**COMISSÃO DE TRANSPORTE,
TRÂNSITO E SERVIÇOS MUNICIPAIS**

PROJETO DE LEI N° 179/2014

AUTOR : VEREADOR LÉO PRATES

EMENTA: "DISPÕE SOBRE A OBRIGATORIEDADE DA INSTALAÇÃO DE SUPORTE PARA BICICLETAS NA FROTA DE ÔNIBUS INTEGRANTES DAS EMPRESAS CONCESSIONÁRIAS DE TRANSPORTE COLETIVO DO MUNICÍPIO DE SALVADOR E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS".

ESTUDO TÉCNICO

1. Considerações iniciais

O projeto de lei da epígrafe obriga empresas concessionárias de transporte coletivo do Município de Salvador a instalarem suportes na parte dianteira da frota dos ônibus que a integram para carregarem bicicletas, obedecendo a critérios de colocação e acomodação. Sem excederem a largura máxima do veículo nem provocarem ruído ou poeira, e sem ocultar luzes de freio ou sinalizadoras.

No decorrer do referido projeto, integrar o projeto "Salvador vai de Bike" e favorecer o crescimento de uma tendência mundial de esportes – o ciclo turismo – que tem conquistado cada vez mais adeptos, e se popularizado de forma cada vez mais rápida, são alguns dos objetivos do Vereador-autor Léo Prates.

Para tal, as justificativas são das mais variadas. A *priori*, aproveitar a fase de desenvolvimento da nova licitação na capital soteropolitana para explorar o transporte público coletivo por ônibus. Bicicletas são um meio de transporte limpo que favorece a redução da poluição, e minimiza os efeitos de aquecimento global, sem poluir o meio ambiente e sem o consumo de fósseis, inclusive barato e acessível ao cidadão, além de permitir fácil deslocamento em grandes aglomerados urbanos.

Outro motivo é a quantidade de benefícios ocasionados pela utilização desses suportes. Este tipo de estrutura para bicicleta em ônibus já está instalado em transportes coletivos que fazem trajetos municipais em Porto Alegre (Brasil) e outras cidades pelo mundo, como Miami, Londres, Paris, Berlim, etc. No que se refere ao transporte de bicicletas em ônibus intermunicipais e interestaduais, há inviabilidade e arbitrariedade na decisão de cada empresa de transporte em decorrência de lacunas e ambiguidade na legislação brasileira. Além disso, devido à falta de apresentação da nota fiscal comprobatória, ciclistas têm sido proibidos de entrar em ônibus. Empresas não aceitam embarque de bicicleta como objeto pessoal tampouco como encomenda. Sobretudo, o exercício proporcionado pelo uso da bicicleta, ainda que na modalidade lazer nos fins de semana, contribui bastante para a saúde e o bem estar do indivíduo, coadunando-se com as políticas de saúde pública; o Poder Público tem competência para elaborar normas preventivas e eficazes que contribuem com a melhoria da qualidade de vida dos seus cidadãos.

**COMISSÃO DE TRANSPORTE,
TRÂNSITO E SERVIÇOS MUNICIPAIS**

A autorização do acondicionamento e da afixação de bicicletas na dianteira de cada ônibus ficará condicionada, entre outras coisas, à visibilidade do condutor, da mesma forma que a estabilidade do veículo, não pode ficar comprometida nem colocar em perigo a segurança de pessoas, propriedades públicas ou privadas e das vias, sem que ocorra arrasto nem queda sobre a via.

Essa propositura conhece legislação pertinente à matéria “utilização dos suportes” e define que sua vigência deverá ser obedecida.

A entrada em vigor deste projeto de lei será na data de sua publicação. No que couber, o prazo para regulamentar este projeto sancionado será de noventa dias a partir da data de sua publicação. Há previsão de descumprimento, que implicará em penalidades de advertência e multa. Advertência, quando da primeira autuação da infração; multa, quando da segunda autuação da infração, no valor de mil reais por dia, após vencido o prazo de trinta dias fixado nesta Lei.

Anualmente, a multa ‘supra’ será atualizada pelo IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) tomando como referência a variação do IPCA (Índice de Preços ao Consumidor Amplo) apurada no exercício anterior. Extinto o IPCA, outro índice será adotado através de legislação federal que reflita a perda do poder aquisitivo da moeda.

Quanto às despesas decorrentes da execução, estas correrão por conta de empresas concessionárias de transporte coletivo do Município. Além disso, o parecer do Vereador-relator que representou a Comissão de Constituição, Justiça e Redação Final dessa Casa Legislativa apontou não haver retardamento do trânsito com a aplicação da medida proposta nesse projeto legislativo porque o tempo de encaixe em modelo do tipo “bike racks” é de apenas um minuto na parte dianteira do veículo, aprovando-o juntamente com seus pares.

**COMISSÃO DE TRANSPORTE,
TRÂNSITO E SERVIÇOS MUNICIPAIS**

1.1Definições necessárias

Mobiliário urbano, consoante Celson Ferrari, é o conjunto de elementos materiais localizados nos logradouros públicos ou em locais visíveis desses logradouros e que complementam funções urbanas de habitar, trabalhar, recrear e circular.

O bicicletário menos inoportuno encontrado em pesquisas 'on line' é o *rack* de parede para bicicleta, também chamado *Clug Bike Rack* ou "clug".



O "clug" está disponível em vários tamanhos e cores, encaixando-se em quase todos os pneus de bicicleta, mais barato e mais fácil de montar. Possui design simples e funcional em razão da maneira de guardar a bicicleta. Independente de ser bicicleta de estrada ou de montanha com grandes pneus, este pequeno clipe vai ajudar a economizar espaço, manter a área da parede arrumada, e a bicicleta ficará exibida com orgulho.

A Coordenadoria de Mobilidade da ACBC[1] elaborou, em sítio eletrônico, continuamente atualizado e aperfeiçoado, um Guia para construção de bicicletários adequados (*site* http://www.acbc.com.br/mobilidade/guia-bicicletario/, baseado na última atualização de 20 de agosto de 2014).

Em relação a esse Guia, para que mais pessoas usem bicicletas e melhorem sua qualidade de vida contribuindo para a sustentabilidade da cidade, é preciso oferecer-lhes estruturas para que haja segurança e conforto. Tais como ciclovias, ciclo faixas e bicicletários. Além disso, os bicicletários seguros, eficientes e que não danificam as bicicletas, denominados "bicicletários adequados" são uma demonstração de respeito aos ciclistas e de incentivo ao uso da bicicleta como meio de transporte. Então, para que a bicicleta possa cumprir seu papel social, o espaço público deve possuir áreas suficientes para acomodar bicicletários em todos os pontos da cidade.

Segundo a ACBC, "suporte" é toda estrutura para fixação das bicicletas no bicicletário. A ACBC usa este termo por ser uma denominação correta e de fácil

[1] Associação de Ciclismo de Camboriú e Balneário Camboriú, por meio de André Geraldo Soares - Coordenador de Mobilidade

entendimento assim como para escapar da ambiguidade do termo “para ciclo”, que diferentemente de “bicicletário”, está proposto no *Manual de planejamento ciclo viário* (GEIPOT, 2001: 98) para designar “um estacionamento de curta e média permanência, com baixa e média capacidade e controle de acesso”. Já a ACBC não utiliza o termo “para ciclo” em virtude da *falta de consenso* entre os técnicos a respeito da sua aplicação. Mais recentemente, argumentando a inconveniência desta diferenciação, alguns técnicos passaram a utilizar este termo para designar apenas os suportes para a fixação da bicicleta. Quanto à terminologia, a ACBC estimula e está atenta para debater.

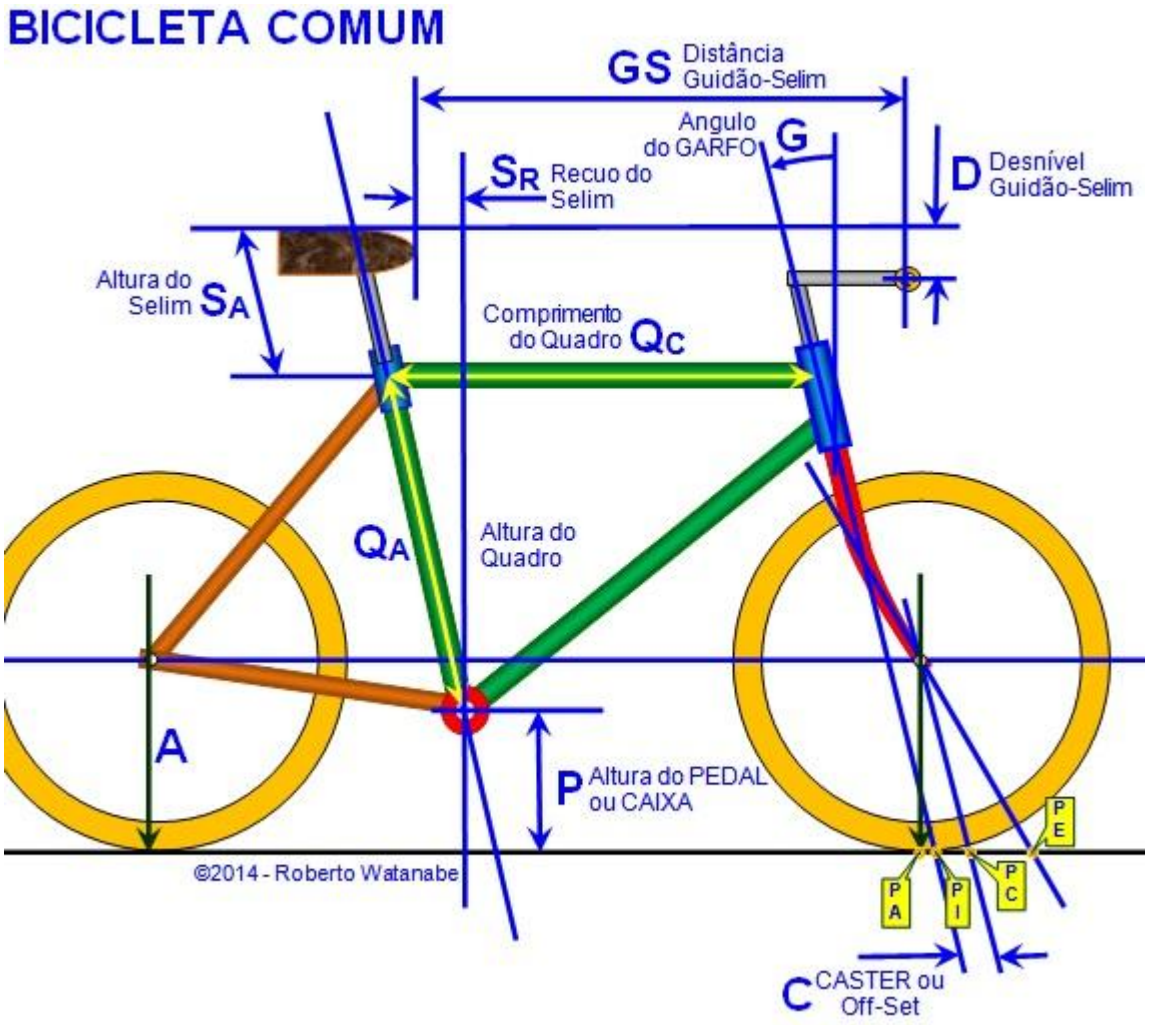
O suporte para bicicleta por encaixe de rodas torce, arranha e danifica os aros e os raios da bicicleta, quebra os refletores de roda e eventuais sensores de velocímetro, não permite que a bicicleta seja presa por cadeado no quadro, obriga o ciclista a se agachar para cadear a bicicleta, não permite o estacionamento de bicicletas com freio a disco, não permite que bicicletas com marchas sejam estacionadas de ré, não acomoda todos os tipos e tamanhos de bicicleta disponíveis no mercado e possui baixa durabilidade e resistência do suporte.

Suporte de bicicleta através de guidão possui: durabilidade e resistência baixas. Danifica conduítes e alavancas de marchas e de freio; danifica farol, velocímetro e outros dispositivos eventualmente instalados no guidão; não acomoda todos os tipos e tamanhos de bicicleta disponíveis no mercado, nem acomoda bicicletas com cestinhas dianteiras; não equilibra corretamente a bicicleta e não permite que a bicicleta seja presa por cadeado no quadro.

Já o suporte de pendurar não acomoda todos os tipos e tamanhos de bicicleta disponíveis no mercado, além de exigir destreza e esforço físico do ciclista, o que não é possível para todos erguerem e acomodarem a bicicleta, necessitando, portanto, do auxílio de funcionários. O suporte de pendurar exige suporte adicional para fixação de cadeado; não permite que a bicicleta seja presa por cadeado no quadro; danifica o aro das bicicletas. Quebra os refletores de roda e eventuais sensores de velocímetro.

Diferentemente das bicicletas de corrida e as de *mountain bike*, a seguir constam as partes de uma bicicleta para deslocamento:

**COMISSÃO DE TRANSPORTE,
TRÂNSITO E SERVIÇOS MUNICIPAIS**



Um bicicletário adequado é um bicicletário universal, seguro e cômodo. Área destinada ao estacionamento de bicicletas, em local visível, preferencialmente delimitada, com quantidade de vagas suficiente para a demanda. Dotada de suportes que acomodem todos os tipos de bicicletas, sem danificá-las, e que possibilitem que as mesmas sejam cadeadas no quadro, bem como que atenda às demais orientações.

Por que construir um bicicletário adequado? Demonstra o respeito dos empresários e do gestor público pelos ciclistas. Oferece um alento para os ciclistas, que enfrentam duras condições no trânsito da cidade. Oferece mais segurança ao patrimônio dos clientes e dos cidadãos. As empresas são polos, e precisam contribuir para melhorar as condições de mobilidade urbana.

> A promoção do ciclismo (e da mobilidade sustentável em geral) não é dever apenas do poder público, mas de toda a sociedade inclusive a iniciativa privada. Contribui para a democratização do espaço público; atrai e fideliza clientes; estimula o uso da bicicleta como meio de transporte, além de possuir baixo custo e alta eficiência, etc.

Para a ACBC, “bicicletário é toda área explicitamente destinada ao estacionamento de bicicletas, geralmente dotada de suportes para a fixação das mesmas”. É bastante usual,

embora inadequado, que tal área não seja demarcada ou segregada, consistindo unicamente nos próprios suportes, sendo sua área ocupada pelos suportes e pelas bicicletas estacionadas. Tal denominação está de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro, Lei 9.503/97: "local, na via ou fora dela, destinado ao estacionamento de bicicletas". **-** Bicicletário adequado, portanto, é aquele que atende especificações e croquis adequados, incluindo recomendações."Ônibus é, conforme art. 96 do Código de Trânsito Brasileiro, uma das classificações dos veículos de passageiros".

Em consonância também com o Código de Trânsito Brasileiro, parada é a imobilização do veículo com finalidade, e pelo tempo estritamente necessário para efetuar embarque ou desembarque de passageiros.

Estacionamento imobiliza veículos, para embarque ou desembarque de passageiros, por tempo superior ao necessário. Além disso, bicicleta é o veículo de propulsão humana, dotado de duas rodas, não sendo, para efeito deste Código C.T.B., similar à motocicleta, motoneta e ciclomotor.

Balanço traseiro é a distância entre o plano vertical que passa pelos centros das rodas traseiras extremas e o ponto mais recuado do veículo, considerando todos os elementos rigidamente fixados ao mesmo.

Os organizadores do livro "2022 – Propostas para um Brasil melhor no ano do Bicentenário" comentam que o Brasil fará duzentos anos como nação independente em 2022, devendo, então, ser motivo de reflexão, com intensidade crescente, ao longo dos próximos anos. Em seguida, acrescenta:

> É uma tentativa de contribuir para o debate sobre o perfil de nação que aspiramos quando esse momento chegar. As democracias maduras do mundo ocidental ao qual o Brasil pertence se caracterizam não apenas por ter economias avançadas, mas também por ter criado, ao longo da sua história, certos consensos básicos que permitem identificar alguns traços distintivos dessas sociedades. São países nos quais o bem-estar encontra-se relativamente espraiado pelas diferentes camadas sociais, e nos quais a polarização política é algo dissipada pelos aspectos em que os principais grupamentos partidários compartilham a adesão às práticas definidas como políticas de Estado, de caráter duradouro e isoladas, de certa forma, dos 'zigue-zagues' associados às mudanças de governo.(...) Em suma, ainda não atingimos uma situação de crescimento rápido, nem mesmo sustentado. Na verdade, não é completamente seguro de que lá chegaremos. E esta é a pergunta que este livro tenta responder: como será o Brasil do bicentenário?

De acordo com o *site* http://nacionaltransportes.com/servicos/transporte-de-motocicletas/, o transporte de motocicletas é um serviço que vem crescendo bastante nos últimos anos. Pessoas e empresas precisam transportar motocicletas pelos mais diversos motivos e contam com os serviços de qualidade e credibilidade da Nacional Transportes, especializada nesta atividade.

> Operações de transporte de motocicletas são extremamente delicadas, e requerem as mãos de profissionais altamente capacitados, um plano de gerenciamento de risco desenvolvido por especialistas e muito cuidado. Por conhecer esta atividade com bastante prioridade, foram criados alguns procedimentos que, na pratica, tem resguardado a integridade de mais de 99% das motocicletas transportadas pela empresa.

Os métodos mais importantes a serem cumpridos, dentro de todo Plano de Gerenciamento de risco, são os seguintes: todos os carregamentos de motocicletas são feitos com as motos desligadas; os motoristas são munidos com, pelo menos, dois ajudantes, em todas as operações, para garantir que os procedimentos de carregamento sejam cumpridos. Todas as motocicletas são carregadas em locais específicos e pré-determinados garantindo que terceiros e curiosos não tenham acesso ao veículo dificultando a atuação de ladrões. Amarrações devem ser feitas por profissionais treinados com material especifico para motocicletas.

Fabio Giambiagi & Claudio Porto (2011, p. 211) compartilharam uma visão de futuro com duas características essenciais para o Brasil: sociedade próspera e menos desigual a ser conquistada, sobretudo, por meio da ampliação do conhecimento e da educação da população. Economia que conserve o patrimônio ambiental do país e seja de baixo carbono. Segundo eles, essa visão estratégica que, obviamente, mira além de 2022, joga luz sobre as prioridades para a próxima década. “A redefinição do futuro do Brasil reside no reposicionamento estratégico dessas variáveis”.

O endereço eletrônico www.apbp.org, da *Association of Pedestrian and Bicycle Professionals* fornece informações em formato de ‘Guia para Bicicletas’ no qual são discutidos, dentre outras coisas, o suporte e o bicicletário. Consta também o que segue:

> Um bicicletário vazio não deve se tornar um obstáculo perigoso para indivíduos com deficiência visual.
>
> Suportes podem ser soldados numa única peça ou serem elementos isolados e fixados próximos uns aos outros. Devem ser fixados de modo que não possam ser roubados junto com as bicicletas, razão pela qual devem ser usados grampos resistentes a vandalismo para prender os suportes. (...) Alicates cortadores de arames, cortadores de tubos, chaves e pés-de-cabra são ferramentas comuns que não podem conseguir cortar nem arrancar o suporte para bicicleta devido à alta resistência do último.
>
> Um bicicletário deve ser instalado perto de cada entrada efetivamente usada.
>
> Toldos, ao longo de paredes, podem proteger o bicicletário contra o clima. Cobrir a área do bicicletário dá mais conforto ao ciclista na hora de estacionar, trancar a bicicleta, carregar ou descarregar suas coisas e ajuda a manter a bicicleta seca, em especial o selim.
>
> Em áreas de tráfego intenso nas quais muitos usuários estacionam ou retiram bicicletas ao mesmo tempo, a largura mínima recomendada é 180 cm (um metro e oitenta centímetros) – espaço reservado para cada fileira de bicicletas estacionadas apesar das convencionais serem um pouco menores e poderem ser facilmente acomodadas nesse espaço.
>
> Os suportes de bicicleta não devem ser instalados de modo que obstruam ou prejudiquem o fluxo de entrada e saída de pedestres. A localização do bicicletário é importante que seja o mais próximo possível à entrada principal, em espaço adequado que permita a transição que faz um ciclista

> mudar de veículo para pedestre. Uma vez que, em algum ponto, ele pára, desmonta, empurra a bicicleta, remove toda a carga e a tranca ao suporte.
>
> Qualquer que seja o tipo de suporte para bicicleta, deve haver uma distância mínima de 75 cm (setenta e cinco centímetros) entre eles.
>
> Se um bicicletário é um tipo de "argola", "hélice" ou outra configuração, o ponto crítico é que a bicicleta tenha apoio em dois pontos e seja trancada com segurança.

Não são recomendados bicicletários do tipo que não permite prender bicicleta pelo quadro ou deixem-na instável ao ponto de "girar" e "tombar".

Importa salientar que o suporte proposto no referido projeto de lei é o dispositivo onde a bicicleta é apoiada, sendo importante entender como bicicletas interagem umas com as outras quando vários suportes são montados em conjunto. Acima de tudo, lembrar que, em Salvador, a entrada de ônibus na frota nova, contrariamente à frota antiga (ainda a ser substituída), é pela frente ou pelo meio.

Finalmente, fontes de pesquisa e uma lista de fabricantes de bicicletários podem ser encontrados no endereço eletrônico www.bicyclinginfo.org, e outras informações em português estão disponíveis em www.ta.org.br no item Biblioteca, seção Banco de Dados.

1.2 Concessões de Serviços Públicos ou Parceria Público Privada de Serviços Públicos?

Segundo Alexandre Santos de Aragão "a concessão de serviços públicos possibilita ao concessionário o exercício de atividades públicas, não de atividades que já estão na órbita da livre-iniciativa privada". A diversificação dos serviços públicos ao longo da história fez com que o Estado fosse criando novas formas organizativas que pudessem desenvolver o mais eficientemente possível essas atividades, mantida sempre a sua vinculação orgânica com o Estado, sem o que a atividade deixaria de ser serviço público. Ainda afirma:

> A natureza jurídica das concessões é bastante polêmica. A concessão de serviço público é um contrato de direito administrativo com a peculiaridade de nem todas as suas condições constarem do instrumento de contrato.
>
> Determinadas disposições atinentes ao serviço público a ser prestado pelo concessionário podem constar de leis ou regulamentados já editados ou a serem editados no futuro. Porém, a submissão inicial a esse estatuto dinâmico do serviço se dá com o assentimento de ambas as partes e tem a sua expressão econômica, o equilíbrio econômico-financeiro, imodificável.
>
> Essa combinação entre a garantia dos interesses do contratado e a modificabilidade exigida pelos interesses do serviço é um dos principais fatores que dá à concessão a natureza de um contrato administrativo, no sentido de ser um contrato no qual uma das partes possui poderes exorbitantes e unilaterais que não seriam admissíveis em um contrato de Direito Privado.

Alexandre Santos de Aragão (2013) conceitua concessão de serviços públicos como a delegação contratual e remunerada da execução de serviço público a particular para por sua conta e risco explorá-lo de acordo com as disposições contratuais e regulamentares

pertinentes, por determinado prazo, findo o qual os bens afetados à prestação do serviço, devidamente amortizados, voltam ou passam a integrar o patrimônio público.

> Findo o prazo da concessão, os bens vinculados ao serviço público revertem ao poder concedente sem qualquer indenização, salvo no que diz respeito aos bens que, na forma do contrato, não tiverem sido amortizados.
>
> Para que essa manutenção da titularidade estatal sobre o serviço público se materialize, não sendo meramente nominal, com o que a atividade deixaria de ser serviço público, a Constituição e a Lei Federal nº 8.987/1995 asseguram uma série de prerrogativas do Estado sobre o serviço concedido, tais como a de alterar as condições de sua prestação, encampá-lo[2], intervir e controlar as tarifas cobradas pela concessionária.
>
> Essa prerrogativa tarifária é, aliás, uma das mais essenciais à caracterização de um serviço como público, já que às atividades da iniciativa privada aplica-se a regra da liberdade de fixação de preços, o que, no caso dos serviços públicos, por geralmente constituírem monopólios naturais, levaria a uma total iniquidade social, já que os consumidores se veriam sempre obrigados a obter o serviço da concessionária – única empresa com título jurídico para explorar aquela determinada atividade – pelo preço que fosse, sem direito a escolher outra empresa.

O contrato de concessão, consoante Aragão (2013), é o instrumento que define o serviço concedido, delimita a sua área, determina a forma e o tempo da sua exploração e estabelece os direitos e obrigações das partes e dos usuários do serviço. Entre as principais características dos contratos de concessão, estão a tarifa a ser cobrada dos usuários, a concessão não dever ser celebrada com caráter de exclusividade, salvo em caso de inviabilidade técnica ou econômica, a não fixação de prazo máximo para os contratos de concessão, mas estes devendo ter prazos determinados.

Tanto por determinação legal quanto constitucional, a regulamentação e o controle dos serviços públicos concedidos são incumbência privativa e irrenunciável do poder público concedente.

A fiscalização é técnica, financeira e jurídica, devendo ter especial atenção nos últimos anos da concessão, em que aumentam os riscos de a concessionária não mais realizar os derradeiros investimentos de conservação dos bens reversíveis em razão do próximo termo final do contrato, já que não haverá tempo para esses últimos investimentos lhe trazerem retorno significativo. Podendo a fiscalização levar à fixação de uma tarifa justa, à aplicação de penalidades ou até à intervenção no serviço para regularizar a sua execução, o que deverá ser bem fundamentado e delimitado em Decreto próprio.

As sanções administrativas aplicadas aos concessionários são atos de natureza regulatória, emanados por órgãos reguladores (independentes ou não) de serviços públicos, conferindo-lhe características inerentes à atividade de regulação, que pressupõe, mais do que simplesmente vigiar e punir, intervir e corrigir anomalias verificadas em determinado ordenamento setorial.

---

[2] Encampação, de acordo com Deocleciano Torrieri Guimarães, é a tomada de posse de uma empresa, por um dos órgãos do Poder Público, depois de acordo em que se acerta a indenização a ser paga.

Dessa forma, se algumas sanções impostas por órgãos reguladores podem colocar em xeque o tradicional binômio hipótese de incidência (preceito) e sanção (consequência), mitigando a tipicidade cerrada; por outro se possibilita que a Administração Pública atue de forma consensual, recompondo situações e compondo interesses, pautada pela finalidade perseguida pelo legislador, que, no caso dos serviços públicos, é a sua prestação mais eficiente possível.

A concessionária pode explorar atividades complementares diretamente ou terceirizá-las. Pode inclusive terceirizá-las para empresas do mesmo grupo econômico, hipótese na qual o poder concedente deve, contudo, ficar bastante atento para coibir eventual distribuição disfarçada de lucros. Deve, em outras palavras, verificar se os valores que a empresa terceirizada está pagando à concessionária pelo direito de explorar as atividades complementares estão de acordo com o mercado, vez que serão esses valores (não o lucro da empresa terceirizada, que não é parte na concessão) que contribuirão, ao menos parcialmente, para a modicidade tarifária.

> Todavia, ao longo da concessão podem surgir oportunidades de negócios que não poderiam ser inicialmente previstas, devendo-se interpretar o art. 11 da Lei inteligentemente, admitindo-se o exercício da atividade não prevista originariamente no edital, já que os princípios da eficiência e da economicidade refutariam interpretação que levasse à perda de novas receitas para o serviço público.

Ao contrário dos contratos administrativos em geral, o risco do negócio nas concessões de serviços públicos é, de acordo com a doutrina clássica, exclusivo da concessionária, inclusive como preceitua a definição de concessão de serviços públicos (art. 2º, inciso II da Lei nº 8.987/1995), ressalvados os riscos imprevisíveis ou decorrentes de alterações unilaterais do contrato, em relação aos quais o particular está protegido pela garantia do equilíbrio econômico-financeiro. Aragão (2013) percebe tempos no século XXI em que a pós-modernidade, a globalização e o novo Direito debilitam certezas. “Por isso, é preciso estabelecer espaços de segurança e solidariedade”.

Para preservar a concessão, é relevante saber se os critérios tradicionais de divisão de riscos nas concessões podem ser mitigados ainda que essa possibilidade não tenha sido prevista no edital de licitação e na minuta de contrato a ele anexa. Ademais,

> Não nos parece que qualquer modelo de concessão que implique em uma repartição de riscos diversa do modelo clássico deva necessariamente ser enquadrado na Lei das Parcerias Público-Privadas. (...) O enquadramento na Lei das PPPs será necessário somente no caso de se desejar conferir ao concessionário as garantias excepcionais de adimplência do poder concedente nela previstas, por exemplo, através do Fundo de Garantia das PPPs, cuja sigla é FGP. ARAGÃO (2013)

O mesmo autor afirma o caráter dinâmico que as relações contratuais possuem no mundo contemporâneo, em que as constantes sociais, econômicas e tecnológicas inviabilizam o tratamento jurídico do contrato como o congelamento de determinadas relações jurídicas no momento da sua celebração, adaptáveis apenas a fatos imprevisíveis. Assim como, esclarece:

> A visão, no Direito Administrativo e na teoria geral dos contratos, do contrato como processo, ou seja, como um plexo de relações jurídicas que podem e devem, muito além apenas da teoria da imprevisão, ser adequadas ao longo do tempo diante das exigências dos problemas que forem sendo verificados, em suma, da experiência da sua execução.

Finalmente, as hipóteses de extinção da concessão contemplam as formas mais relevantes - fim do prazo contratual, encampação ou resgate, caducidade, rescisão e anulação. Não é, contudo, excludente, da admissibilidade de outras hipóteses da teoria geral dos contratos, perfeitamente admissíveis no direito público, como o distrato, a perda do objeto contratual e a força maior que inviabilize a execução do contrato, mesmo que reequilibrado econômico-financeiramente.

Mediante a concessão, o Poder Público dispensava-se de qualquer envolvimento financeiro, recebendo no final da concessão a obra ou serviço em funcionamento, livre de encargos (em princípio). O mecanismo da concessão não era, por isso, aplicável às obras e serviços públicos gratuitos (ou quase gratuitos) para os utilizadores, como hospitais e escolas. O que há de novo na P.F.I. - *Private Finance Initiative* – é justamente a utilização da iniciativa privada para a construção e gestão concessionada de serviços públicos não onerosos (ou seja, não pagos pelos uusuários), tradicionalmente montados e geridos diretamente pelo poder público (ensino, saúde etc.). O esquema é formalmente o mesmo da concessão clássica. O capital privado é chamado a construir e explorar, durante um certo período mais ou menos longo de 25-30 anos, um estabelecimento público, revertendo ele no final para o Estado. A diferença está em que, como o serviço público em causa não é pago pelos utentes (ou só em pequena parte o é), a amortização e remuneração do capital privado têm de ser asseguradas pelo próprio poder concedente, mediante pagamentos regulares feitos pelo Estado durante o período do contrato, de acordo com a 'produção' do serviço concessionado.

Uma matéria escrita por Daniel Caribé, no *site* http://passapalavra.info/2014/08/98580, segundo o próprio Edital da Licitação de Transporte Público Coletivo em Salvador/Bahia, a TRANSALVADOR é que tem por finalidade: gerir o Sistema de Transporte Público do Município de Salvador, o Sistema de Trânsito, os Estacionamentos Públicos do Município de Salvador, e executar as atividades previstas no Código de Trânsito Brasileiro (p. 08 do Anexo I).

> É competência da SEMUT e da TRANSALVADOR, na qualidade de órgãos de planejamento e gestão do transporte da cidade do Salvador, coordenar e direcionar gradativamente as CONCESSIONÁRIAS para a progressiva construção de um novo sistema de transporte coerente com as diretrizes contidas neste documento (p.70 do Anexo I).
>
> A TRANSALVADOR realizará um acompanhamento contínuo e permanente dos serviços da concessionária enquadrada nesta condição. Constatada a não aplicação do plano de ações corretivas por parte da concessionária, ou a sua ineficácia, a TRANSALVADOR aplicará penalidades adicionais, na forma do Regulamento Operacional do STCO de Salvador (p. 107 do Anexo I). (...) E, ainda no mesmo Anexo I, é possível encontrar enumeradas várias funções de fiscalização delegadas à TRANSALVADOR.

Alexandre Aragão explica, ainda sobre concessão de serviços públicos, que a mesma é regida por duas categorias básicas de normas. Em primeiro lugar, as cláusulas regulamentares ou de serviço oriundas do Direito Administrativo francês que, constando de lei, decreto ou do próprio contrato, disciplinam o modo e a forma da prestação do serviço, de forma a sempre melhor atender aos seus objetivos. Além das cláusulas regulamentares:

> Há as chamadas cláusulas contratuais, econômicas ou financeiras, correspondentes à equação econômico-financeira contida no contrato, que não pode ser modificada.

Rafael Carvalho Rezende Oliveira (2011) explica que, atualmente, o modelo tradicional de concessão de serviços públicos – previsto na Lei nº 8.987/95 - não atende de modo satisfatório as necessidades do Poder Público, titular do serviço, e dos particulares (usuários). Isto porque os serviços públicos, que hoje podem ser delegados à iniciativa privada, exigem fortes investimentos que o Estado não pode implementar (limites fiscais) e o particular não tem interesse em assumir (ausência de garantias idôneas, risco do empreendimento, etc.). Acrescenta:

> A fórmula encontrada pelo legislador brasileiro para incentivar novas parcerias entre o setor público e o setor privado, aprimorando o modelo tradicional de concessão de serviço público, foi a incorporação do modelo PPP, que já é amplamente utilizado no Direito Comparado, ao ordenamento jurídico pátrio.
>
> É importante ressaltar que a ausência de legislação específica não impede a utilização de PPPs por Estados e Municípios, já que estes poderão se valer das normas gerais previstas na Lei nº 11.079/04.

Aragão (2013) conceitua também as parcerias público-privadas. No Direito positivo brasileiro, são contratos de delegação da construção, ampliação, reforma ou manutenção de determinada infraestrutura e da gestão da totalidade ou parte das atividades administrativas prestadas por seu intermédio, mediante remuneração de longo prazo arcada total ou parcialmente pelo Estado, fixada em razão da quantidade ou qualidade das utilidades concretamente propiciadas pelo parceiro privado à Administração Pública ou à população, admitido, adicionalmente, o aporte[3] de recursos públicos para bens que sejam reversíveis.

De acordo com Rafael Carvalho Rezende Oliveira (2011), as Parcerias Público-Privadas (PPPs) são uma modalidade especial de concessão de serviços públicos. Em consonância com o autor, as PPPs possuem natureza jurídica de contratos administrativos; em suma, são novos contratos submetidos, prioritariamente, à Lei nº 11.079/04 que prevê duas modalidades de PPPs: concessão especial patrocinada e concessão especial administrativa, sendo admitido utilizar a PPP para contratação de serviços prestados por particulares ao próprio Estado.

2. Base Legal

[3] O aporte de recursos decorre da alteração do art. 6º, parágrafos 2º a 4º, da Lei nº 11.079/2004 trazida pela Medida Provisória nº 575/2012.

**COMISSÃO DE TRANSPORTE,
TRÂNSITO E SERVIÇOS MUNICIPAIS**

Após o art. 47 do Código de Trânsito Brasileiro afirmar que, quando proibido o estacionamento na via, a parada deverá restringir-se ao tempo indispensável para embarque ou desembarque de passageiros sem interromper ou perturbar o fluxo de veículos ou a locomoção de pedestres. O parágrafo único do mesmo artigo explica que a operação de carga ou descarga é considerada estacionamento, e será regulamentada pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via.

A Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, determina:

> Art. 1º.
>
> > § 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.
> >
> > §3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.
> >
> > §5º Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente.
>
> Art. 3º As disposições deste Código são aplicáveis a qualquer veículo, bem como aos proprietários, condutores dos veículos nacionais ou estrangeiros e às pessoas nele expressamente mencionadas.
>
> Art. 26. Os usuários das vias terrestres devem:
>
> > I - abster-se de todo ato que possa constituir perigo ou obstáculo para o trânsito de veículos, de pessoas ou de animais, ou ainda causar danos a propriedades públicas ou privadas;
>
> Art. 28. O condutor deverá, a todo o momento, ter domínio de seu veículo, dirigindo-o com atenção e cuidados indispensáveis à segurança do trânsito.
>
> Art. 42. Nenhum condutor deverá frear bruscamente seu veículo, salvo por razões de segurança.
>
> Art. 46. Sempre que for necessária a imobilização temporária de um veículo no leito viário, em situação de emergência, deverá ser providenciada a imediata sinalização de advertência, na forma estabelecida pelo CONTRAN.
>
> Art. 70. Os pedestres que estiverem atravessando a via sobre faixas delimitadas para esse fim terão prioridade de passagem, exceto nos locais com sinalização semafórica, onde deverão ser respeitadas as disposições deste Código.

> Parágrafo único. Nos locais em que houver sinalização semafórica de controle de passagem, será dada preferência aos pedestres que não tenham concluído a travessia, mesmo em caso de mudança do semáforo liberando a passagem dos veículos.

Art. 71. O órgão ou entidade com circunscrição sobre a via manterá, obrigatoriamente, as faixas e passagens de pedestres em boas condições de visibilidade, higiene, segurança e sinalização.

Art. 73. Os órgãos ou entidades pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito têm o dever de analisar as solicitações e responder, por escrito, dentro de prazos mínimos, sobre a possibilidade ou não de atendimento, esclarecendo ou justificando a análise efetuada, e, se pertinente, informando ao solicitante quando tal evento ocorrerá.

Art. 91. O CONTRAN estabelecerá as normas e regulamentos a serem adotados em todo o território nacional, quando da implementação das soluções adotadas pela Engenharia de Tráfego, assim como padrões a serem praticados por todos os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito.

Art. 94. Qualquer obstáculo à livre circulação e à segurança de veículos e pedestres, tanto na via quanto na calçada, caso não possa ser retirado, deve ser devida e imediatamente sinalizado.

> Parágrafo único. É proibida a utilização das ondulações transversais e de sonorizadores como redutores de velocidade, salvo em casos especiais definidos pelo órgão ou entidade competente, nos padrões e critérios estabelecidos pelo CONTRAN.

Art. 95. Nenhuma obra ou evento que possa perturbar ou interromper a livre circulação de veículos e pedestres, ou colocar em risco sua segurança, será iniciada sem permissão prévia do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via.

> §1º A obrigação de sinalizar é do responsável pela execução ou manutenção da obra ou do evento.

Somente poderá transitar pelas vias terrestres o veículo cujo peso e dimensões atenderem aos limites estabelecidos pelo CONTRAN (art. 99 do C.T.B.). Além do mais,

Art. 77-B. Toda peça publicitária destinada à divulgação ou promoção, nos meios de comunicação social, de produto oriundo da indústria automobilística ou afim, incluirá, obrigatoriamente, mensagem educativa de trânsito a ser conjuntamente veiculada.

Art. 78. Os Ministérios da Saúde, da Educação e do Desporto, do Trabalho, dos Transportes e da Justiça, por intermédio do CONTRAN, desenvolverão e implementarão programas destinados à prevenção de acidentes.

Art. 79. Os órgãos e entidades executivos de trânsito poderão firmar convênio com os órgãos de educação da União, dos Estados, do Distrito

**COMISSÃO DE TRANSPORTE,
TRÂNSITO E SERVIÇOS MUNICIPAIS**

Federal e dos Municípios, objetivando o cumprimento das obrigações estabelecidas neste capítulo.

Art. 102. O veículo de carga deverá estar devidamente equipado quando transitar, de modo a evitar o derramamento da carga sobre a via.

Parágrafo único. O CONTRAN fixará os requisitos mínimos e a forma de proteção das cargas de que trata este artigo de acordo com a sua natureza.

Art. 103. O veículo só poderá transitar pela via quando atendidos os requisitos e condições de segurança estabelecidos neste Código e em normas do CONTRAN.

§ 2º O CONTRAN deverá especificar os procedimentos e a periodicidade para que os fabricantes, os importadores, os montadores e os encarroçadores comprovem o atendimento aos requisitos de segurança veicular, devendo, para isso, manter disponíveis, a qualquer tempo, os resultados dos testes e ensaios dos sistemas e componentes abrangidos pela legislação de segurança veicular.

Art. 104. Os veículos em circulação terão suas condições de segurança, de controle de emissão de gases poluentes e de ruído avaliadas mediante inspeção, que será obrigatória, na forma e periodicidade estabelecidas pelo CONTRAN para os itens de segurança, e pelo CONAMA para emissão de gases poluentes e ruído.

Com fundamento nos incisos II e III do art. 1º, bem como no art. 2º da Constituição Federal, a cidadania e a dignidade da pessoa humana são alguns dos fundamentos da República Federativa do Brasil.

Segundo o art. 31 da Constituição Federal Brasileira, a fiscalização do Município será exercida pelo Poder Legislativo Municipal, mediante controle externo, e pelos sistemas de controle interno do Poder Executivo Municipal, na forma da lei. Ainda:

Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem- estar de seus habitantes(Ver: Regulamento).

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

II - ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei;

XXII - é garantido o direito de propriedade;

XXIII - a propriedade atenderá a sua função social;

XXXII - o Estado promoverá, na forma da lei, a defesa do consumidor;

> XLI - a lei punirá qualquer discriminação atentatória dos direitos e liberdades fundamentais;
> LIII - ninguém será processado nem sentenciado senão pela autoridade competente;
>
> Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 64, de 2010).
>
> Art. 18. A organização político-administrativa da República Federativa do Brasil compreende a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, todos autônomos, nos termos desta Constituição.
>
> Art. 30. Compete aos Municípios:
> V - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;
>
> Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

Os incisos V e VI, ambos do §1º do art. 225 da mesma Constituição, pontuam, respectivamente que, para assegurar a efetividade desse direito, incumbe ao Poder Público controlar a produção, a comercialização e o emprego de técnicas, métodos e substâncias que comportem risco para a vida, a qualidade de vida e o meio ambiente, e também promover a conscientização pública para a preservação do meio ambiente. O art. 37 reconhece que a administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.

Considerando que bicicleta – para efeito desta resolução, é carga indivisível, no que tangencia as regras aplicáveis ao transporte de bicicletas na parte externa dos veículos, classificados na espécie automóvel, caminhonete, camioneta e utilitário, a Resolução CONTRAN nº 349, de 2010 define:

> Art. 2º O transporte de cargas e de bicicletas deve respeitar o peso máximo especificado para o veículo.
>
> Art. 3º A carga ou a bicicleta deverá estar acondicionada e afixada de modo que:
> II- não atrapalhe a visibilidade a frente do condutor nem comprometa a estabilidade ou condução do veículo;
> IV- não oculte as luzes, incluídas as luzes de freio e os indicadores de direção e os dispositivos refletores; ressalvada, entretanto, a ocultação da lanterna de freio elevada (categoria S3);
> V- não exceda a largura máxima do veículo;
> VI- não ultrapasse as dimensões autorizadas para veículos estabelecidas na Resolução CONTRAN nº 210, de 13 de novembro

**COMISSÃO DE TRANSPORTE,
TRÂNSITO E SERVIÇOS MUNICIPAIS**

de 2006, que estabelece os limites de pesos e dimensões para veículos que transitam por vias terrestres e dá outras providências, ou Resolução posterior que venha sucedê-la.
VII- todos os acessórios, tais como cabos, correntes, lonas, grades ou redes que sirvam para acondicionar, proteger e fixar a carga deverão estar devidamente ancorados e atender aos requisitos desta Resolução.
VIII- não se sobressaiam ou se projetem além do veículo pela frente.

Art. 6º Nos veículos de que trata esta Resolução, será admitido o transporte eventual de carga indivisível, respeitados os seguintes preceitos:
I- As cargas que sobressaiam ou se projetem além do veículo para trás, deverão estar bem visíveis e sinalizadas. No período noturno, esta sinalização deverá ser feita por meio de uma luz vermelha e um dispositivo refletor de cor vermelha.

Art. 9º O dispositivo para transporte de bicicletas e aplicação na parte externa dos veículos deverá ser fornecido com instruções precisas sobre:
I- Forma de instalação, permanente ou temporária, do dispositivo no veículo,
II- Modo de fixação da bicicleta ao dispositivo de transporte;
III- Quantidade máxima de bicicletas transportadas, com segurança;
IV- Cuidados de segurança durante o transporte, de forma a preservar a segurança do trânsito, do veículo, dos passageiros e de terceiros.

Art. 11 O não atendimento ao disposto nesta Resolução acarretará na aplicação das penalidades previstas nos artigos 230, IV, 231, II, IV e V e 248 do CTB, conforme infração a ser apurada.

Segundo o art. 12 da Resolução ‘supra’, a entrada em vigor é de noventa dias após a data de sua publicação, ficando revogadas as Resoluções nº 577/81 e 549/79, e demais disposições em contrário.

Assim estabelece a Edição Consolidada (até maio/2006) do Regimento Interno da Câmara Municipal de Salvador:

Art. 61. É da atribuição das Comissões o exame técnico dos assuntos submetidos ao seu estudo e parecer de acordo com a competência atribuída a cada qual, por este Regimento.

IV. Compete à Comissão de Transporte, Trânsito e Serviços Municipais avaliar e propor políticas:

a) permissões e concessões;
b) operacionalização e tarifa;
c) fiscalização e controle;
d) circulação, tráfego e estacionamento;
g) educação e segurança do trânsito;
h) efetuar fiscalização nas Empresas de Transporte por Ônibus, de aluguel de Táxi e de transporte escolar, convocando, se necessário, os seus responsáveis e requisitar documentos, com vista à verificação de medidas administrativas referentes à

> prevenção de acidentes, condições de trabalho dos condutores e estado de conservação dos veículos.

Incisos I até V do artigo 6º da Lei Orgânica do Município de Salvador informam os princípios que fundamentam a organização do Município. O pleno exercício da autonomia municipal, a cooperação articulada com os demais níveis de governo e outros municípios, ainda com entidades regionais que o Município integre ou venha a integrar. O exercício da soberania e a participação popular na administração municipal e no controle de seus atos. A garantia de acesso de todos os munícipes, de forma justa e igualitária, aos bens e serviços públicos que assegurem as condições essenciais de existência digna, assim como a defesa e preservação do território, dos recursos naturais e do meio ambiente.

3. Considerações Finais

Fabio Giambiagi & Claudio Porto (2011, p. 146) esclarece que “costuma ser um exercício interessante confrontar previsões feitas no passado com o que efetivamente veio a acontecer. Antigamente, quando tudo fluía lentamente, talvez não houvesse muito erro”. A partir do século XX, em razão das inovações, o desvio entre o previsto e o observado tem aumentado.

> Embora as reformas estruturais, como a revisão na legislação e nos arcabouços institucionais e regulatórios sejam bem-vindas, acreditamos que seja possível avançar muito, mesmo com os instrumentos disponíveis. Daí a primeira recomendação de planejar e executar projetos considerando o ambiente atual. Bons projetos, da concepção à implementação, passando pelos estudos jurídicos, ambientais, econômicos e de engenharia, além de impactarem positivamente a infraestrutura, reforçarão o convencimento para as mudanças necessárias no ambiente jurídico, institucional e regulatório (GIAMBIAGI & PORTO, 2011, p. 160).

O §3º do art. 217 da Constituição Federal do Brasil sanciona “o Poder Público incentivará o lazer, como forma de promoção social”. O §1º do art. 68 do Código de Trânsito Brasileiro esclarece que o ciclista desmontado, empurrando a bicicleta, equipara-se, em direitos e deveres, ao pedestre.

> Todo cidadão ou entidade civil tem o direito de solicitar, por escrito, aos órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito, sinalização, fiscalização e implantação de equipamentos de segurança, bem como sugerir alterações em normas, legislação e outros assuntos pertinentes a este Código (art. 72 do C.T.B.).

O art. 1º da Resolução DENATRAN nº 210, de 13 de novembro de 2006, informa, em seus incisos I e II, que as dimensões autorizadas para veículos, com ou sem carga, são, respectivamente, largura máxima de 2,60 m (dois metros e sessenta centímetros) e altura máxima de 4,40 m (quatro metros e quarenta centímetros).

Conforme alíneas b), c) e d) do inciso III de mesmo artigo anterior, as dimensões autorizadas para veículos, com ou sem carga, são, nesta ordem, o máximo de 14 m (quatorze metros) para veículos não articulados; o máximo de 15 m (quinze metros) para

veículos não articulados de transporte coletivo urbano de passageiros que possuam 3º eixo de apoio direcional; e o máximo de 18,60 m (dezoito metros e sessenta centímetros) para veículos articulados de transporte coletivo de passageiros.

O Guia mencionado nas considerações iniciais beneficiou-se de debate ocorrido no âmbito da UCB (União de Ciclistas do Brasil), quando considerou que suportes por encaixe de rodas, de guidão e de pendurar não são apropriados para bicicleta.

Quanto às demais organizações que fornecem orientações sobre bicicletários adequados, há entre outras, a Associação de Ciclistas Urbanos de São Paulo com Orientações da Ciclo cidade e a Associação Transporte Ativo do Rio de Janeiro.

Considerando a universalidade, máxima resistência, durabilidade e segurança do suporte para bicicleta de encosto, este é o mais adequado, por ser internacionalmente aceito como de melhor qualidade para o estacionamento de bicicletas[4] e não danifica o aro, os raios, os cabos, os freios, o câmbio nem outros itens e dispositivos da bicicleta.

A *Movilization Foundation* foi autora de apresentação em *slides* sobre estruturas para promover integração entre bicicleta e transporte coletivo tanto na Holanda quanto em Bogotá/Colômbia.

É possível, a partir das definições legais, apontar, sem caráter exaustivo, as diferenças importantes entre as PPPs patrocinadas e as PPPs administrativas:

	PPP patrocinada	PPP administrativa
Remuneração	Tarifa + orçamento	Orçamento ou outras modalidades de contraprestação estatal
Objeto	Serviços públicos Usuário direto: particular Usuário indireto: Administração Pública	Serviços públicos Usuário direto: particular Usuário indireto: Administração Pública --- Serviços administrativos Usuário direto: Administração Pública Usuário indireto: particular

Fonte: Rafael Carvalho Rezende Oliveira (2011, p. 273)

Segundo Rezende Oliveira (2011, p. 285), as principais diferenças entre as concessões comuns e as concessões especiais (PPP) podem ser resumidas no quadro comparativo abaixo indicado.

[4] O suporte de encosto permite o estacionamento de bicicletas com aros entre vinte e vinte e nove polegadas de diâmetro, além de pneus entre, aproximadamente, três e sete centímetros de largura.A fabricação deste suporte deve ser em tubo de aço galvanizado ou aço inoxidável, de preferência, com dois ou mais milímetros de espessura da parede, devendo, prioritariamente, ser pintado.

**COMISSÃO DE TRANSPORTE,
TRÂNSITO E SERVIÇOS MUNICIPAIS**

	Concessão Comum Lei nº 8.987/1995	Concessão Especial (PPP) Lei nº 11.079/2004
Contraprestação do Parceiro Público	Facultativa	Obrigatória
Risco ordinário do negócio	Risco do concessionário	Repartição objetiva dos riscos
Valor mínimo	Inexistente	Vinte milhões de reais
Prazo	Não prevê prazo mínimo ou máximo	Mínimo: 5 anos Máximo: 35 anos
Objeto	Serviços públicos	Serviços públicos e/ou administrativos

Fonte: Rafael Carvalho Rezende Oliveira (2011, p. 285)

Todavia, vale lembrar que este estudo técnico não tem a intenção de esgotar o assunto.

Salvador-Bahia, 05 de maio de 2015.

Katiane da Silva Souza

Analista Legislativa da Comissão de Transporte, Trânsito e Serviços Municipais.
Número de matrícula na C.M.S./BA: 6048 ; Número de registro no CREA-BA: 35.392-D.
E-mail corporativo: katiane.souza@cms.ba.gov.br.