PARECER Nº 975/2019 DA COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O PROJETO DE LEI N° 34/2015

O presente projeto de lei, de autoria da nobre Vereadora Sandra Tadeu, visa obrigar os ônibus e demais veículos, com capacidade superior a 40 (quarenta) passageiros, vinculados aos serviços de transporte coletivo no âmbito do Município de São Paulo, a instalar suporte para colocação de bicicletas, sendo que esse suporte deverá conter espaço para, no mínimo, duas bicicletas, devendo ser dotado de mecanismo de travamento acionado pelo motorista.

Dispõe a propositura que os veículos terão prazo de três anos para adequação, a contar da publicação desta propositura como lei. Depois de transcorrido esse prazo, os veículos serão recolhidos e proibidos de circular até a satisfação da exigência.

Em resposta a quesitos desta Comissão, o Executivo fez as seguintes ponderações:

- ... O projeto de Lei, não deixa explicito a posição onde deverá ser contemplado o espaço para instalação do suporte, ou seja, se na parte interna ou externa do veículo.

Caso a opção seja pela instalação na parte externa do veículo, discordamos por razões técnicas e operacionais, conforme segue: Se instalado na parte dianteira externa do ônibus, estaria contrariando o que estabelece os artigos 1° e 8° da Resolução CONTRAN N° 349 de 17 de maio de 2010.

Artigo 1°: "Fica permitido o transporte de bicicleta na parte posterior externa e sobre o teto dos veículos de transporte de passageiros e misto".

Artigo 8°: "A bicicleta poderá ser transportada na parte posterior externa ou sobre o teto, desde que fixada em dispositivo apropriado, móvel ou fixo, aplicado diretamente ao veículo ou acoplado ao gancho de reboque".

- Mesmo que a proposta fizesse referência à instalação do suporte na parte posterior externa do ônibus urbano, registraríamos nossa posição contrária à sua aprovação em vista dos sérios entraves técnicos à operação, facilmente perceptíveis, como por exemplo:

O estorvo à visualização da placa de identificação e das luzes de sinalização, especialmente as de ré, de direcionamento e as de freio.

A ocultação ou encobrimento mesmo que eventualmente parcial de informações integrantes da identidade visual do veículo, tais como: prefixo, números de telefones úteis e outras informações importantes para auxílio aos usuários e à fiscalização do serviço. (fl. 36)

- Como razões operacionais, relatamos dois dos principais óbices ao serviço de transporte, resultantes da instalação do suporte, os quais reforçam a posição contrária à proposta do Projeto de Lei em tela. São eles:

Procedimento para montagem e desmontagem da(s) bicicleta(s) no suporte. De quem seria a responsabilidade da realização? Se for do usuário, haverá assegurada a correta execução, com segurança e sem danos? Se for do operador, será possível incumbi-lo de mais essa tarefa?

Tempo para as operações de travamento e destravamento da(s) bicicleta(s) no suporte. Influência direta no tempo de embarque e de desembarque, considerando-se inclusive a parada do ônibus que vem logo atrás, para a conclusão dessa operação. Esse tempo é um dos mais importantes parâmetros a se minimizar na busca da maximização da velocidade comercial.

- Quanto à instalação do suporte na parte interna do veículo, também existem impedimentos técnicos e operacionais para contemplar os mais diversos tipos de veículos que compõem a frota do sistema de transporte coletivo de passageiros da Cidade de São Paulo.

Dentre os impedimentos, podemos citar aqueles que estão relacionados diretamente com as características construtivas dos veículos, como portas em ambos os lados, existência de degraus a serem vencidos para a entrada e saída do veículo, diferenças de nível do piso e caixas de rodas. Existem ainda itens que são obrigatórios para atendimento pleno às normas e legislação brasileiras, tais como: área para cadeira de rodas, posição de bancos reservados, de catraca, entre outros.

- ... em 2016 foram elaborados estudos técnicos entre SPTrans e fabricantes de carrocerias de ônibus para ...definir o local adequado para instalação do suporte, visando a otimização do leiaute e do fluxo interno de passageiros, propiciando o menor deslocamento possível para o embarque e desembarque, sempre levando-se em consideração a legislação pertinente. Assim concluiu-se que os veículos de grande porte, os articulados com comprimento total de 23 metros e piso baixo, que permite o embarque e desembarque em nível, seriam os ideais para esta aplicação, pois para a instalação do suporte é necessária a eliminação de pelo menos quatro assentos, e neste tipo de veículo não impactaria tanto no conforto dos passageiros como em um veículo de menor porta.

Após período de testes de campo, em 07 de maio de 2016 foi publicada a Portaria n° 032/2016 SMT.GAB autorizando o transporte de bicicletas nos ônibus do Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros no Município de São Paulo, sendo o embarque permitido somente nos ônibus de 23 metros de comprimento e com o referido suporte. A partir de então todos os novos ônibus deste tipo, fabricados para compor a frota da cidade, saem das fabricas já com o suporte devidamente instalado.

Quanto aos veículos do mesmo tipo que já se encontravam em operação, foi dado prazo para as devidas adequações. (fls. 37-38, em 23/01/2017)

- ... buscou-se calcular o impacto orçamentário-financeiro estimado para a implantação dos suportes de bicicletas nos ônibus da capital, bem como tecer outras considerações a respeito:

1. Existem na cidade cerca de 14.760 ônibus com capacidade superior a 40 passageiros, e que estariam passíveis de instalação do suporte para bicicleta, conforme projeto de lei em tela.

2. Em uma estimativa de custos para aquisição e instalação destes suportes de bicicletas, foi encontrado um valor aproximado de US$ 1.500 por unidade (www.sportworks.com/product/trillow), equivalente a R$ 4.732,50 considerando o dólar turismo a R$ 3,155 na data de 27/01/2017 (economia.uol.com.br).

3. Assim considerando-se o número de veículos passíveis de instalação do referido suporte, teríamos um investimento da ordem de R$ 69,9 milhões, conforme demonstrado abaixo:

Investimento inicial = 14.760 carros x R$ 4.732,50 = R$ 69.851.700,00

4. Após o investimento inicial devemos estimar ainda a manutenção e a depreciação dos referidos dispositivos. Para a manutenção, adotamos o percentual de 5% ao ano, e para depreciação, 10%, conforme cálculo a seguir:

Manutenção anual = R$ 69.851.700 x 5% = R$ 3.492.585,00

Depreciação anual = R$ 69.851.700 x 10% = R$ 6.985.170,00

Total R$ 10.477.755,00

5. Considera-se que a instalação dos suportes de bicicleta não acarretará aumento de custos de fiscalização.

6. A instalação e manutenção desses dispositivos não foram contempladas no cálculo da remuneração dos serviços de transporte de passageiros deste Município. Portanto, as operadoras dos serviços de transporte poderiam pleitear a revisão dos valores remunerados incluindo-se os custos decorrentes da implantação do dispositivo em questão, o que resultaria em elevação dos atuais subsídios ou em majoração da tarifa paga pelo usuário dos serviços.

- É importante destacar que outros impactos relevantes poderão ocorrer no modus operandi dos ônibus e que devem ser analisados pelas áreas competentes, como por exemplo:

Alteração da velocidade média dos ônibus devido ao tempo necessário para colocação e remoção da bicicleta pelo usuário;

Responsabilidades civil e criminal em caso de acidentes.

Espaço necessário para estacionamento dos ônibus nos pátios, haja vista que o suporte irá alongar o comprimento dos ônibus.

Obstrução de luzes de segurança do ônibus como faróis ou lanternas, ou ainda de placas e letreiros referentes à sinalização do veículo;

Atendimento das normas e resoluções de trânsito; entre outras. (fls. 41-42)

Apesar das meritórias intenções da Autora, tendo em vista as considerações do Executivo de que há restrições de ordem técnica e orçamentária, descritas acima, entendemos que o projeto não deva prosperar.

Portanto, contrário é o parecer.

Sala da Comissão de Finanças e Orçamento, em 12/06/2019.

Alessandro Guedes (PT) Presidente

Soninha Francine (CIDADANIA) - Relatora

Atílio Francisco (PRB)

Isac Felix (PL)

Ota (PSB)

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 13/06/2019, p. 90

Para informações sobre o projeto referente a este documento, visite o site www.saopaulo.sp.leg.br.