PROJETO DE LEI Nº 69/14

Dispõe sobre a obrigatoriedade de degrau auxiliar nos ônibus e micro-ônibus da Cidade de Salvador, e garante a boa acessibilidade de idosos e pessoas com dificuldade de locomoção nos ônibus urbanos.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR

DECRETA:

Art. 1º Os ônibus da Cidade de Salvador deverão possuir degrau auxiliar de acesso, a uma altura máxima de vinte centímetros do chão.

Parágrafo Único – Os custos com as adaptações não poderão ser repassados para a tarifa pública.

Art. 2º O degrau auxiliar deverá descer após ou concomitantemente a abertura das portas do coletivo independente da solicitação do usuário, ou acionamento interno.

Art. 3º Este dispositivo deve ser instalado nas portas de entrada e saída.

Art. 4º Esta Lei se aplica aos veículos tipo: ônibus e micro-ônibus, de uma ou mais portas.

Parágrafo Único – As concessionárias tem o prazo de 120 (cento e vinte) dias para realizar as adaptações necessárias.

Art. 5º A multa a ser aplicada às empresas pelo não cumprimento desta Lei será de R$ 10.000,00 (dez mil reais) por dia.

Parágrafo Único – Após 60 dias de não cumprimento desta Lei, a empresa poderá perder a concessão das linhas em que os ônibus estejam circulando em desacordo com o objeto da Lei.

Art.6º A Prefeitura Municipal de Salvador regulamentará a presente matéria.

Art 7º Esta Lei entra em vigor 120 (cento e vinte) dias após a sua publicação.

Sala das Sessões, 07 de abril de 2014.

VANIA GALVAO

JUSTIFICATIVA

O fornecimento de serviços de transportes para os idosos exige o desenvolvimento de uma estrutura de informações adequada.

Não foram encontradas informações sobre o número de idosos que utilizam o sistema de transporte urbano. Mas, sabe-se que 49,6% dos idosos são acometidos com algum tipo de limitação locomotora. Nos grupos mais idosos (acima de 80 anos de idade), 70% dos indivíduos relataram pelo menos uma das deficiências citadas pelo IBGE (IBGE, 2002). Mesmo com alguma incapacidade funcional, o indivíduo idoso precisa utilizar este meio de transporte por falta de opção ou devido ao seu baixo recurso econômico. O IBGE (2000) verificou que 70% dos idosos brasileiros recebem menos de dois salários mínimos como aposentadoria/pensão, limitando ainda mais a condição do idoso, que muitas vezes é incapacitado e sem recursos financeiros. Benedetti, Petroski e Gonçalves (2004) corroboram esse achado na pesquisa *Perfil do Idoso do Município de Florianópolis.* A autonomia hoje conquistada pelos idosos possibilitou-lhes o uso frequente de ônibus urbanos, facilitando sua locomoção para os lugares mais distantes.

Foram entrevistadas 76 idosas, sendo 39 praticantes de exercícios físicos e 37 não praticantes, com idade acima de 60 anos. Foi observado o embarque e/ou o desembarque dos idosos nos ônibus. Verificou-se que muitas idosas entravam e saíam com facilidade, desde que a situação inspirasse segurança, como, por exemplo, o ônibus estar imóvel no desembarque ou encostado na plataforma; e ao embarque, filas curtas ou quando eram os primeiros a entrar no ônibus. Nestas situações as idosas não se sentiam pressionadas pelas outras pessoas e conseguiam embarcar ou desembarcar do ônibus tranquilamente.

As idosas normalmente utilizam a mesma linha de ônibus e descem no mesmo lugar. Além disso, elas tem o cuidado de não iniciar o procedimento de descida quando o ônibus está em movimento e seguram com firmeza o corrimão. As idosas relataram que não gostam de pedir ajuda a terceiros, nem mesmo para carregar sacolas, embora se observe que elas tem dificuldade para realizar tal tarefa, principalmente no embarque, pela dificuldade em impulsionar o corpo para cima com o peso das sacolas e segurar no corrimão. No desembarque, os idosos fazem manobras com o corpo, deixando sacolas no chão, descendo de costas e, em algumas vezes, solicitando ao cobrador que as ajudem.

A tarefa de andar de ônibus aparentemente deixa-as apreensivas, sentem-se ansiosas e preocupadas, descontentes com a situação. As idosas reclamam dentro e fora do ônibus da falta de educação de motoristas e cobradores. E

elogiam-nos quando se mostram solícitos, encostando o ônibus na calçada ou ajudando-as no embarque ou desembarque.

A comparação com outras pessoas foi um dos aspectos mais observados no período de coleta dos dados. *"Que bom que consigo subir, mas tem gente que não consegue, até ajudei um, outro dia!"* Este foi o comentário de uma idosa, embora seu comportamento seja semelhante ao de muitos outros.

Entre as idosas que praticavam exercícios físicos, foi frequente a reclamação do ônibus, mas sempre evidenciando que para elas isso não é problema, embora o seja para os outros. Essa questão é uma observação positiva, pois percebem que não encontraram tanta dificuldade, e verificaram condição de incapacidade em outros idosos, diferentemente de sua própria condição.

É comum observamos a dificuldade que as pessoas, principalmente os idosos, possuem para entrar e sair dos ônibus. A distância existente entre o chão e o primeiro degrau é muito grande. Quando se carrega bolsas nas mãos é praticamente impossível "pegar o ônibus" sem ajuda.

Ergonomia

Pinto e Neves (2009), afirmam que apesar do sistema de transporte coletivo urbano ser o principal meio de locomoção no Brasil, ainda apresenta muitas deficiências, principalmente em relação às condições de uso oferecidas a todos que precisam desse meio de transporte. Este setor apresenta uma série de problemas, tais como inadequações ergonômicas nos degraus de entrada e saída de passageiros.

O principal objetivo da ergonomia consiste em adaptar o trabalho ou sistema de trabalho ao homem. A International Ergonomics Association (IEA) aprovou em 2000 a definição para a ergonomia, como uma disciplina científica relacionada com a compreensão das interações entre os seres humanos e outros elementos ou sistemas, visando otimizar o bem-estar humano e o desempenho global do sistema.

A Associação Brasileira de Ergonomia ABERGO (2011), por sua vez define a Ergonomia como o estudo das interações dos seres humanos com a tecnologia, organização e o ambiente, visando à melhoria de forma integrada e não-dissociada, a segurança, o conforto, o bem-estar e a eficácia das atividades humanas. Ainda, segundo a ABERGO (2011), a palavra ergonomia provem dos termos gregos ergon (trabalho) e nomos (leis e regras).

A ergonomia pode auxiliar nas soluções de diversos problemas sociais relacionados à saúde, segurança, conforto e eficiência. Também pode auxiliar na prevenção de erros, melhorando o desempenho de sistemas produtivos, pois a ergonomia representa um dos fatores chave na redução dos erros operacionais (DULL e WEERDMEESTER, 2004).

As medidas dos ônibus atualmente em uso são, em média, segundo a CTC, de lO,4m de comprimento por 2,39m de largura, sendo que a altura do chão do ônibus ao solo é de O,92m. Essas medidas demonstram que as carrocerias são adaptadas ao *chassi* de caminhão.

A altura média de um degrau varia entre 177 ,8mm e 184,1 mm. As escadas dos ônibus urbanos têm em média 270mm. Segundo estudos de Dreyfus, o primeiro degrau deve estar elevado do solo entre 177, 8mm e 254mm. A média usada nos ônibus é de 380mm. O problema é causado, basicamente, pelo *chassi* onde são montadas as carrocerias.

Em não havendo, possibilidade, no momento de alteração da altura do *chassi*, que se adapte, pois, um degrau auxiliar que minimize a distância entre o primeiro degrau e a guia, a uma altura média de pelo menos, 20 centímetros.

O Projeto apresentado visa a garantir mais segurança a todos os cidadãos que embarcam e desembarcam dos ônibus de nossa Cidade de Salvador. A instalação de um degrau auxiliar nas escadas de ônibus com altura máxima de 20 centímetros diminuirá consideravelmente o risco de desequilíbrio de qualquer passageiro. Outro ponto favorável é que como o degrau auxiliar proposto é retrátil, os ônibus terão a dificuldade dar partida enquanto o mesmo estiver acionado.

Sala das Sessões, 07 de abril de 2014.

VANIA GALVAO