residência ou domicílio, incluindo cursos técnico-profissionalizantes (incluindo SESI, SENAI, SESC e SENAC) e pré-vestibulares, no limite de até 60 (sessenta) passes ou créditos mensais.

O passe estudantil pode ser utilizado pelo estudante a qualquer dia da semana incluindo sábados, domingos ou feriados, até mesmo em período de recesso escolar, férias ou qualquer outra interrupção das atividades escolares.

O valor do passe estudantil corresponde a 50% (cinquenta por cento) do valor da tarifa vigente.

O Artigo 4º determina a obrigatoriedade de cadastro dos beneficiados junto à empresa Concessionária e, sob orientação e fiscalização da Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito.

Lei Ordinária 5.936/2009

A Lei Ordinária 5936 de 15 de setembro de 2009 dispõe sobre obrigatoriedade da criação de vagas de estacionamento exclusivo para veículos de transporte escolar em frente às creches e escolas de ensino fundamental e médio.

Lei nº 6.353/2010 – Passe Livre

A Lei nº 6.353 de 26/05/2010 instituiu o Passe Livre do Estudante no sistema de transporte público coletivo de Rondonópolis, regulamentada pelo Decreto nº 6.051, de 22/10/2010.

Compreende-se por Passe Livre do estudante, a gratuidade tarifária, para garantia de acesso ao direito universal a escolarização em conformidade com a Lei nº 9.394/96, nos veículos do Sistema de Transporte Coletivo para os alunos maiores de 6 (seis) anos que estejam matriculados nos cursos de:

- Redes pública e particular de ensino – Ensino fundamental e médio;



- Educação Profissional Técnica de nível médio, autorizada pelo Conselho Estadual de Educação - CEE/MT, com carga horária mínima acima de 800 (oitocentas) horas, em conformidade com a Resolução nº 03, de 09 de julho de 2008 do Conselho Nacional de Educação – CNE/CEB;
- Curso Superior de Tecnologia autorizado pelo Ministério da Educação – MEC com carga horária mínima acima de 1.200 horas, com fulcro na Portaria nº 10, de 28 de julho de 2006; e
- Curso pré-vestibular ofertado e mantido pelo município de Rondonópolis, e pelo Estado de Mato Grosso.

A Lei do Passe Livre foi instituída com a finalidade de melhorar as condições dos estudantes para acesso às instituições de ensino, já que muitos não dispõem de condições financeiras para custear esses deslocamentos através do transporte público.

O acesso dos estudantes aos coletivos dar-se-a com a utilização do cartão eletrônico de créditos gratuitos.

A gratuidade é concedida aos alunos que residem a uma distância mínima de 2000 (dois mil) metros da instituição escolar e frequência escolar superior a 75% em conformidade com o artigo 24 inciso VI da Lei Federal 9.394/96. Para tanto, o (a) estudante é submetido (a) aos critérios de avaliação e triagem realizada pelas instituições de ensino e a Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito – SETRAT segundo os condicionantes legais.

O benefício do meio passe, denominado Passe Estudante (Lei nº. 2.107/94), continua existindo, porém o estudante beneficiário do Passe Livre do Estudante só poderá utilizá-lo, mediante documentação comprobatória expedida pela instituição ao qual pertence, para o desenvolvimento de atividades curriculares, não excedendo a 20 (vinte) créditos mensais.

O Passe livre não pode ser utilizado nas férias e recessos escolares, nem tampouco aos sábados, domingos e feriados e deve ser revalidado anualmente, sendo responsabilidade do estudante ou de seu responsável a manutenção dos dados cadastrais atualizados e, sempre que houver qualquer alteração de instituição de ensino, linha ou turno, será obrigatória a sua presença para apresentação de documentos que comprovem a alteração realizada.

O Artigo 13º determina que a utilização do cartão eletrônico do Passe Livre do Estudante será permitida apenas nos turnos e linhas previamente estipulados no cadastro de cada aluno.

O Artigo 22º atribui a Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito a administração e controle do Passe Livre Estudantil realizando o cadastro e revalidação e a entrega dos cartões eletrônicos aos estudantes.

Além disso, entre outras atribuições, deve manter arquivo de cadastro e de documentos dos beneficiados, emitir relatórios e solicitar relatório mensal de frequência dos beneficiados às instituições de ensino.

O §1º do Artigo 31º torna obrigatório que a Prefeitura Municipal de Rondonópolis repasse mensalmente cópias dos comprovantes de pagamento das despesas referente



ao Passe Livre do Estudante para o Conselho Municipal de Transporte e Trânsito – CMTT e a Câmara Municipal de Rondonópolis.

O Artigo 33º cria, no âmbito do município de Rondonópolis, o Conselho Municipal do Passe Livre do Estudante, vinculado à Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito.

Essa lei foi regulamentada pelo Decreto nº 6.051/2010, alterando o desconto ofertado aos beneficiários com o Passe Estudantil que passou de 50% (Lei 5.215/2007) para 25% do valor da tarifa vigente.

Norma Interna SEC nº 02/2010/Rondonópolis

A Norma Interna da Secretaria Municipal de Educação de Rondonópolis, com vigência a partir de 20/12/2010 e atualizada em 09/12/2016, disciplina as normas procedimentais para padronizar a rotina interna do transporte Escolar, com vistas ao aperfeiçoamento, à eficácia, à eficiência, à celeridade e à transparência de ato de gestão administrativa e aplicação de recursos públicos.

Com base legal na Constituição Federal/88, na Lei Orgânica Municipal, na Resolução 001/2007 do Tribunal de Contas do Estado de Mato Grosso (Guia para implantação do Sistema de Controle Interno na Administração Pública), na Normativa Interna nº 11/2006 e na lei Estadual nº 8469/2006, são definidas as atribuições da Secretaria Municipal de Educação, através do Departamento de Gestão Escolar; Divisão de Transporte Escolar e Gabinete do Secretário Municipal de Educação:

- I - identificar junto às escolas os alunos que necessitam de transporte escolar;*
- II - elaborar planilha por escola;*
- III - receber a solicitação de disponibilidade de transporte escolar;*
- IV - avaliar as linhas com a necessidade dos alunos;*
- V - incluir alunos nas linhas;*
- VI - aguardar início das aulas;*
- VII - elaborar relatório;*
- VIII - preparar veículos para entrar em operação;*
- IX - submeter aprovação do relatório ao Secretário da pasta;*
- X - identificar a necessidade de manutenção preventiva e corretiva;*
- XI - receber do contratado cópia da vistoria;*
- XII - incluir a linha na planilha;*
- XIII - arquivar processo;*
- XIV - instaurar processo de autorização de manutenção preventiva;*
- XV - autorizar a oficina contratada a realizar a manutenção;*
- XVI - autorizar o transporte de alunos nas linhas terceirizadas;*



- XVII - instaurar processo de pagamento;*
- XVIII - instaurar processo de prestação de contas;*
- XIX - verificar a documentação e equipamentos de segurança;*
- XX - realizar vistoria no SETRAT;*
- XXI - capacitar os motoristas;*
- XXII - realizar auditoria das linhas;*
- XXIII - autorizar o início dos serviços;*
- XXIV - atualizar planilha de quilometragem;*
- XXV - fiscalizar a execução do transporte escolar;*
- XXVI - adequar planilha de quilometragem de linha;*
- XXVII - acompanhar a execução do transporte escolar;*
- XXVIII - realizar avaliação;*
- XXIX - tomar conhecimento.*

Compete a Assessoria Pedagógica do Estado, identificar alunos que necessitam de transporte escolar.

A solicitação do transporte escolar deve ser processada, analisada e determinada pela Secretaria Municipal de Educação. Depois de identificada a necessidade do transporte escolar a Secretaria Municipal de Educação deve encaminhar expediente às demais unidades gerenciais para análise e emissão de decisão.

O Departamento de Gestão Escolar deverá identificar junto as escolas os alunos que irão necessitar de transporte escolar no prazo de até 15/12 de cada ano. Posteriormente, deverá elaborar uma planilha por escola com nome, endereço do aluno para encaminhamento à Divisão de Transporte Escolar até 30/12 de cada ano. A Divisão de Transporte Escolar de posse da planilha deverá receber a solicitação de disponibilidade de transporte escolar para avaliar as linhas com a necessidade dos alunos e verificar se existe necessidade da criação de nova linha. Havendo essa necessidade, deverá ser elaborado relatório com o levantamento dos custos. Estes estudos serão submetidos à análise do Secretário Municipal de Educação que deverá avaliar a planilha com a(s) nova(s) linha(s) e encaminhar sua decisão à Divisão de Transporte Escolar. Em sendo aprovada (s) nova(s) rota(s) deverão ser tomadas as medidas necessárias para sua efetivação e, em caso contrário, deverá ser arquivado o processo.

Caso não seja necessária a criação de nova linha a Divisão de Transporte Escolar deverá incluir os alunos nas linhas e aguardar o início das aulas.

A Divisão de Transporte Escolar deverá preparar veículos para entrar em operação até janeiro de cada ano e verificará se são veículos próprios. Havendo veículos próprios deverá identificar a necessidade de manutenção preventiva e corretiva no prazo de janeiro e julho de cada ano, instaurando processo de autorização de manutenção corretiva, autorizando a oficina contratada a realizar a manutenção preventiva e corretiva, instaurando o processo de pagamento e de prestação de contas, verificando a documentação e os equipamentos de segurança dos veículos e, finalmente, realizando



vistoria na Secretaria de Transporte e Trânsito para autorizar o início dos serviços no prazo de até o início das aulas.

Não havendo veículos próprios deverá receber do contratado cópia da vistoria feita pela Secretaria de Transporte e Trânsito para autorizar o transporte de alunos nas linhas terceirizadas no prazo do início das aulas.

A Divisão de Transporte Escolar deverá realizar auditoria das linhas no prazo de 02 meses (abril e maio), atualizar a planilha de quilometragem de linhas e elaborar relatório que será encaminhado para o Gabinete do Secretário Municipal de Educação.

A Divisão de Transporte Escolar deve fiscalizar a execução do transporte escolar e verificar se há necessidade de alterações da planilha.

A Assessoria Pedagógica do Estado deve identificar junto as escolas e salas anexas os alunos do ensino médio e SEJA que necessitam de transporte escolar, encaminhando expediente à Divisão de Transporte Escolar.

O não cumprimento das disposições desta Norma Interna pode implicar em instauração de Sindicância e/ou Processo Administrativo Disciplinar.

Lei nº 7.379/2012 – Passe Livre

Através da lei 7.379 de 03 de julho de 2012 foram alteradas algumas disposições da Lei 6.353/2010, sendo que a principal alteração foi quanto a utilização do cartão eletrônico, deixando de ser permitida somente nos turnos aprovados no cadastro de cada aluno passando à liberação para utilização com tempo de integração de 2 (duas) horas, mantendo-se a vinculação das linhas àquelas aprovadas no cadastros.

Decreto nº 6.675/2012

O Decreto nº 6.675 de 11 de julho de 2012 alterou o desconto ofertado aos beneficiários com o Passe Estudantil, que passou de 25% para 38,5% do valor da tarifa vigente.

Decreto nº 6.768/2012

O Decreto nº 6.768/2012 de 22 de outubro de 2012 alterou o desconto ofertado aos beneficiados com o Passe Estudantil, que passou de 38,5% para 50% do valor da tarifa vigente.

Lei nº 7.608/2013 – Passe Livre

A Lei 7.608 de 26 de março de 2013 revogou a Lei nº 7.379, de 03 de Julho de 2012, tornando novamente efetivos os termos da Lei n.º 6.353, que instituiu o Passe Livre do Estudante.



Decreto nº 7.015/2013

O Decreto nº 7.015 de 26 de novembro de 2013 alterou o desconto ofertado aos beneficiados com o Passe Estudantil, voltando a valer o desconto de 38,5% do valor da tarifa vigente, conforme antigamente determinava o Decreto nº 6.675/2012.

Portaria nº 21.114/2017

Nomeia Terezinha Cristina de Souto Rodrigues como Gerente de Divisão de Transporte Escolar vinculado à Secretaria Municipal de educação

4.4.3.2 Rede Escolar de Rondonópolis

Dados do Censo Escolar do Estado de Mato Grosso de 2016 apontam a existência de 132 escolas no município de Rondonópolis, sendo que 115 localizam-se na área urbana representando 87% do total. No quadro abaixo apresenta-se o número de escolas segundo a rede de ensino (federal, estadual, municipal ou privada).

Com relação à quantidade de escolas por rede de ensino, verifica-se que a rede municipal apresenta o maior número de unidades escolares, representando 47% do total de escolas de Rondonópolis. A rede estadual se iguala com a rede privada em 25,8% do total.

Quadro 93: Escolas por Localização e Dependência

Escola	Urbana	Rural	Total	%
Federal	1	0	1	0,8%
Estadual	32	2	34	25,8%
Municipal	49	14	63	47,7%
Privada	33	1	34	25,8%
Total	115	17	132	100,0%
%	87,1%	12,9%	100,0%	

Fonte: Secretaria Estadual de Educação/MT – Censo Escolar 2015 / Elaboração Urbaniza Engenharia Consultiva

Com relação à quantidade de matrículas por rede de ensino a situação se modifica, com a rede estadual apresentando o maior número de matrículas (29,7 mil) representando 51% do total de matrículas em Rondonópolis. A rede municipal aparece em segundo lugar, com 33,6%, seguida pela rede privada com 14,6% e a rede federal com apenas 0,7%.



Quadro 94: Quantidade de alunos por Rede de Ensino

Tipo de Escola	Federal	Estadual	Municipal	Privada	Total - Tipo de Aluno
Ensino Infantil – Creche	0	0	2.556	1.014	3.570
Ensino Infantil – Pré-Escola	0	0	4.111	1.894	6.005
Ensino Fundamental – 1ª a 5ª Ano	0	0	7.463	2.699	16.309
Ensino Fundamental – 6ª a 9ª Ano	0	9.518	1.823	1.321	12.662
Ensino Médio	0	8.868	0	791	9.659
Educação Profissional	424	347	0	616	1.387
EJA - Fundamental	0	1.173	613	0	1.786
EJA - Ensino Médio	0	2.389	0	32	2.421
Especial – 1ª a 5ª Ano	0	0	0	135	135
Atividade Complementar	0	1.036	2.896	12	3.944
AEE	0	244	114	16	374
Total	424	29.722	19.576	8.530	58.252
%	0,7%	51,0%	33,6%	14,7%	100,0%

Fonte: Secretaria Estadual de Educação/MT – Censo Escolar 2015 / Elaboração Urbaniza Engenharia Consultiva

As matrículas na rede federal se referem aos alunos do Instituto Federal do Mato Grosso – IFMT – Campus Rondonópolis que oferece cursos técnicos integrados ao ensino médio (alimentos, química e secretariado) e ensino superior (tecnologia em análise e desenvolvimento de sistemas e licenciatura em ciências da natureza).

O Quadro 95: Escolas da Rede Municipal apresenta o número de alunos por unidade escolar da rede municipal.

O Quadro 96: Escolas da Rede Estadual e Federal apresenta o número de alunos por unidade escolar da rede estadual e federal.



Quadro 96: Escolas da Rede Estadual e Federal

ESCOLA	Regular			Educação Profissional			EJA		Atividade complementar	AEE
	Anos Iniciais	Anos Finais	Ensino Médio	Curso Técnico Integrado	Curso Técnico Integrado ao EJA	Curso Técnico Concomitante ou Subsequente	Fundamental	Ensino Médio		
CEJA PROF ALFREDO MARIEN	0	0	0	0	0	0	360	1134	0	14
EE PROF CARLOS PEREIRA BARBOSA	327	294	0	0	0	0	0	0	0	16
EE RAMIRO BERNARDO DA SILVA	178	229	165	0	0	0	63	97	0	0
EE LUCAS PACHECO DE CAMARGO	230	162	36	0	0	0	29	78	0	15
EE EMANUEL PINHEIRO	208	229	0	0	0	0	0	0	0	0
EE ADOLFO AUGUSTO DE MORAES	188	431	596	0	0	0	0	0	0	0
EE ANTONIO G BALBINO	162	239	212	0	0	0	0	0	0	21
EE JOAQUIM NUNES ROCHA	155	254	486	0	0	0	0	0	0	0
EE LA SALLE	225	247	330	0	0	0	0	0	0	0
EE MARECHAL DUTRA	132	395	318	0	0	0	0	0	0	0
EE PINDORAMA	36	185	268	171	0	0	0	0	0	19
EE SAGRADO CORACAO DE JESUS	381	404	0	0	0	0	0	0	0	0
EE MAJOR OTAVIO PITALUGA	0	0	1507	0	0	0	0	0	0	0
EE PROF RENILDA SILVA MORAES	407	457	0	0	0	0	0	0	124	20
EE D WUNIBALDO TALLEUR	155	239	193	0	0	0	95	176	0	0
EE PROFELIZABETH DE FREITAS MAGALHAES	270	422	617	0	0	0	125	228	0	25
ESCOLA ESTADUAL ODORICO LEOCADIO DA ROSA	457	465	0	0	0	0	0	0	225	14
EE MARIA DE LIMA CADIDE	363	135	0	0	0	0	119	0	0	0
EE PROF EUNICE SOUZA DOS SANTOS	182	442	0	0	0	0	0	0	186	0
EE JOSE SALMEN HANZE	195	363	0	0	0	0	116	173	186	0
EE ANDRE ANTONIO MAGGI	0	293	788	0	0	0	0	0	59	21
EE SANTO ANTONIO	452	469	0	0	0	0	0	0	0	0
EE 7 DE SETEMBRO	30	66	43	0	0	0	27	19	164	0
EE JOSE RODRIGUES DOS SANTOS	55	45	276	0	0	0	47	71	0	0
EE PROFMARIA ELZA FERREIRA INACIO	338	340	185	0	0	0	96	111	0	0
EE DANIEL MARTINS MOURA	0	245	1017	0	0	0	0	0	0	0
EE JOSE MORAES	195	168	96	0	0	0	0	0	0	3
EE DOMINGOS APARECIDO DOS SANTOS	0	404	837	0	0	0	0	0	0	0
EE SAO JOSE OPERARIO	340	347	0	0	0	0	0	0	92	20
EE SEBASTIANA R DE SOUZA	217	382	0	0	0	0	0	0	0	19
EE SILVESTRE GOMES JARDIM	120	371	146	0	0	0	0	166	0	27
EE PROF AMELIA DE OLIVEIRA SILVA	0	346	542	0	0	0	0	0	0	0
EE FRANCISCA BARROS DE CARVALHO	149	450	210	0	0	0	96	136	0	10
E.T.ESTADUAL DE RONDONOPOLIS-SECITEC-MT	0	0	0	0	0	176	0	0	0	0
IFMT - CAMPUS RONDONOPOLIS	0	0	0	379	26	19	0	0	0	0
TOTAL	6.147	9.518	8.868	550	26	195	1.173	2.389	1.036	244

Fonte: Secretaria Estadual de Educação/MT – Censo Escolar 2015 / Elaboração Urbaniza Engenharia Consultiva



4.4.3.3 Gratuidade no Transporte Coletivo Urbano de Rondonópolis

Além do transporte escolar oferecido pelo poder público, os estudantes podem utilizar a rede de transporte coletivo para efetuar seus deslocamentos, contando com o benefício do Passe Livre, cuja legislação (já descrita) foi instituída em 2010, representando um grande benefício aos estudantes, principalmente aqueles não atendidos pelo transporte escolar público. Segundo a Secretaria de Transporte e Trânsito, o número de estudantes cadastrados para utilização do benefício era de 3.270 alunos (setembro/2016), o que representa 5,6% do total de alunos matriculados na rede de ensino de Rondonópolis.

Cabe salientar que Rondonópolis foi um dos municípios pioneiros na adoção do Passe Livre Escolar, sendo que recentemente, foi aprovado pela Comissão de Educação da Câmara dos Deputados, o Projeto de Lei 8023/2014 que cria o Fundo Nacional do Passe Livre para garantir a gratuidade no transporte coletivo a estudantes do ensino infantil, fundamental, médio e de graduação nas zonas rural e urbana.

O fundo seria mantido através de recursos do Tesouro Nacional, dos royalties de petróleo e rendimentos do Fundo Social. Segundo o texto, o caixa do fundo também poderá ser abastecido com recursos de participação e dividendos recebidos pelo Tesouro das empresas de economia mista controladas pela União e das instituições financeiras federais, além de quotas da União no chamado salário educação.

4.4.4 Transporte Individual

4.4.4.1 Taxi

A legislação que estabelece as normas para o serviço de transporte público individual (Táxi) foi constituída pela Lei nº 655 de 16 de Outubro de 1979, sendo modificado pela Lei nº 5070/2007, nos artigos 4º, 14º, 15º, 17º, 18º, 19º, 25º, 27º, 36º e 40º, além de revogar os artigos 34º e 38º.

O artigo 1º estabelece que o serviço só pode ser exercido mediante autorização da prefeitura através do Termo de Permissão e do Alvará de Licença. Além disso, o artigo 3º determina que a exploração do serviço é exclusiva de profissionais autônomos (proprietários de um veículo) ou de empresas legais, sendo que a quantidade de veículos destas empresas não poderá exceder a 10% dos táxis em circulação.

Para que os profissionais possam exercer a atividade, os mesmos devem cumprir as seguintes exigências estabelecidas no Artigo 4º (modificada na pela Lei 5.070/2007):

I - Estar devidamente habilitado há no mínimo 01 (um) ano e apto para exercerem as atividades remuneradas, em conformidade com a legislação federal;

II - Atestado de sanidade física e mental, fornecido por órgão ou profissional devidamente autorizado pelo órgão competente, apto para a atividade;

III - Comprovante de residência no município de Rondonópolis de, no mínimo, 02 anos, mediante declaração reconhecida em cartório;



IV - Certidão negativa de antecedentes criminais;

V - Certidão negativa de tributos municipais;

VI - Declaração da entidade representativa de classe, comprovando a regularidade junto a categoria;

VII - Certificado de Licenciamento e propriedade do veículo, em nome do permissionário ou, quando locado, cópia autenticada do contrato de locação;

VIII - Veículo com, no máximo, 03 (três) anos de uso;

IX - Certidão do órgão de trânsito que comprove não ter cometido infração grave ou gravíssima durante os últimos 12 meses;

X - Vistoria veicular aprovada;

XI - Ser maior de vinte e um anos;

XII - Ser aprovado em curso específico para o transporte de passageiros realizado em órgão credenciado ao sistema nacional de trânsito.

Além disso, os permissionários têm por obrigação (Artigo 6º) manter o veículo em bom funcionamento, higiene e segurança, submeter semestralmente o veículo à vistoria da prefeitura, e apresentar nas portas dianteiras a inscrição do número do alvará e a palavra "TÁXI".

O artigo 15º determina que a Carteira de Identificação emitida pelo órgão municipal (com foto e número do registro do condutor) deverá ser fixada em local de fácil visualização para os passageiros e fiscalização junto com a declaração de vistoria anual - Artigo 17º.

Para as empresas as exigências foram estabelecidas no Artigo 5º, sendo as principais:

II - dispor de Sede própria ou Escritório na cidade de Rondonópolis;

IV - ser proprietário de pelo menos 05 (cinco) veículos de aluguel, devendo os que ainda não estejam licenciados como taxi, ter, no mínimo 01 (um) ano de fabricação;

VII – garagem com capacidade para no mínimo 5 (cinco) veículos.

O artigo 18º permite que os veículos pertencentes as empresas ou associações possam adotar sistema de comunicação via rádio, desde que autorizados pelo órgão competente.

Fica determinado no Artigo 19º que todos os veículos sejam dotados dos seguintes itens:

a) taxímetro, devidamente aferido e lacrado pela autoridade competente;

b) caixa luminosa com a inscrição "TAXI" sobre o teto;

c) Carteira de Identidade Unificada;



d) *tabela de tarifas em vigor, devidamente autenticada pela Prefeitura Municipal;*

e) *quadro contendo a licença e o selo de vistorias da Prefeitura Municipal;*

Os veículos deverão ser substituídos quando atingirem 06 (seis) anos de uso, podendo ocorrer exceções quando for constatado que o mesmo apresenta perfeito estado de conservação e segurança e constatado pela prefeitura – Artigo 20º (a legislação não deixa claro quais são os parâmetros do novo veículo quando da substituição).

Como a legislação não especifica a cor que os veículos devem ser, atualmente é possível encontrar carros exercendo a atividade em seis cores diferentes, sendo:

Quadro 97: Quantidade de veículos por cor

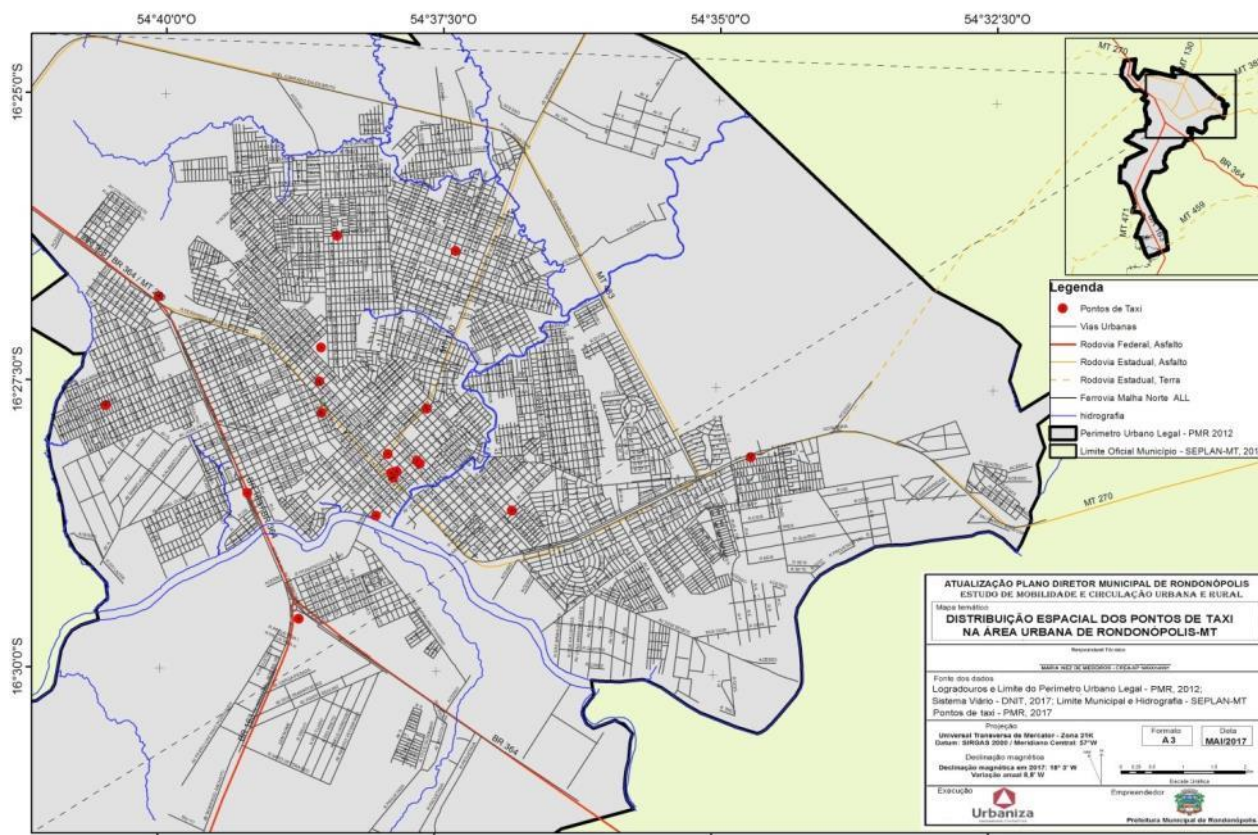
Cor	Quantidade de Veículos	%
Branco	106	65%
Prata	38	23%
Cinza	6	4%
Preto	6	4%
Vermelho	5	3%
Azul	1	1%
Total	162	100%

Fonte: Prefeitura Municipal de Rondonópolis / Elaboração Urbaniza Engenharia Consultiva

No Artigo 46º fica estabelecido que o número de automóveis de aluguel deve manter a proporção de 02 (dois) veículos para cada 1.000 (mil) habitantes. Porém a lei Sendo assim, Rondonópolis deveria hoje ter 437 veículos credenciados (considerando a estimativa do IBGE para a população do município no ano de 2016 de 218.899hab). Segundo dados disponibilizados, existem hoje 162 veículos cadastrados, o que representa 37% do total.

Com relação aos pontos de estacionamento, a legislação diz que serão mantidos os existentes (não cita quais são eles) e que a sua criação será fixada pela Prefeitura. Durante pesquisa, não foi possível obter com exatidão a quantidade de pontos existentes e nem se os mesmos são regulamentados pela municipalidade. A figura abaixo ilustra a localização dos pontos homologados pela municipalidade.

Figura 140: Localização dos Pontos de Táxi



Fonte: Urbaniza Engenharia Consultiva

O quadro abaixo apresenta a quantidade de veículos cadastrados por ponto:

Quadro 98: Relação dos pontos de táxi

Ponto	Endereço	Permissionários
001	Rua Arnaldo Estevã (em frente a Praça Brasil)	8
002	Rua Fernando C. Costa (em frente a Praça Brasil)	9
003	Avenida Rui Barbosa (em frente ao Hospital Samaritano)	8
004	Avenida Cuiabá (em frente a Praça Brasil)	7
005	Rua Rio Branco - Praça dos Carreiros	8
006	Rua Acyr Resende (em frente a Santa Casa Misericórdia)	8
007	BR.364-KM (próximo ao Auto Posto Alvaredo)	8
008	Rua Rio Branco - Praça dos Carreiros	8
009	Rua José Barriga (em frente a Praça da Saudade)	8
010	Rua São Francisco de Assis - Praça Bom Jesus - V. Operaria	9
011	Rua Agostinho de Figueiredo (em frente ao Hospital Regional)	9
012	Avenida D. Wunibaldo - Anexo ao Casario Rondon	8
013	Aeroporto Maestro Marinho Franco	7
014	Avenida Araponga - Vila Olinda	8
015	Rua Dom Pedro II (em frente PA) - Vila Santa Marta	8
016	Avenida Recife c/ Rua Luiz Carlos Ferreira - Conj. São José	8
017	Avenida Sete Copas c/ Avenida Lions Internacional - Coophalis	8
018	Rua Alagoas esquina com a Rua José Dias - Cidade Salmen	8
019	Rua Vinicius de Moraes, prox. Casa do Estudante Universitário - JD. Atlântico	9
020	BR-364 no Auto Posto Trevão - Jardim Ipanema	8
021	Av. Lions Internacional (no Shopping)	Rotativo

Fonte: Prefeitura Municipal de Rondonópolis / Elaboração Urbaniza Engenharia Consultiva

As figuras abaixo foram capturadas durante vistorias no município e apresentam alguns pontos existentes, onde é possível perceber a ausência de infraestrutura, como a ausência ou falta de manutenção dos abrigos, identificação dos pontos com o número de veículos permitidos, telefone para contato, etc.

Figura 141: Localização dos Pontos de Táxi

Em frente ao Hospital Regional



Em frente à Santa Casa



Em frente à Rodoviária



Em frente à Praça dos Carreiros



Fonte: Urbaniza Engenharia Consultiva

Foram disponibilizados dois decretos que tratam do serviço de táxi, sendo: Decreto nº 2.773 de 20 de Setembro de 1995 que Disciplina a concessão de serviço aos automóveis de aluguel – Táxi, e o Decreto nº 2.775 de 20 de Setembro de 1995 que Dispõe sobre os pontos de táxi e disciplina a conduta dos motoristas autônomos e auxiliares e seu relacionamento com os usuários, e dá outras providências. Porém a Lei nº 5070/2007 no Artigo 11 revoga as disposições em contrário da Lei nº 655/1979, além disso, um decreto por si só não pode alterar uma lei.

O quadro a seguir apresenta o histórico das tarifas utilizadas desde a implantação do Real como moeda brasileira (ano de 1994). É possível perceber que até o ano de 2013, as tarifas não eram reajustadas anualmente, chegando a ficar um período de 9



(nove) anos sob a mesma tarifa (Decreto nº 2817/1996). Atualmente, a tarifa é regulamentada pelo Decreto nº 7957 de 16 de Junho de 2016.

Nesses 20 anos de histórico, a tarifa da bandeirada sofreu um aumento de 20%, sendo um valor baixo se comparado com o aumento do km rodado da bandeira 1, aumento de 68%, e da bandeira 2, acréscimo de 65%. Com relação à hora parada de ambas as bandeiras, houve um aumento de 57%.

Um fator que se manteve igual em todos os decretos é o período e o local de utilização de cada bandeira, sendo para a Bandeira 1 dentro do Perímetro Urbano nos dias úteis e nos horários das 6h - 22h, já para a Bandeira 2 dentro e fora do Perímetro Urbano nos dias úteis, domingos e feriados nos horários das 22h - 6h.





Quadro 99: Histórico da tarifa do táxi

Decreto	Data Lei	Bandeira 1				Bandeira 2				Observação
		Bandeirada	Km Rodado	Hora Parada	Horário	Bandeirada	Km Rodado	Hora Parada	Horário	
2808/1996	27/03/1996	R\$ 4,00	R\$ 1,00	R\$ 10,00	Dentro do Perímetro Urbano nos Dias úteis e nos horários das 6h - 22h	R\$ 4,00	R\$ 1,30	R\$ 10,00	Dentro e fora do Perímetro Urbano nos Dias úteis, domingos e feriados nos horários das 22h - 6h	-
2817/1996	21/05/1996	R\$ 3,00	R\$ 1,00	R\$ 10,00	Dentro do Perímetro Urbano nos Dias úteis e nos horários das 6h - 22h	R\$ 3,00	R\$ 1,30	R\$ 10,00	Dentro e fora do Perímetro Urbano nos Dias úteis, domingos e feriados nos horários das 22h - 6h	Altera o Decreto 2808/1996
4036/2005	30/05/2005	R\$ 4,00	R\$ 1,35	R\$ 10,00	Dentro do Perímetro Urbano nos Dias úteis e nos horários das 6h - 22h	R\$ 4,00	R\$ 1,75	R\$ 10,00	Dentro e fora do Perímetro Urbano nos Dias úteis, domingos e feriados nos horários das 22h - 6h	-
6171/2011	25/04/2011	R\$ 4,00	R\$ 1,75	R\$ 13,50	Dentro do Perímetro Urbano nos Dias úteis e nos horários das 6h - 22h	R\$ 4,00	R\$ 2,30	R\$ 13,50	Dentro e fora do Perímetro Urbano nos Dias úteis, domingos e feriados nos horários das 22h - 6h	Cita o Decreto 4036/2005
7151/2013	26/11/2013	Permissão para utilização da Bandeira 2 de 01 a 31 de Dezembro em todas as corridas				R\$ 4,00	R\$ 2,30	R\$ 13,50	R\$ 4,00	R\$ 2,30
7175/2013	18/12/2013	-	-	-	Dentro do Perímetro Urbano nos Dias úteis nos horários das 6h - 22h	-	-	-	Dentro ou fora do Perímetro Urbano, nos Dias úteis nos horários das 22h - 6h, e domingos e feriados	Arquivo incompleto
7469/2014	26/11/2014	Permissão para utilização da Bandeira 2 de 01 a 31 de Dezembro em todas as corridas				Sem informações sobre os valores			Não informado	
7531/2015	11/03/2015	R\$ 5,00	R\$ 2,75	R\$ 21,00	Dentro do Perímetro Urbano nos Dias úteis nos horários das 6h - 22h	R\$ 5,00	R\$ 3,30	R\$ 21,00	Dentro ou fora do Perímetro Urbano, nos Dias úteis nos horários das 22h - 6h, e domingos e feriados	-
7956/2016	14/06/2016	R\$ 5,00	R\$ 2,75	R\$ 21,00	Dentro do Perímetro Urbano nos Dias úteis nos horários das 6h - 22h	R\$ 5,00	R\$ 3,30	R\$ 21,00	Dentro ou fora do Perímetro Urbano, nos Dias úteis nos horários das 22h - 6h, e domingos e feriados	Igual ao Decreto 7531/1915
7957/2016	16/06/2016	R\$ 5,00	R\$ 3,10	R\$ 23,50	Dentro do Perímetro Urbano nos Dias úteis nos horários das 6h - 22h	R\$ 5,00	R\$ 3,70	R\$ 23,50	Dentro ou fora do Perímetro Urbano, nos Dias úteis nos horários das 22h - 6h, e domingos e feriados	-

Fonte: Prefeitura do Município de Rondonópolis / Elaboração Urbaniza Engenharia Consultiva





4.4.4.2 Mototáxi

O serviço de mototáxi em Rondonópolis atualmente é regulamentado pela Lei nº 6.840 de Agosto de 2011¹⁷, sendo considerado pela mesma um serviço de utilidade pública que só pode ser exercido por pessoa física ou empreendedor individual, sendo vedada a outorga de mais de uma permissão para exploração do serviço. Além do transporte de passageiros também é permitida a entrega de pequenas mercadorias.

O permissionário deverá ser residente e ter domicílio no município por um período superior há 2 (dois) anos e que possua toda a documentação legal exigida. Além disso, deverá apresentar certificado de aprovação em curso de formação de condutores de transporte de passageiros específico para mototáxi, emitido por órgão credenciado pela Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito.

O serviço, somente pode ser executado mediante prévia e expressa autorização do Poder Executivo, através do termo de Permissão e Alvará de Licença, que é de caráter pessoal e intransferível com validade de 1 (um) ano e possibilidade de renovação após esse período. A transferência só será admitida no caso de morte ou invalidez permanente do motorista.

O Artigo 4º estabelece que o serviço deve ser prestado com a utilização de veículos automotores de 2 (duas) rodas, com potência de 124 até 250CC com no máximo 6 (seis) anos de fabricação (a idade do veículo foi alterada pela Lei 7.837 de 2013) que deverão possuir os seguintes equipamentos, estabelecidos pelo Artigo 6º:

I – 05 (cinco) marchas;

II – pintura no padrão cor vermelha;

III – 02 (dois) espelhos retrovisores;

IV – para-barro dianteiro e traseiro;

V – mata-cachorro;

VI – suporte para os pés do passageiro e cinto de assento ou alças metálicas para o seu apoio;

VII – cano de descarga com a lateral exposta revestida com material isolante para evitar queimaduras no (a) passageiro (a);

VIII – identificação do ponto e respectivo alvará;

IX – todos os dispositivos de segurança e demais equipamentos exigidos para motocicletas pelo Código de Trânsito Brasileiro.

Já o Artigo 7º determina que o profissional só poderá transportar passageiros utilizando os seguintes equipamentos:

I – capacete para o condutor e passageiros padronizados na cor amarela automotiva (código 1000), regulamentado pelo INMETRO e dentro do prazo de validade, com proteção mandibular (fechado na

¹⁷ Substituiu a Lei nº 2711 de 04 de Agosto de 1997, Lei 3031 de 31 de Março de 1999 e Lei 3508 de 09 de Julho de 2001.



parte frontal), viseira transparente, número do colete e tipo sanguíneo do condutor em adesivo refletivo, autorizado pelo SETRAT;

II – touca higiênica descartável a ser disponibilizada ao passageiro;

Paragrafo único: o capacete a que se refere o inciso I deste artigo deverá ser de uso exclusivo para o serviço.

Anualmente (ou quando solicitado) o veículo deverá passar por vistoria da SETRAT, para que a renovação do alvará seja expedida. Também é obrigação do permissionário o pagamento anual do ISSQN no valor correspondente a 50 UFR's, que hoje corresponde ao total de R\$ 153,07. Contudo, a Lei 4.231 de 2004 isentou os mototaxistas do pagamento por 10 anos, porém a lei que regulamenta o serviço é de 2011.

É de obrigação dos permissionários não transportar passageiros carregando bagagens, exceto as do tipo mochilas, desde que não ultrapassem 5 quilos e não apresentem riscos ao condutor e passageiro. Entretanto, durante vistoria, foi possível perceber que tal obrigação não é respeitada, e passageiros acabam por transportar grandes volumes, apresentando risco para os veículos que trafegam na mesma pista.

A obrigação do controle e fiscalização do serviço compete a SETRAT, porém até a finalização deste relatório não foi possível estabelecer quantos fiscais são designados para a realização do mesmo.

A legislação ainda estabelece as penalidades e medidas administrativas quando a ocorrência de infrações, porém tal artigo deveria se resumir em cumprir as já estabelecidas pelo CTB, visto que é a legislação soberana com relação ao tema.

O Capítulo VII trata sobre as tarifas a serem exercidas, que deverão ser estabelecidas em decreto e conter os seguintes parâmetros:

I - Bandeira I (um);

II - Bandeira II (dois);

III - Bandeirada;

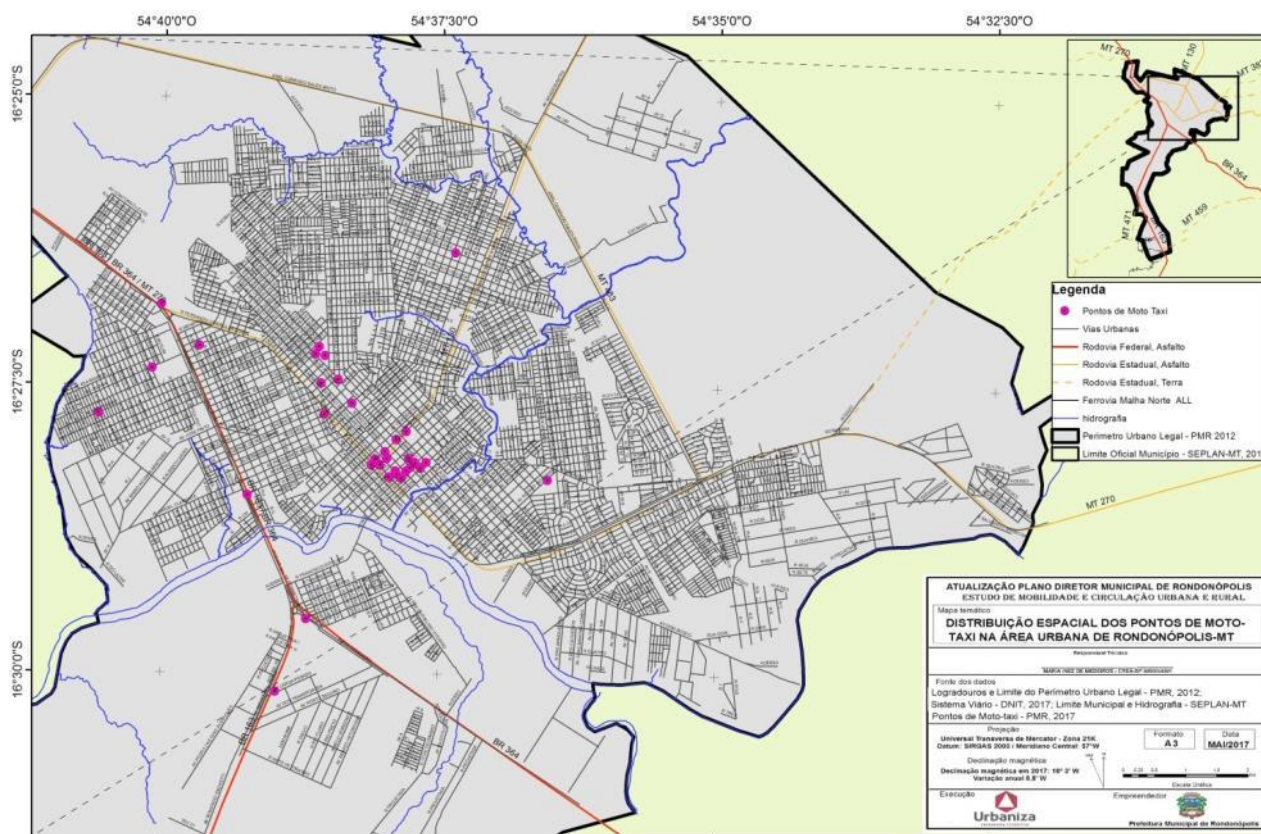
IV - Hora parada;

Sendo a Bandeira II utilizada nos dias úteis das 22h às 06h, aos sábados a partir das 13h e nos domingos e feriados. Em pesquisas realizadas, o último decreto encontrado que trata sobre a tarifa a ser exercida:

03 quilômetros rodados a tarifa de R\$4,00 (Quatro reais);

A partir do terceiro quilometro rodado, a tarifa será acrescida de R\$1,75 (um real e setenta e cinco centavos) por quilometro rodado.

O Capítulo VI trata sobre a localização dos pontos de parada e das vagas, sendo de competência da SETRAT a instalação dos pontos visando os interesses públicos, sendo que por ponto a quantidade de veículos não pode exceder a 20 vagas. A figura abaixo ilustra a localização dos pontos.

Figura 142: Localização dos Pontos de Mototáxi

Fonte: Urbaniza Engenharia Consultiva

O número de cadastros não pode exceder a 0,41% da população. Portanto o município atualmente só poderia ter 897 motoristas cadastrados. A partir da disponibilização dos dados do CMC (Cadastro Municipal do Contribuinte) foi possível constatar que atualmente existem no município 782 mototaxistas cadastrados junto à Prefeitura. Portanto, 87,13% das vagas já estão preenchidas, restando apenas 115 cadastros. A proporção de 0,41% estabelecida pela legislação é questionável, visto que não existe no país alguma determinação sobre este valor, logo o excesso de mototáxi torna-se um dos fatores para que o transporte público coletivo esteja na atual situação, conforme demonstrado nos capítulos acima.

As figuras a seguir foram produzidas durante vistoria realizada no município e ilustram alguns pontos existentes, onde é possível perceber a falta de infraestrutura destes pontos, visto que eles não apresentam abrigo, identificação com o número de motos permitidas, etc.

Figura 143: Localização dos Pontos de Mototáxi**Praça dos Carreiros (R. Dom Pedro II)****Rondon Plaza Shopping (Av. Lions Internacional)****Hospital Regional Irmã Elza Giovannella (R. Agostinho de Figueiredo)****Terminal Central (R. Fernando Côrrea da Costa)**

Fonte: Urbaniza Engenharia Consultiva

O serviço de mototáxi é bastante utilizado pelos munícipes, visto pela quantidade de pontos existentes, atualmente são 34 pontos, pela legislação permitir 893 cadastros, e por constatarmos em vistoria como este serviço tem grande aceitação, impactando diretamente o serviço de transporte público por ônibus, pois um trajeto de uma hora por ônibus pode ser realizado em dez via mototáxi.

O transporte público individual por moto é uma realidade do município que não pode ser ignorada, assim o Poder Público precisa intensificar a fiscalização sobre o serviço de mototáxi, primando pela segurança dos condutores e dos usuários e adequar os pontos de estacionamento fornecendo o mínimo de infraestrutura.

O quadro a seguir apresenta uma cronologia da tarifa estabelecida pelo Poder Público. Tais tarifas foram estabelecidas por decretos, porém por falta de dados não é possível afirmar se foram publicados apenas os 05 (cinco) abaixo listado, nem tão pouco se o Decreto 6171/2011 é o vigente.

Ambas as legislações estabelecem que até 3km de distancia a tarifa é única, sendo que no período de 12 anos (de 1999 a 2011) a tarifa sofreu um reajuste de 75%. O km rodado acompanhou este aumento, porém até o na de 2008, o valor não sofreu com grandes ajustes, contudo de 2008 para 2011 o valor foi reajustado em 78%. Já a hora



parada foi acrescida em 26%, valor bem abaixo das estabelecidas para os outros critérios. O processo inverso ocorreu com a tarifa para viagens acima de 3km, onde o reajuste foi reduzido em 14% no mesmo período (de 1999 à 2011).

Quadro 100: Histórico da tarifa do mototáxi

Decreto	Data	até 3km	>3km	km rodado	hora parada
3053	07/05/1999	R\$ 1,00	R\$ 2,00	R\$ 0,30	R\$ 10,00
3502	17/07/2002	R\$ 1,50	R\$ 2,00	R\$ 0,37	R\$ 10,00
4037	30/05/2005	R\$ 1,90	R\$ 1,90	R\$ 0,50	-
5129	05/08/2008	R\$ 3,00	-	R\$ 0,50	-
6171	25/04/2011	R\$ 4,00	R\$ 1,75	R\$ 2,30	R\$ 13,50

Fonte: Prefeitura do Município de Rondonópolis / Elaboração Urbaniza Engenharia Consultiva

4.4.4.3 UBER

No dia 09 Junho 2017 às 14h, a empresa UBER deu início ao serviço de transporte privado individual. O sistema é bem parecido com a modalidade táxi, porém o usuário só pode solicitar o veículo através do aplicativo instalado no celular, e o pagamento atualmente só pode ser realizado via cartão de crédito – diferente do que ocorre em outras cidades, que também pode ser efetuado por dinheiro (tal medida foi implantada gradativamente em outras cidades).

A polêmica envolvendo o serviço é grande, pois não existe legislação que regulamente o serviço no Brasil. Assim, os taxistas realizaram protestos por várias cidades do país, clamando ao Poder Público para que ele seja proibido. Os taxistas alegam que a UBER realiza uma concorrência desleal, pois os seus motoristas e a empresa não pagam os mesmos tributos e tem qualquer tipo de licença para realizar o serviço.

A empresa alega que realiza entrevistas com os motoristas, que averigua os antecedentes criminais e que a avaliação dada pelos usuários aos motoristas deve ser sempre superior que quatro estrelas, caso o motorista esteja em desacordo com algum dos critérios, ele é banido.

Em Rondonópolis antes mesmo que o serviço estivesse disponível, no dia 08 de Março de 2017, o Vereador João Mototáxi protocolou na Câmara dos Vereadores um projeto de lei proibindo o serviço no município. Não foi possível obter mais informações sobre o projeto.

A prefeitura de São Paulo regulamentou o serviço com o Decreto nº 56.981 de 10 de Maio de 2016 e estipulou a tarifa de quilometro rodado para o transporte por aplicativo. Tal medida não acabou com os debates envolvendo os taxistas e os motoristas da UBER, mas foi a maneira que a prefeitura encontrou para absorver este tipo de serviço que cresce cada vez mais.

Durante vistoria em campo foi possível constatar que de segunda a sexta poucos carros estão disponíveis no aplicativo, situação diferente do que ocorre nos sábados e domingos, quando o número de veículos à disposição é considerável. Tal condição pode ser explicada pelo fato dos motoristas terem um emprego durante a semana e para complementar a renda, aos finais de semana se tornam motoristas do UBER.



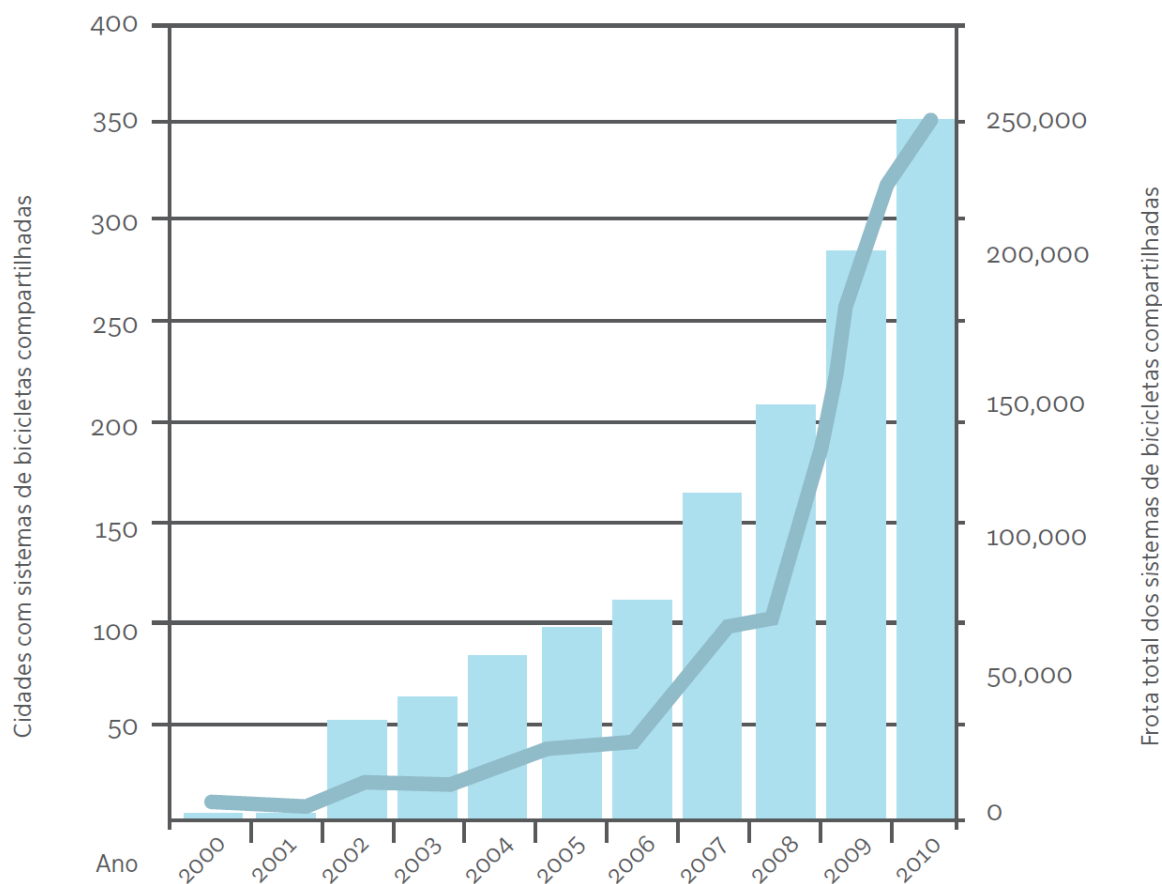
4.4.4.4 Bicicleta pública

Além dos modos acima apresentados, o Caderno de Referência PlanMob, classifica a bicicleta pública como um Serviço de Transporte Público. Este sistema pode ocorrer em forma de parcerias entre a Prefeitura e empresas privadas, como já ocorre em São Paulo, Rio de Janeiro, Sorocaba, e outras.

Neste sistema as bicicletas são dispostas em diferentes locais da cidade, e o usuário mediante o pagamento de uma tarifa utiliza o modal por um determinado período de tempo.

Atualmente este tipo de serviço não está disponível em Rondonópolis, e junto com a ampliação das ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas, o numero de ciclistas no município tende a crescer, conforme gráfico a seguir:

Gráfico 60: Crescimento dos sistemas e da frota de bicicletas compartilhadas entre 2000 e 2010.



Fonte: Caderno de Referência para elaboração de Plano de Mobilidade Urbana

4.5 Fretamento

O assunto será tratado no Estudo de Logística Urbana Em Rondonópolis.

4.6 Transporte de Carga

O assunto será tratado no Estudo de Logística Urbana Em Rondonópolis.



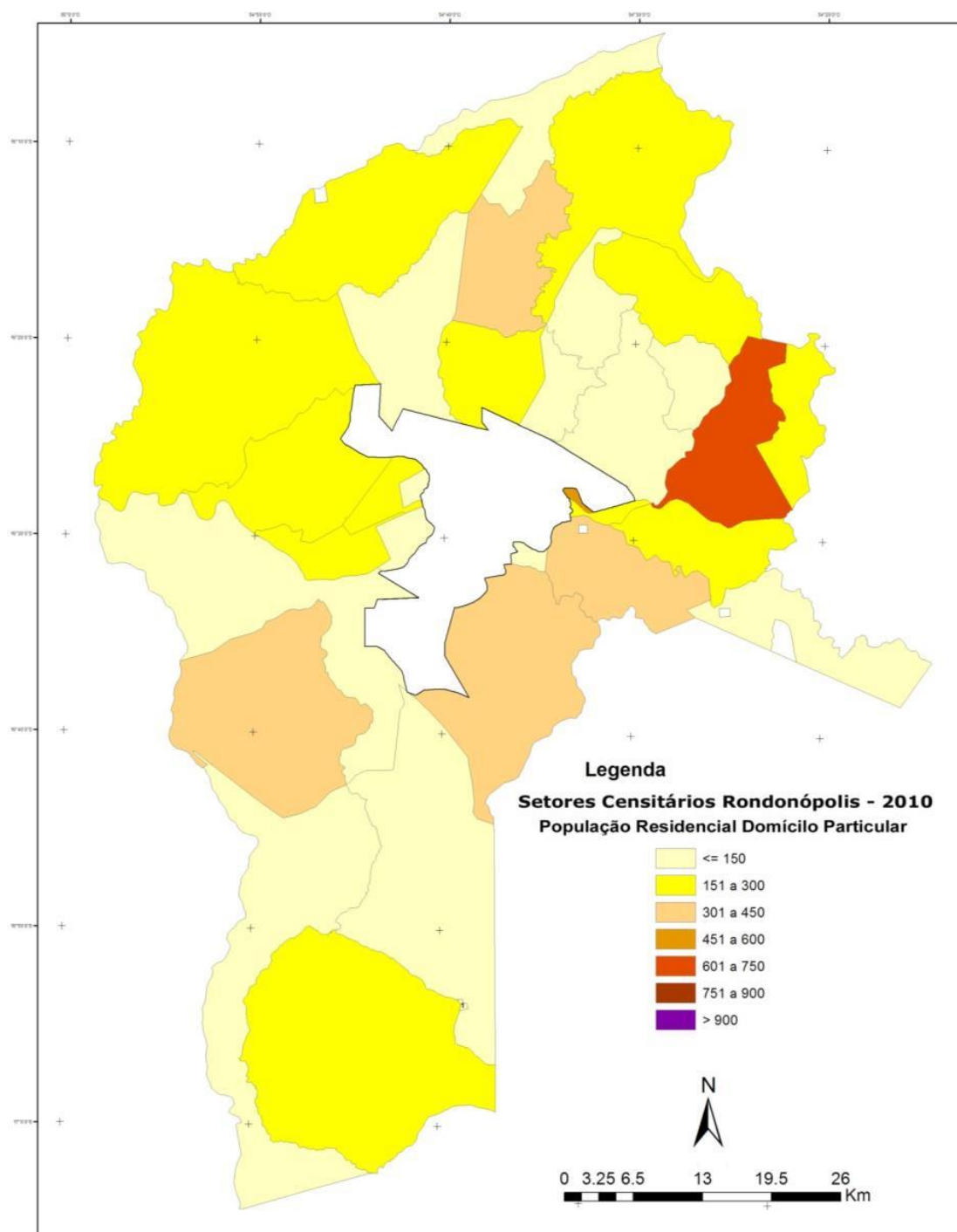
5. DIAGNÓSTICO – ZONA RURAL

5.1 Levantamento de dados populacionais Zona Rural

5.1.1 Densidade demográfica no espaço rural

A partir da figura abaixo é possível perceber que a distribuição da população na zona rural de Rondonópolis é baixa, com até 300 habitantes. Os assentamentos oriundos da reforma agrária contribuem para que a densidade seja mais significativa, como por exemplo nos setores norte, nordeste, sudeste e sudoeste, sendo que é no primeiro que se encontram os setores com maiores totais de população na zona rural.

Figura 144: População Rural

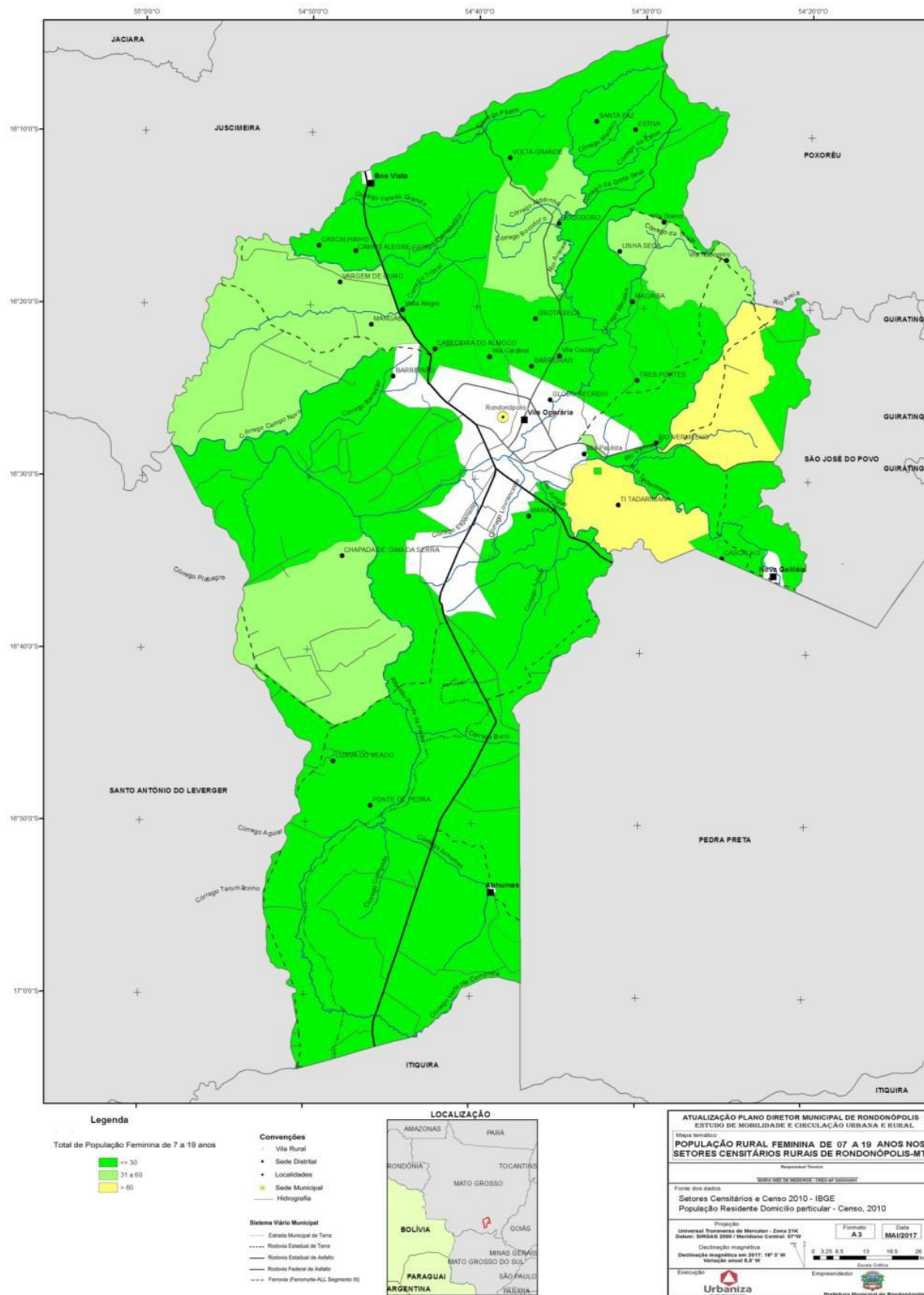


Fonte: IBGE Censo 2010 / Elaboração Urbaniza Engenharia Consultiva



As figuras a seguir apresentam a população na zona rural por gênero e por faixa de idade. Com exceção dos dados ilustrados na **Figura 147**, todos os outros seguiram a mesma tendência da figura acima.

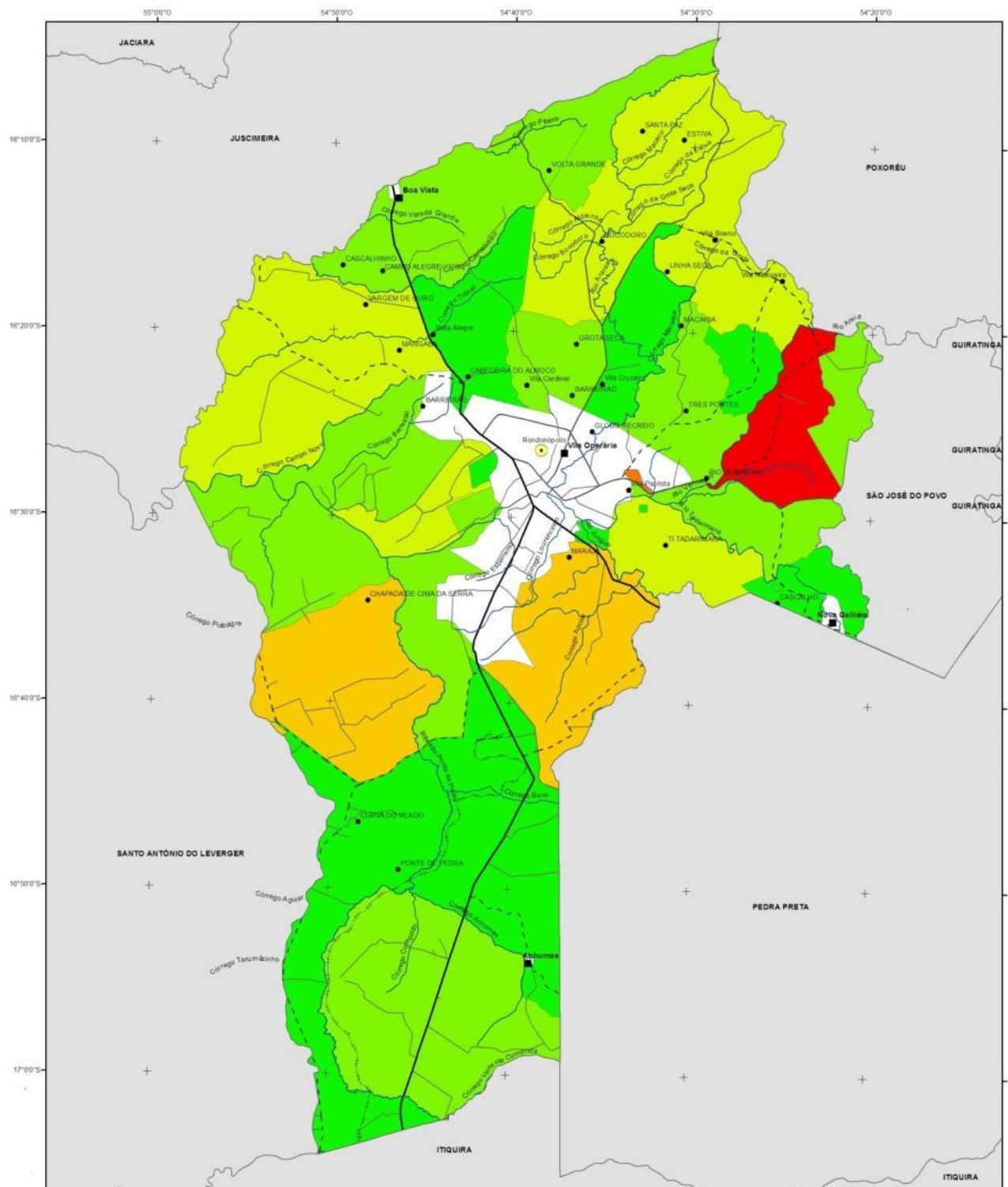
Figura 145: População Rural – Mulher de 07 à 19 anos



Fonte: IBGE Censo 2010 / Elaboração Urbaniza Engenharia Consultiva



Figura 146: População Rural – Mulher de 20 à 59 anos



- Convenções**
- Vila Rural
 - Sede Distrital
 - Localidades
 - Sede Municipal
 - Hidrografia
- Sistema Viário Municipal**
- Estrada Municipal de Terra
 - Rodovia Estadual de Terra
 - Rodovia Estadual de Asfalto
 - Rodovia Federal de Asfalto
 - Ferrovia (Ferroviária ALL Segmento II)



ATUALIZAÇÃO PLANO DIRETOR MUNICIPAL DE RONDONÓPOLIS
ESTUDO DE MOBILIDADE E CIRCULAÇÃO URBANA E RURAL

Mapa temático
POPULAÇÃO RURAL FEMININA DE 20 A 59 ANOS NOS SETORES CENSITÁRIOS RURAIS DE RONDONÓPOLIS-MT

Fonte dos dados
Setores Censitários e Censo 2010 - IBGE
População Residente Domicílio particular - Censo, 2010

Projeção
Universal Transversa de Mercator - Zona 21C
Datum: SIRGAS 2000 - Meridiano Central: 57°W
Declinação magnética
Declinação magnética em 2017: 18° 2' W
Variação anual: 8,8 W

Formato: A3
Data: MAI/2017

Evolução: Urbaniza
Empresário: Prefeitura Municipal de Rondonópolis

Fonte: IBGE Censo 2010 / Elaboração Urbaniza Engenharia Consultiva