

PROJETO DE LEI Nº _____ 2013

(do Senhor **GONZAGA PATRIOTA**)

Dispõe sobre a proibição de ônibus com motor dianteiro para operar no sistema de transporte coletivo.

O CONGRESSO NACIONAL DECRETA:

Art. 1º Esta lei proíbe o uso de veículos com motor dianteiro para transporte viário coletivo de passageiros.

Art. 2º Para fins de transporte viário coletivo de passageiros, fica proibido, em todo o território nacional, o emprego de veículos com motor localizado na sua parte dianteira.

§ 1º Os sistemas de transporte coletivo que operam com ônibus não permitirão novas aquisições, pelas concessionárias, de veículos com motor dianteiro na sua frota.

§ 2º Os veículos com motor dianteiro existentes no sistema de transporte coletivo serão substituídos gradativamente por ônibus com motor traseiro ou central, observado o limite de idade média da frota para operação, conforme a legislação vigente.

Art. 3º - O Executivo regulamentará a presente lei por ato próprio.

Art. 4º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Engana-se quem pensa que o maior mal a que estão sujeitos os motoristas de ônibus é o stress causado pelo trânsito. Uma pesquisa feita pelo Ministério Público do Distrito Federal mostrou que 45% dos cerca de 15 mil motoristas e cobradores do transporte público da capital federal apresentavam perda auditiva. O motivo é o alto barulho do motor que fica na frente - ao lado do motorista - de 98% dos ônibus que transitam pela cidade.

Além do barulho, o motor tem vibrações e emana muito calor, o que pode prejudicar a saúde dos rodoviários, que ainda enfrentam o barulho do trânsito. Nos últimos 11 anos, quase cinco mil rodoviários pediram licença do trabalho e ficaram mais de dois milhões de dias sem trabalhar devido à perda crescente de audição; alguns até se aposentaram por invalidez.

A exemplo da capital federal, outras cidades estão em alerta para o problema, como Rio de Janeiro, Recife e São Paulo, onde, inclusive, foi aprovado recentemente pela Assembleia Legislativa um projeto de lei que proíbe a aquisição de ônibus com motor dianteiro. Na capital pernambucana, também foram constatados problemas audiológicos em motoristas de ônibus, por meio de um estudo que mostrou que a grande maioria dos coletivos transitava com ruído acima do permitido.

A PAINPSE (Perda Auditiva Induzida por Níveis de Pressão Sonora Elevados) é um mal que pode atingir todos os trabalhadores expostos a sons acima de 80 decibéis, como é o caso dos rodoviários. São comuns os casos de pessoas que desencadearam uma perda auditiva por exposição prolongada ao ruído intenso, por isso é de fundamental importância que haja um controle rígido quanto às medidas preventivas em relação à saúde auditiva.

Sem cuidados preventivos, outros trabalhadores, como guardas de trânsito, funcionários de fábricas, de gráficas, motoboys, músicos, Djs, operadores de britadeira, trabalhadores que atuam em pistas de aeroportos, entre outros, também podem sofrer perda irreversível de audição.

Aqueles que trabalham em indústrias, por exemplo, têm que ser submetidos a exames de audiometria de seis em seis meses e, quando constatada alguma lesão, devem se afastar. Já os músicos que realizam shows

apresentam danos à audição com certa frequência, pois o sistema de som pode chegar a mais de 130 decibéis. No caso dos operadores de telemarketing, o uso de fone de ouvido unilateral pode trazer sérios danos para a audição.

De acordo com a Organização Mundial de Saúde (OMS), os ruídos são a terceira principal causa de poluição mundial. A entidade registrou um aumento de 15% de surdez entre a população do planeta.

O presente Projeto de Lei pretende estabelecer regra de substituição de ônibus que operam no sistema de transporte coletivo de passageiros em todo o país, que utilizam motor na dianteira, por ônibus com motor na traseira ou central.

O condutor ou motorista de ônibus e o cobrador são das profissões que estão sujeitas às condições penosas e insalubres. Convivendo com o caos no trânsito, com a poluição descontrolada, com a violência que grassa no sistema de transporte coletivo, com jornadas desumanas e com a pressão dos passageiros, estes também sujeitos a todos esses transtornos - o condutor ainda é obrigado a operar veículos em péssimas condições. E uma das causas de maior desconforto para o motorista, o cobrador e os passageiros é a posição do motor - hoje predominantemente localizado à frente do veículo.

A substituição desses veículos previsto neste Projeto de Lei, considerando a copa de 2014 e os jogos olímpicos 2016, é perfeitamente exequível e está em acordo com o ritmo e a necessidade de mudanças profundos no combalido Sistema de Transporte Coletivo por ônibus dos Estados e Municípios brasileiros, que devem se adequar para atender de acordo com os recursos da modernidade, os milhares de passageiros diários e os servidores do sistema de transporte.

Os novos chassis para ônibus contam com motor na traseira. Este conceito traz grandes vantagens para a segurança do veículo, para os passageiros e o motorista e também para as equipes de oficina. O motor traseiro “empurra” o veículo, o que garante melhor estabilidade e rápido retorno à situação de dirigibilidade, oferecendo mais conforto para o motorista, maior segurança e menor desgaste de pneus.

O motor na traseira também proporciona maior conforto para os passageiros, uma vez que produz menor nível de ruído e menor irradiação térmica no interior do ônibus. As vantagens operacionais ganham destaque na oficina, porque o motor traseiro permite fácil acesso para operações de manutenção e de inspeção diária. Ou seja, não há necessidade de se construir valas específicas no piso da oficina para manutenção e reparos.

Outra vantagem adicional muito importante proporcionada pelos chassis é que o motor está instalado numa posição elevada, o que oferece maior proteção ao componente, especialmente em eventuais situações de inundação. Uma configuração considerada mais robusta e apta a enfrentar terrenos mais rústicos, à qual também é atribuído um menor custo de manutenção, além do custo de aquisição ainda ser mais baixo devido à menor tecnologia agregada, sobretudo nos sistemas de suspensão, mas na prática não supera vantagens de modelos com motor traseiro. Ironicamente, ao considerar modelos com um nível de equipamentos semelhante, um chassi equipado com motor traseiro acaba por ser mais simples de produzir em virtude do sistema de transmissão ser mais compacto, bem como as tubulações de escapamento. A bem da verdade, a maior concentração de peso próxima ao eixo de tração é mais favorável aos ônibus de motor traseiro para enfrentar trajetos mais adversos.

Para o bem estar dos profissionais do transporte urbano, motoristas, cobradores e dos passageiros, proponho este Projeto de Lei, na certeza do apoio dos meus pares nesta Casa das leis e de célere apreciação.

SALA DAS SESSÕES, EM 11 de dezembro de 2013.

DEPUTADO FEDERAL **GONZAGA PATRIOTA** – PSB/PE