



Final do Documento

Legislação - Lei Ordinária

Lei nº 3016/2025**Data da Lei** 08/07/2025

▼ Texto da Lei

LEI Nº 3016, DE 08 DE JULHO DE 2025.

DISPÕE sobre a instituição da tarifa zero para o **transporte** coletivo urbano de passageiros em linhas não atendidas pelo contrato de concessão vigente e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE MAGÉ, por seus representantes, **APROVA** e eu **PREFEITO** do Município **SANCIONO** a seguinte **LEI**:

Art. 1º Fica instituída a Tarifa Zero para o **transporte** coletivo urbano de passageiros em linhas não atendidas pelo Contrato de Concessão nº 009/2012.

Art. 2º O Poder Executivo Municipal fica autorizado a criar, por Decreto, e a operar diretamente novas linhas de **transporte** coletivo urbano de passageiros, em regime de "Tarifa Zero", destinadas ao atendimento de regiões do Município de Magé não contempladas pelo Contrato de Concessão nº 009/12.

§ 1º A operação das novas linhas será realizada diretamente pelo Município de Magé, mediante contratação de empresa especializada em fornecimento e manutenção de veículos (ônibus ou micro-ônibus), com motorista, combustível e demais recursos necessários à prestação do serviço, nos termos da [Lei Federal nº 14.133/2021](#) e [Decreto Municipal nº 3635/2023](#).

§ 2º A instituição destas novas linhas não configura violação, alteração ou qualquer forma de ingerência nas obrigações e direitos decorrentes do Contrato de Concessão nº 009/2012, por se tratar de atendimento a áreas e demandas distintas e não abarcadas pelo referido instrumento contratual.

Art. 3º As linhas criadas para operar sob tarifa zero serão gratuitas para todos os usuários, sem a exigência de pagamento de tarifas ou tarifas auxiliares.

§ 1º O custeio integral das despesas decorrentes da tarifa zero será assegurado por dotação orçamentária própria, nos termos da [Lei de Responsabilidade Fiscal \(LC nº 101/2000\)](#).

§ 2º As fontes de custeio do **transporte** público com tarifa zero incluem:

- I - recursos do orçamento municipal;
- II - eventuais repasses estaduais e federais;
- III - convênios, doações ou outras transferências específicas.

Art. 4º A adoção da tarifa zero tem como objetivos:

- I - promover a inclusão social, facilitando o acesso da população de baixa renda a serviços essenciais, como saúde, educação e trabalho;
- II - incentivar a mobilidade urbana sustentável, reduzindo o uso de veículos individuais;
- III - atender áreas desassistidas, garantindo a universalidade do serviço de **transporte** coletivo.

Art. 5º A Secretaria Municipal de **Transportes** será o órgão gestor do serviço, com as seguintes atribuições:

- I - fiscalizar a execução contratual e o cumprimento das metas de desempenho;
- II - gerenciar e fiscalizar a execução dos contratos firmados;
- III - definir e ajustar itinerários, horários, frequências e pontos de parada;
- IV - monitorar a qualidade dos serviços prestados, estabelecendo indicadores de desempenho;
- V - receber, processar e responder às sugestões, reclamações e elogios dos usuários;
- VI - promover estudos contínuos para a melhoria e expansão dos serviços;
- VII - publicar relatórios periódicos sobre a operação e os custos do serviço.

§ 1º O poder de polícia administrativa relacionado ao serviço será atribuído à Secretaria Municipal de **Transportes**, que poderá aplicar sanções previstas no respectivo contrato.

§ 2º A qualidade dos serviços será avaliada permanentemente pela Secretaria Municipal de **Transportes**, utilizando-se, entre outros, os seguintes indicadores:

- I - pontualidade e regularidade das viagens;
- II - condições de limpeza, conservação e segurança dos veículos;

III - nível de satisfação dos usuários, apurado por meio de pesquisas periódicas;

IV - cumprimento das normas de acessibilidade universal.

§ 3º A Secretaria Municipal de **Transportes** será responsável por:

I - implementar a tarifa zero no prazo de até 180 dias após a aprovação desta lei;

II - garantir a qualidade e a eficiência do serviço de **transporte** público;

III - realizar campanhas de conscientização sobre a nova política de tarifa zero.

Art. 6º A Secretaria Municipal de **Transportes** deverá elaborar e publicar semestralmente relatório de avaliação da operação das linhas criadas, contemplando aspectos operacionais, financeiros e de satisfação dos usuários, que servirá de base para eventuais revisões e aprimoramentos.

Art. 7º Os Anexos I (Linhas atualmente concedidas), Anexo II (Mapa das Áreas Atendidas pelo Contrato de Concessão nº 009/2012), Anexo III (Estudos Técnicos de Demanda e Viabilidade) e Anexo IV (Estudo de Impacto Financeiro-Orçamentário) são partes integrantes da presente Lei.

Art. 8º O Poder Executivo regulamentará a presente Lei no prazo de 60 dias após sua publicação.

Art. 9º Fica ratificado, em todos os seus termos, o [Decreto nº 3841, de 30 de maio de 2025](#), que "**DISPÕE** sobre a criação de novas linhas de **transporte** coletivo urbano pelo Município de Magé, em regime de operação contratada e tarifa zero, para áreas não atendidas pelo contrato de concessão vigente e dá outras providências".

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

Magé, 08 de julho de 2025 - 460º ano da fundação da Cidade.

RENATO COZZOLINO HARB
PREFEITO

Autoria: **PODER EXECUTIVO**

[Projeto de Lei nº 89/2025](#)

Publicação: **BIO de 15.07.2025**

(Processo nº 14777/2025)

ANEXO I

LINHAS ATUALMENTE CONCEDIDAS

LINHA N°	ITINERÁRIO	N° DE VEÍCULOS EM OPERAÇÃO
1001	Andorinhas x Magé (Via St. Aleixo)	02
1002	Piabetá x Andorinhas (Via Rua Saquarema)	02
1003	Pau Grande x Magé	07
1004	Magé x Fragoso (Via Stº Aleixo)	Inoperante
1005	Pau Grande x Piabetá (Via Fragoso)	Inoperante
1006	Raiz da Serra x Piabetá	Inoperante
1007	Piabetá x Magé (Via Conceição)	01
1008	Barão de Iriri x Magé (Circular)	01
1009	Andorinhas x Piedade (Via Magé)	01
1010	Ypiranga x Magé (Via Estrada nova)	Inoperante
1011	Ypiranga x Magé (Via Suruí)	02
1012	Vila Inca x Magé	01
1013	Olaria x Piabetá (Via Suruí)	Inoperante
1014	Piabetá x Olaria (Via Estrada Nova)	02
1015	Ponte Preta x Piabetá	Inoperante
1016	Barreira x Piabetá	Inoperante
1017	Parque dos Artistas x Piabetá	Inoperante
1018	Jardim Esmeralda x Parque Paranhos	Inoperante
1019	Maurimárcia x Piabetá (Circular)	Inoperante
1020	Jardim Nazareno x Piabetá (Via Pq caçula – Circular)	Inoperante
1021	Barbuda x Magé	Inoperante
1022	Piabetá x Magé (Via BR)	Inoperante
1023	Citrolândia x Magé (Via Nova Marília)	Inoperante
1024	Parque Boneville x Magé	Inoperante

1025	Pau Grande x Piabetá (Via Ilha)	Inoperante
1026	Meio da Serra x Piabetá	Inoperante
1027	Piabetá x Magé	Inoperante
1028	Piabetá x Parque Paranhos	Inoperante
1029	Saco x Magé (Circular)	Inoperante
1030	Ypiranga x Magé (Via Suruí - Partido)	Inoperante
1031	Magé x Fragoso (Via BR-493)	Inoperante
1032	Magé x Jóquei (Via Suruí – DPO)	Inoperante
1033	Magé x Jóquei (Via Suruí / Partido)	Inoperante
1034	Maurimárcia x Nazareno (Via Piabetá / Pq. Caçula)	Inoperante
1035	Nova Marília x Parque Iriri (Via Saco)	Inoperante
1036	Piabetá x Ypiranga (Via Olaria / Est. Nova)	Inoperante
1037	Magé x Boneville (Via Vila Inca)	Inoperante
1038	Parque dos Artistas x Ponte Preta (Via Piabetá)	Inoperante
1039	Andorinhas x Raiz da Serra (Via Rio D'ouro/Pau Grande)	Inoperante
1040	Magé x Lagoa	Inoperante
1041	Magé x Citrolândia (Via Saco)	Inoperante

ANEXO II MAPAS DAS ÁREAS ATENDIDAS

NOME DO ARQUIVO	ARQUIVO
ANEXO II - TZ 01 E TZ 02 - PIABETÁ - MAGÉ - PIABETÁ	 ANEXO II - TZ 01 E TZ 02 - PIABETÁ - MAGÉ - PIABETA.pdf

ANEXO II - TZ 03 - CANTINHO DA VOVÓ MAUÁ X BR ENTRADA DE MAUÁ (CIRCULAR)	 ANEXO II - TZ 03 - CANTINHO DA VOVÓ MAUÁ X BR ENTRADA DE MAUÁ (CIRCULAR).pdf
ANEXO II - TZ 04 - SÃO FRANCISCO X BR ENTRADA DE MAUÁ	 ANEXO II - TZ 04 - SÃO FRANCISCO X BR ENTRADA DE MAUÁ.pdf
ANEXO II - TZ 05 - BR MAUÁ X PIABETÁ	 ANEXO II - TZ 05 - BR MAUÁ X PIABETÁ.pdf
ANEXO II - TZ 06 - ENTRADA DE MAUÁ BR 493 X MAGÉ	 ANEXO II - TZ 06 - ENTRADA DE MAUÁ BR 493 X MAGÉ.pdf
ANEXO II - TZ 07 - CAPELA X PIABETA	 ANEXO II - TZ 07 - CAPELA X PIABETA.pdf
ANEXO II - TZ 08 - Andorinha X Magé	 ANEXO II - TZ 08 - Andorinha X Magé.pdf
* ANEXO III - IT_TZ09 - Magé x Píer da Piedade	 ANEXO III - IT_TZ09 - Magé x Píer da Piedade.pdf
* ANEXO III - IT_TZ10 - Magé x Barbuda - via (Saco)	 ANEXO III - IT_TZ10 - Magé x Barbuda - via (Saco).pdf
* ANEXO III - IT_TZ11 - Piabeta x Raiz da Serra - via (Parque Caçula)	 ANEXO III - IT_TZ11 - Piabeta x Raiz da Serra - via (Parque Caçula).pdf

* ANEXO III - IT_TZ12 - Suruí x Rio D'Ouro (via Conceição)	 Rio D'Ouro - Via (Conceição).pdf	ANEXO III - IT_TZ12 - Suruí x
* ANEXO III - IT_TZ13 - Piabeta x Fragoso - via (Maurimárcia e Pau Grande)	 via (Maurimárcia e Pau Grande).pdf	IT_TZ13 - Piabeta x Fragoso -
* ANEXO III - IT_TZ14 - Piabetá x Ponte Preta- Circular	 IT_TZ14 - Piabetá x Ponte Preta- Circular.pdf	

* Linhas acrescentadas pelo [DECRETO Nº 3866, DE 29 DE AGOSTO DE 2025](#)

* Linhas acrescentadas pelo [DECRETO Nº 3928, DE 30 DE JANEIRO DE 2026](#)

ANEXO - III

ESTUDO TÉCNICO DE DEMANDA E VIABILIDADE

1. Introdução

Este estudo tem como objetivo analisar a demanda reprimida e viabilidade da solução proposta para a continuidade do **transporte** coletivo urbano no Município de Magé. Este estudo, em conjunto com os Anexos a este Decreto, serve como base técnica para a criação e operação de novas linhas de **transporte** coletivo urbano com Tarifa Zero no Município de Magé. A necessidade surgiu em função da prestação inadequada do serviço pela atual concessionária, colocando em risco a mobilidade da população. Diante desse cenário, avaliamos alternativas que garantam um serviço eficiente, econômico e de rápida implementação.

2. Análise da Demanda

2.1 Contexto e Justificativa

A situação emergencial do **transporte** coletivo foi reconhecida pelos Decretos nº [3779/2024](#) e nº [3810/2025](#) bem como sua continuidade da situação de emergência pelo [Decreto nº 3836/2025](#). A redução de linhas operadas pela concessionária compromete a mobilidade urbana, afetando especialmente regiões mais vulneráveis. A redução de linhas operadas pela concessionária, conforme evidenciado pelos Decretos supramencionados, compromete a mobilidade urbana, afetando especialmente regiões e bairros não contemplados ou insuficientemente atendidos pelo Contrato de Concessão nº 009/12.

2.2 Indicadores da Demanda

- Reclamações registradas: Alto volume de queixas sobre redução de frota e linhas.
- Dados da Ouvidoria Municipal: Solicitações constantes de melhoria no **transporte**.
- Estudo da Secretaria de **Transportes**: Necessidade de implantação de até 16 itinerários emergenciais.

2.3 Público Afetado

- Trabalhadores dependentes do **transporte** público para deslocamento.
- Estudantes e usuários de serviços essenciais (saúde, assistência social).
- População em bairros desassistidos pela frota atual. A identificação das regiões desassistidas e a delimitação dos itinerários propostos são detalhadas nos mapas constantes do Anexo III deste Decreto.

3. Viabilidade Técnica

3.1 Requisitos Operacionais

Os veículos devem atender a critérios rigorosos:

- Idade máxima de 5 anos, ar-condicionado e acessibilidade garantida.
- Equipamentos de segurança exigidos pelo Código de Trânsito Brasileiro.
- Rastreamento via GPS acessível à fiscalização municipal.

3.2 Qualificação da Prestação do Serviço

- Motoristas com experiência mínima de 2 anos e curso de capacitação.
- Manutenção preventiva e corretiva periódica, garantindo continuidade operacional.
- Atendimento emergencial para reposição imediata de veículos em caso de falha.

3.3 Monitoramento e Fiscalização

- Sistema de rastreamento para controle de trajetos e horários.
- Canais de atendimento 24h para suporte e correções operacionais.
- Treinamentos regulares para melhoria do atendimento ao público.

4. Viabilidade Econômica e Financeira

4.1 Alternativas Consideradas

1. Aquisição Direta de Veículos: Exige alto investimento inicial e estrutura de operação própria, tornando-se inviável em caráter emergencial.
2. Contratação de Empresa Especializada: Locação de frota com todos os serviços inclusos, permitindo maior flexibilidade e resposta rápida à demanda.

4.2 Custos e Benefícios da Solução

- Estimativa de custo anual: R\$ 22.568.238,61.
- O custo anual estimado será integralmente custeado por subsídio orçamentário municipal, conforme as diretrizes da Lei de Responsabilidade Fiscal e as fontes de recursos descritas neste Decreto.
- Redução de despesas operacionais com manutenção e gestão.
- Adaptabilidade na operação, permitindo ajustes dinâmicos conforme a demanda.

5. Viabilidade Operacional.

5.1 Gestão e Fiscalização

- Controle diário da frota via GPS.
- Equipe técnica para inspeção e substituição de veículos em caso de falha.
- Acompanhamento contínuo dos índices de qualidade do serviço.

5.2 Continuidade da Prestação do Serviço

- Reserva técnica para garantir operação sem interrupções.
- Garantia contratual de 12 meses, com possibilidade de prorrogação.
- Flexibilidade para adequação da frota e itinerários emergenciais.

6. Impactos Sociais e Benefícios

6.1 Mobilidade e Inclusão

- Expansão da cobertura do **transporte** em regiões desassistidas.
- Conexão estratégica com serviços públicos essenciais.
- Implementação da política de Tarifa Zero, promovendo a inclusão social e facilitando o acesso irrestrito da população aos serviços essenciais.

6.2 Flexibilidade e Eficiência

- Ajustes dinâmicos de horários e trajetos conforme necessidade.
- Fiscalização ativa para evitar falhas operacionais.
- Garantia de padrões de qualidade na prestação do serviço.

7. Conclusão

Diante da análise técnica, econômica e operacional, a contratação de empresa especializada para locação de frotas e apresenta como a solução mais adequada. Esta alternativa permite resposta rápida à crise, evita imobilização de capital público, minimiza riscos operacionais e garante a continuidade do **transporte** coletivo urbano, atendendo ao interesse público de maneira eficiente.

ANEXO IV

ESTUDO DE IMPACTO FINANCEIRO-ORÇAMENTÁRIO



ESTADO DO RIO DE JANEIRO
PREFEITURA MUNICIPAL DE MAGÉ
SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO E ORÇAMENTO



Rua Dr. Domingos Belfize, 285 sala 501, Centro - Magé

planejamento@mage.rj.gov.br

Estimativa de Impacto Orçamentário Financeiro

O presente estudo de impacto orçamentário e financeiro visa atender ao disposto na [Lei Complementar nº 101/2000 \(LRF\), art. 16](#), no que tange à criação de ação governamental que acarrete aumento de despesa e ao artigo 17, quanto a criação de despesa obrigatória de caráter continuado.

Trata-se de Projeto de Lei que autoriza o Poder Executivo a criar e operar linhas de **transporte** coletivo urbano de passageiros, em regime de tarifa zero, visando a promoção da inclusão social, a mobilidade sustentável e o atendimento a áreas necessitadas.

O custo total da ação governamental criada será de R\$ 13 milhões, considerando o início da ação em junho de 2025. Serão considerados 24 veículos, o valor da hora rodada será de R\$ 153,53 Tabela EMOP- Abril/2025. e cada ônibus rodará 510 horas/mês, totalizando 12.240 horas/mês e gerando um custo mensal R\$ 1,9 milhão, conforme o exposto a seguir:

Custo Financeiro	
Ônibus	24
Horas/mês	12.240
Valor/Hora	R\$ 153,55
Valor/mês	R\$ 1.879.452,00
Valor/2025	R\$ 13.156.164,00

Para fins de cumprimento do disposto no [artigo 16, inciso I da LRF](#) a tabela a seguir demonstra o impacto do presente Projeto de Lei, considerando as informações levantadas em cotação realizada pela Prefeitura, a estimativa de impacto no orçamento para o exercício vigente e para os dois anos subsequentes.

Impacto do sobre o Orçamento			
	2025	2026	2027
Valor/Ano	13.156.164	23.568.328	24.511.061
Orçamento/Ano	1.063.469.045,00	1.034.579.802,45	1.075.130.745,65
Percentual	1,24%	2,28%	2,28%

Em cumprimento ao [artigo 17 da LRF](#), tem-se que a compensação dos efeitos financeiros do aumento de despesa, será dada pela revisão e otimização dos gastos públicos, a redução da despesa com material de consumo e expediente, a diminuição dos gastos com locação de imóveis, devido a aquisição de um imóvel para a sede administrativa, programas de economia de energia elétrica, como a implementação de lâmpadas de LED pela cidade e placas de energia solar nos prédios públicos, e a implementação de medidas de eficiência na administração pública, como a modernização de processos e o uso de tecnologia, além da expectativa de aumento de arrecadação.

Deste modo, embora o presente Projeto de Lei acarrete aumento de despesa, existe um planejamento, por parte da administração pública municipal, para a devida equiparação financeira e, portanto, para a manutenção do equilíbrio fiscal. Neste sentido, declaramos que o presente ato está em compatibilidade com as Leis nº [2.628, de 17 de dezembro de 2021](#) – PPA 2022-2025, nº [2.944, de 26 de junho de 2024](#) – LDO 2025 e nº [2.964, de 7 de outubro de 2024](#) – LOA 2025.

O exposto no presente relatório, evidencia que a referida proposição atende aos requisitos da [Lei de Responsabilidade Fiscal](#), quanto a disposição orçamentária e a adequada compensação financeira. Sendo assim, mostra-se apropriado o procedimento para propositura de projeto de lei, com a respectiva autorização legislativa, em função da implementação de uma nova política pública de mobilidade urbana no município de Magé.

É válido destacar, que a Prefeitura Municipal de Magé vem recebendo inúmeras reclamações por parte dos usuários do **transporte** coletivo de passageiros por ônibus através da ouvidoria da Secretaria Municipal de **Transportes** do péssimo serviço que a empresa detentora da concessão presta no **transporte** público municipal.

Esta péssima prestação de serviço levou a Prefeitura declarar, através dos Decretos [nº 3779/2024](#), [nº 3810/2025](#), e o [nº 3836, de 19 de maio de 2025](#), continuidade da situação anormal, caracterizada como situação de emergência na área de **transporte** público do município de Magé, bem como a iminente interrupção ou grave comprometimento da prestação do serviço público de **transporte** coletivo no município de Magé,

Neste contexto, é importante ressaltar que o fornecimento de **transporte** coletivo gratuito à população apresenta diversos benefícios tanto do ponto de vista social quanto econômico. Do aspecto social, essa medida promove maior acessibilidade, possibilitando que indivíduos de baixa renda tenham facilidade de deslocamento para atividades essenciais, como trabalho, educação, saúde e lazer. Dessa forma, contribui para a inclusão social, redução das desigualdades e melhoria na qualidade de vida da comunidade.

No âmbito econômico, a oferta de **transporte** gratuito pode estimular a economia local ao facilitar o acesso ao comércio e aos serviços, além de diminuir os gastos pessoais com **transporte**. Ademais, essa iniciativa auxilia na redução do uso de veículos particulares, o que resulta na diminuição do congestionamento, da poluição ambiental e dos custos associados à manutenção de vias públicas.

Magé, 23 de maio de 2025.

BRUNO LIMA ROCHA
Secretário de Planejamento e Orçamento
MAT: 364264

DECLARAÇÃO DO ORDENADOR DE DESPESA

NOME DO ARQUIVO	ARQUIVO
DECLARAÇÃO DO ORDENADOR DE DESPESA - Secretaria Municipal de Transporte	 DECLARACAO DO ORDENADOR DE DESPESA - Secretaria Municipal de Transporte.pdf

INTEGRA DO [DECRETO 3841, DE 30 DE MAIO DE 2025](#), COM SEUS RESPECTIVOS ANEXOS

NOME DO ARQUIVO	ARQUIVO
DECRETO Nº 3841 - sobre tarifa zero no transporte coletivo municipal e seus anexos	 DECRETO Nº 3841 - sobre tarifa zero no transporte coletivo municipal e seus anexos.pdf

Este texto não substitui o publicado no Boletim Informativo Oficial de 15/07/2025

Status da Lei	Em Vigor
---------------	----------

▼ Ficha Técnica

Projeto de Lei nº	89/2025	Mensagem nº	
Autoria	PODER EXECUTIVO		
Data de publicação DCM	15/07/2025	Página DCM	
Data Publ. partes vetadas		Página partes vetadas	
Data de publicação DO		Página DO	

Observações:

Forma de Vigência	Sancionada
-------------------	------------

Atalho para outros documentos

OFÍCIO GP Nº 365/2025

Magé, RJ, 08 de julho de 2025.

Senhor Presidente,

Cumprimentando-o, acuso o recebimento, em 08 de julho de 2025, do Ofício nº 228, de 26 de junho de 2025, referente ao **Projeto de Lei nº 89 de 2025**, de autoria do **PODER EXECUTIVO**.

Ao restituir a segunda via do Autógrafo, comunico a Vossa Excelência que sancionado, na forma do artigo 68, inciso IV, da Lei Orgânica, se transformou na **Lei nº 3016, de 08 de julho de 2025**, que “**DISPÕE** sobre a instituição da tarifa zero para o **transporte** coletivo urbano de passageiros em linhas não atendidas pelo contrato de concessão vigente e dá outras providências.”

Colho o ensejo para renovar a Vossa Excelência protestos de elevada consideração e nímio apreço.

Atenciosamente,

RENATO COZZOLINO HARB
PREFEITO

Exmo. Sr.

VALDECK FERREIRA DE MATTOS DA SILVA

Presidente da Câmara Municipal de Magé



