

Representação nº 43.0161.0000505/2021-2

SEI 29.0001.0095501.2021-23

Representados: SPTrans– São Paulo Transportes S.A

INDEFERIMENTO DE REPRESENTAÇÃO

Ementa: Transporte Público – Falha na prestação dos serviços – Acidente envolvendo abertura de porta veículo em movimento – Inexistência de notícias concretas de fatos similares o de ausência de fiscalização – Esclarecimentos satisfatórios – Indeferimento – Incidência da Súmula nº 68/CSMP.

1. Trata-se de representação formulada por Carlos Giannazi (deputado estadual) e Celso Luís Giannazi (vereador), em face da Municipalidade de São Paulo e da SPTRANS, noticiando a ocorrência de acidentes ocasionados por veículos em movimento com as portas abertas, expondo à risco a segurança dos consumidores, ora passageiros, muitas vezes em veículos lotados.

Consta, ainda, que os veículos estariam autorizados a se movimentar com as portas abertas desde que em velocidade inferior a 5 km/h (cf. ata de reunião da ABNT de março/2021). No entanto, empiricamente teria se verificado que mesmo em velocidade inferior tal conduta representaria risco à integridade física dos passageiros, circunstância a indicar necessidade de instalação de mecanismo de bloqueio enquanto o veículo estiver em movimento (independentemente da velocidade).

2. Em razão disso, determinou-se a expedição de ofício à SPTrans para que esclarecesse os fatos narrados, notadamente quando aos eventos ocorridos em veículos

com as portas abertas, devendo a empresa indicar a quantidade de ocorrências nos últimos 3 anos, devendo, ainda, dizer acerca do mecanismo de bloqueio de abertura das portas enquanto veículo estivesse em movimento.

3. Em sua resposta, a representada informou que desde janeiro de 2007 toda a frota de ônibus que opera no sistema de transporte na Cidade de São Paulo deve estar equipada com dispositivo limitador de velocidade e sistema de bloqueio de portas que não permita a partida do ônibus com elas abertas, bem como a abertura durante o período em que o veículo estivesse em movimento.

Afirma que, posteriormente, em 2009, a ABNT, por meio da NBR 15570, estabeleceu requisitos mínimos nas especificações técnicas para fabricação de veículos para o transporte coletivo de passageiro. No que tange à abertura e ao fechamento de portas, determinou-se que o veículo esteja equipado com sistema de segurança que não permita a abertura das portas do veículo enquanto em circulação. Entretanto, afirma que o dispositivo pode permitir abertura das portas em velocidades inferiores a 5 quilômetros por hora, exclusivamente para procedimento de parada de embarque e desembarque passageiros.

Com isso, verifica-se que tal abertura ocorreria apenas nos casos em que o veículo estivesse reduzindo a velocidade, sem acionamento do acelerador, com acionamento dos freios. Concluiu que, em velocidade inferior àquela já indicada, as portas não estariam abertas, mas em processo de abertura. Aduz que, nos casos em que a porta permanece aberta, há o acionamento de um sistema de segurança, configurado para desativar a aceleração do veículos, impedindo que o ônibus trafegue nessas condições. Esclareceu ainda que eventual condução do veículo em contrariedade às situações expostas implica na imposição de penalidades.

Com relação a fiscalização, apontou a existência de dois momentos. O primeiro deles ocorre em campo, durante o trabalho de rotina, com o veículo em plena

operação. Já o segundo é uma vistoria realizada pelos técnicos da Gerência de Inspeção e Auditoria Técnica – SEM/GIA da SPTrans, realizado tanto nas garagens das operadoras quanto nas dependências da SPTrans, estando, em ambos os casos, os veículos fora de serviço.

Nesse segundo caso, identificadas irregularidades relacionadas a itens de segurança, dentre os quais o sistema de bloqueio, o veículo é impedido de operar até o devido reparo, sendo realizada uma nova inspeção, para posterior liberação.

Informa que nos últimos 3 anos (2018-2020) foram realizadas mais 175.000 (cento e setenta e cinco mil) inspeções pela SEM-GIA, identificando-se 249 veículos com bloqueio de porta inoperante, o que resultaria em um percentual de 0,14%.

4. Após prestar esclarecimentos iniciais, notificou-se a representada, novamente, para que se manifestasse expressamente quanto ao acidente noticiado na representação (esclarecendo os motivos e providências adotadas), informando ainda o número de intercorrências (acidentes) dos últimos 3 anos envolvendo a abertura das portas dos ônibus em movimento (informando providências adotadas).

5. A representada, buscando atender a notificação, informou que, com relação ao acidente ocorrido no dia 24/04/2021 adotou as seguintes providências:

“Imediatamente contatou e comunicou operadora, tanto através do Centro de Operações, como pela Gerência Regional de Operações Sul, conforme mencionado no Registro de Ocorrência nº 13.365/2021 (doc. 047027078) e mediante Comunicação SOP/RSU 056/2021 (doc. 047262563), em resposta a operadora informou mediante Carta de 13/05/2021 que o motorista havia sido afastado de suas atividades, quando do acontecimento dos fatos e, após apurações, foi desligado por justa causa, conforme consta do doc. 047262960. O motorista envolvido também está bloqueado junto ao Sistema de Transporte desde 08/05/2021, ou seja, impedido de operar.

Com relação ao número de acidentes nos últimos 3 anos, a área técnica esclareceu que haveria uma impossibilidade de trazer aos autos levantamentos específicos sobre o tema. Isso porque o sistema registra “quedas de usuário” como um gênero, podendo aí estarem inseridas tanto quedas dentro do ônibus, com veículo parado ou em movimento, quanto quedas para fora do veículo, nas mesmas circunstâncias anteriormente ditas. Afirmou que, em relação aos últimos 6 meses foram registradas 256 quedas, sendo que apenas 3 teriam sido com o veículo em movimento, com porta aberta, o que representaria 0,16%, sendo que esse percentual estaria em consonância com o percentual aferido pela SPTrans quando da realização de vistorias periódicas.

Além disso, a Superintendência de Engenharia Veicular e Mobilidade Especial – DO/SEM, realizou vistoria técnica no veículo, em 07/05/2021, especificando quanto ao sistema de bloqueio de portas:

- Lacre do botão de emergência: Quanto à sua existência, estado de conservação e integridade. Este componente, localizado no painel de comando do veículo, só deve ser acessado pelo motorista mediante o rompimento de um lacre e em caso de pane no sistema, possibilitando conduzir o veículo à garagem para diagnóstico e correção de possíveis falhas; - Bloqueio do sistema de portas: 1 - Com o veículo em funcionamento e em ordem de marcha, foi verificado se este não parte com as portas abertas, o que não ocorreu. 2 - Com todas as portas fechadas e o veículo em movimento, foi aplicada carga equivalente ao peso de uma pessoa nas portas de embarque e desembarque para verificar a resistência mecânica e de travamento do conjunto, quando foi constatado que as portas permaneceram fechadas. 3 - Com o veículo em movimento e todas as portas fechadas, foi aplicada carga sobre o botão de acionamento de abertura das portas, localizado no painel do veículo, constatando a resistência necessária que impede a abertura voluntária e/ou involuntária das portas. Diante do exposto, concluímos que o referido sistema de bloqueio de portas, no momento da vistoria, estava em conformidade com os padrões estabelecidos.

Finaliza dizendo que os ônibus são equipados com dispositivos limitadores de velocidade e sistema de bloqueio de portas, sendo eles obrigatórios em todos os ônibus que compõem a frota. Juntou, ainda, documentos referentes ao acidente,

informando que, ao ser realizada a avaliação no equipamento de travamento de portas foi encontrado um parafuso no dispositivo, inibindo sua finalidade e que ao retirá-lo, todo o sistema voltou a funcionar.

6. Com relação ao representante, ante as informações colhidas expediu-se notificação para que juntasse aos autos relação ou notícia de eventos similares ocorridos, uma vez que fez referência à existência de inúmeros acidentes de tal modalidade (id. 3138366).

Com relação a essa última solicitação, não houve resposta dos reclamantes.

É o relato do necessário.

7. Não há razão para instauração de inquérito civil.

As reclamadas apresentaram esclarecimentos satisfatórios a respeito dos fatos aqui apurados, comprovando documentalmente suas alegações. Viram aos autos informes de que o acidente decorreu de um mal funcionamento do sistema em razão da existência de um parafuso que impedia o pleno funcionamento do sistema de bloqueio de portas.

Com exceção do acidente elencado pelos reclamantes para dar início ao presente expediente, não foi juntada qualquer notícia concreta de outro evento similar, a apontar que se tratam de fatos recorrentes, não episódicos. Nesse aspecto ressalto que, instados a fazê-lo, os reclamantes silenciaram.

Aplicável ao caso a Súmula 68 do Conselho Superior do Ministério Público:

SÚMULA n.º 68: “É hipótese de indeferimento de representação a notícia de fatos desacompanhados de quaisquer documentos pertinentes à sua comprovação ou, ao menos, a indicação de suficientes meios de provas para tanto, quando desde logo não se vislumbrarem meios para a apuração dos fatos.”

Anoto outrossim, que não há evidências de omissão da empresa em fiscalizar o bom funcionamento dos sistemas de bloqueio de portas. Ao contrário, há notícia de que ela adota procedimentos corriqueiros de verificação dos veículos colocados à disposição dos usuários.

Observo, por fim, conforme já ressaltado, que não bastasse a ausência de evidências mínimas de fatos aptos a ensejarem adoção de providências para tutela coletiva dos interesses dos consumidores (usuários do transporte público municipal de passageiros), tomou-se a cautela de ouvir a representada. Certo é que não surgiu qualquer razão para justificar início de investigação.

8. Ante o exposto, **indefiro** a representação ofertada.

9. Notifique-se os autores da representação do indeferimento, seguindo-se os ditames da nova resolução editada. Após, havendo ou não recurso, conclusos.

São Paulo, 16 de setembro de 2021.

LUIZ AMBRA NETO
31ª Promotor de Justiça da Capital
(Designado ao 5º PJ do Consumidor)