



Bebedouro, 26 de junho de 2026

Ofício Eng. nº 060/2026

Assunto: Resposta ao Requerimento nº 157/2026

Ilustríssimo senhor,

Em atenção ao Requerimento nº 157/2026, protocolado em 28 de maio de 2026 sob o Processo nº 1281/2026, vem o Departamento de Mobilidade Urbana e Prevenção de Desastres, prestar as informações requisitadas relativas à implementação da Lei Complementar nº 117, de 03 de fevereiro de 2016, que instituiu o Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade de Bebedouro, Plano de Mobilidade.

Resposta ao Item 3:

Este quesito exige análise especialmente aprofundada, pois envolve a conjugação das obrigações legais expressas na LC nº 117/2016, as previsões orçamentárias constantes da planilha de investimentos do Plano de Mobilidade, os documentos de execução efetiva disponíveis nos arquivos deste departamento e as inconsistências técnicas e métricas que impedem, objetivamente, o cumprimento das metas percentuais estabelecidas pela lei.

Sendo desta forma, o art. 14, § 2º, da LC nº 117/2016 estabelece que o Poder Executivo Municipal, auxiliado pela CPMA, **deverá fixar por decreto** a meta anual de execução de rampas e faixas elevadas a serem executadas ou adaptadas em logradouros públicos municipais, até atingir 100% dos mesmos, sendo 30% em curto prazo até 2018, mais 30% em médio prazo até 2021 e os restantes 40% em longo prazo até 2026.

O Plano de Ações, em sua seção Tema 4, a.1., reproduz literalmente essa obrigação, confirmando a meta de cobertura universal dos logradouros públicos do município. O prazo de longo prazo encerrou-se em fevereiro de 2026, o que significa que, na data deste ofício, o município deveria ter atingido 100% de cobertura de rampas e faixas elevadas em todos os seus logradouros públicos.

O Departamento de Mobilidade Urbana e Prevenção de Desastres informa que o decreto previsto no art. 14, § 2º, que deveria estabelecer as metas anuais de execução por fases, **nunca foi expedido**, em razão da inatividade da CPMA que deveria auxiliar sua elaboração. A ausência desse decreto implica que nenhuma das três fases de metas foi formalmente instituída, monitorada ou atestada por ato administrativo formal, o que torna impossível informar, com base em documentação oficial existente, qual o percentual atual de logradouros públicos que possuem rampas e faixas elevadas devidamente executadas ou adaptadas conforme os padrões da NBR 9050 e normativas vigentes.

Informamos que a documentação de execução de faixas elevadas disponível nos arquivos desta Secretaria é o Termo de Verificação e Aceitação Definitivo (TVAD), datado de 19 de dezembro de 2024, referente ao Convênio nº 413/2022, firmado entre o Departamento de



Trânsito do Estado de São Paulo - DETRAN/SP, no âmbito do Programa Respeito à Vida, e o Município de Bebedouro, sob o Edital nº 025/2023 e a Ordem de Intervenção de Serviço nº 125/2024, executado pela empresa Era-Técnica Engenharia, Construções e Serviços Ltda. Esse termo atesta a execução de ondulação transversal em 28 logradouros e de faixas elevadas em 12 logradouros, a saber: Avenida José Cutrale Junior em dois pontos distintos, Rua Lucas Evangelista, Avenida Prefeito Hércules Pereira Hortal em dois pontos distintos, Avenida Sergio S. Stamato em dois pontos distintos, Avenida Silvio Lainety em dois pontos distintos, Praça José Stamato Sobrinho, Rua Duque de Caxias e Rua Prof. Orlando França de Carvalho.

É necessário observar, ainda, que há existência de faixas elevadas executadas anteriormente em outra data distinta e que não fazem parte do referido convênio.

A ausência dessas avenidas no rol de intervenções executadas pelo Convênio nº 413/2022 evidencia que o universo de obras concluídas está aquém não apenas das metas percentuais da lei, mas também das prioridades operacionais identificadas pelo próprio planejamento municipal. A planilha de investimentos do Plano de Mobilidade previu, na seção Caminhos Preferenciais de Pedestres, a execução de 100 faixas elevadas em logradouros ao custo unitário de R\$ 2.000,00 cada, totalizando R\$ 200.000,00 de previsão orçamentária.

O Termo de Aceitação de dezembro de 2024, ao atestar apenas 12 faixas elevadas, evidencia que menos de 12% do quantitativo previsto na planilha foi efetivamente executado até o encerramento do prazo de longo prazo, número esse já insuficiente em si mesmo porque as 100 faixas previstas na planilha tampouco representavam o universo total de logradouros do município, ausência essa que constitui a primeira e mais grave inconsistência técnica da planilha, detalhada a seguir.

A impossibilidade técnica e orçamentária de atender aos requisitos percentuais estabelecidos pelo art. 14, § 2º decorre de uma cadeia de inconsistências que se reforçam mutuamente.

A primeira dessas inconsistências é de natureza diagnóstica: a planilha de investimentos do Plano de Mobilidade previu 100 faixas elevadas e 300 rampas sem que tenha sido realizado, ou ao menos documentado, o levantamento do universo total de logradouros públicos municipais que necessitam dessas intervenções. Sem esse diagnóstico, é impossível calcular os percentuais previstos pela lei, porque não se conhece o denominador da equação. O Plano de Mobilidade estabeleceu a meta de 100% dos logradouros sem definir quantos logradouros compõem esse universo, o que transforma os percentuais legais em metas sem referencial mensurável.

A segunda inconsistência é de natureza orçamentária, onde o valor unitário de R\$ 200,00 por rampa em passeio, registrado na planilha de investimentos, é tecnicamente incompatível com o custo real de execução de rampas de acessibilidade, sendo que uma rampa conforme a norma requer, no mínimo, demolição de meio-fio e calçada existente, execução de base e sub-base compactadas, concretagem com inclinação regulamentada não superior a 8,33%, instalação de piso tátil de alerta e direcional e recomposição do passeio adjacente. Esses serviços, mesmo nas intervenções de menor porte, superam substancialmente o valor de R\$ 200,00 por unidade nos parâmetros de mercado vigentes, inclusive em 2015, quando a planilha



foi elaborada. Isso indica que o orçamento previsto para rampas previa, na melhor das hipóteses, intervenções de sinalização ou adaptação superficial, e não obra de construção civil plena conforme exige a norma técnica, o que impede o cômputo dessas intervenções para fins de atingimento das metas legais.

A terceira inconsistência é de natureza temporal, onde a planilha de investimentos registrou tanto as 100 faixas elevadas quanto as 300 rampas com prazo genérico de "curto a longo", sem desdobramento nas três fases percentuais exigidas pela lei, onde menciona 30% em curto prazo, 30% em médio e 40% em longo prazo. Essa forma de registro torna a planilha orçamentária incompatível com o cronograma legal, impedindo qualquer auditoria sobre o cumprimento por etapa. A lei exige metas anuais fixadas por decreto, mas a planilha não traduz esse escalonamento em quantidade, custo e prazo por fase, desvínculo entre o instrumento de planejamento e o instrumento orçamentário que compromete estruturalmente a viabilidade de monitoramento.

Diante desse conjunto de circunstâncias, este Departamento de Mobilidade Urbana e Prevenção de Desastres reconhece que o percentual atual de logradouros públicos do município com rampas e faixas elevadas devidamente executadas conforme os padrões normativos e legais é significativamente inferior à meta de 100% exigida pelo prazo de longo prazo encerrado em 2026, e que a documentação disponível não permite quantificar esse percentual com precisão, em razão da ausência do diagnóstico de universo e do cadastro por logradouro. Não existe, nos arquivos deste Departamento, cronograma remanescente formalmente aprovado para atingimento dos 100%, e sua elaboração depende, em primeira instância, da realização do levantamento diagnóstico completo das reais situações e quais pontos ou logradouros realmente necessitam de tal dispositivo.

Resposta ao Item 5: Estacionamentos e Vagas Acessíveis

Os artigos 21 e 22 da LC nº 117/2016 regulamentam as vagas reservadas em estacionamentos públicos e privados de uso coletivo, impondo o percentual mínimo de 5% das vagas para pessoas com deficiência e 10% para idosos, além de sinalização adequada, localização próxima às entradas e rampas, e emissão de cartão de identificação municipal para os usuários. O Plano de Ações, em sua versão, no Tema 3 da seção de Circulação e Sistema Viário, prevê expressamente ampliar a autonomia, a segurança e a rapidez na circulação de pessoas com deficiência e idosos dotando as vias públicas de estacionamento exclusivo em locais priorizados e de acordo com a legislação pertinente, com prazo predominantemente curto.

O Departamento de mobilidade urbana e prevenção de desastres que não existe relatório formal de autuações por estabelecimento referente ao cumprimento dos percentuais de vagas reservadas. A fiscalização desse item foi realizada de forma não sistematizada, sem protocolo específico derivado do Plano de mobilidade. Também não há laudo técnico ou relatório de vistoria consolidado atestando a adequação da sinalização e localização das vagas em todos os estabelecimentos do município, uma vez que se torna subjetivo a implantação de vaga reservada para cada estabelecimento.



Em análise à planilha de investimentos do Plano de Mobilidade, ficou constatado que não destina qualquer recurso orçamentário específico para essa ação, ausência que constitui inconsistência formal entre o Plano de Ações, que prevê a obrigação, e o instrumento orçamentário que não a financia. Sem cadastro de estacionamentos de uso coletivo com o total de vagas de cada estabelecimento, é impossível verificar o cumprimento dos percentuais legais de forma sistemática.

Quanto ao cartão de identificação para usuários das vagas reservadas, este Departamento informa que foram emitidos os seguintes quantitativos de credenciais desde o ano de 2016:

Ano	Período	Deficiente	Idoso	Total no período
2016	01/01 a 31/12	80	625	705
2017	26/09 a 31/12	110	647	757
2018	01/01 a 31/12	174	631	805
2019	01/01 a 31/12	182	721	903
2020	01/01 a 31/12	67	289	356
2021	01/01 a 31/12	66	395	461
2022	01/01 a 31/12	93	481	574
2023	01/01 a 31/12	112	669	781
2024	01/01 a 31/12	122	679	801
2025	01/01 a 31/12	93	526	619
2026	01/01 a 23/06	65	210	275
	Total geral	832	4506	7037

Tabela 1: Registro por período de credenciais para vagas especiais. Do autor - junho de 2026.

Resposta ao Item 7: Sistema Ciclovitário e Bicicletários

O art. 54 da LC nº 117/2016, combinado com o Mapa PD39 que integra o Anexo 5 da lei, estabelece a rede ciclovitária integrada ao transporte coletivo urbano. O § 2º do mesmo artigo torna obrigatória a implantação de bicicletários junto à rodoviária, pontos de integração, prédios públicos, polos geradores de tráfego, escolas, hospitais e supermercados. O Plano de Ações fixou a meta de elevar a participação do modo bicicleta de 1% para 3% dos deslocamentos totais em cinco anos, ou seja, até 2021, mediante a implantação da rede completa e ações de integração com o transporte coletivo.

Este departamento não dispõe de mapa atualizado com a efetiva execução das obras ciclovitárias sobrepostas ao traçado do Mapa PD39.

Relativamente à obrigação de bicicletários nos locais especificados pelo art. 54, § 2º, informamos que bicicletários estruturados não foram implantados em nenhum dos locais obrigatórios previstos pela lei. A planilha de investimentos previa apenas 46 paraciclos simples com suportes metálicos descobertos sem controle de acesso ou proteção, sem especificação dos



locais de instalação. Reconhece-se expressamente que paraciclos não satisfazem juridicamente a obrigação do art. 54, § 2º, que exige bicicletários em locais específicos. A distinção técnica entre paraciclo e bicicletário é relevante: enquanto o paraciclo é um suporte fixo que permite apenas travar a bicicleta na estrutura, o bicicletário pressupõe área coberta ou fechada, mecanismo de identificação ou controle de acesso, proteção contra intempéries e dimensionamento adequado ao fluxo do local.

Nenhum dos locais obrigatórios, tais como rodoviária, pontos de integração, prédios públicos, polos geradores de tráfego, escolas, hospitais e supermercados, recebeu bicicletário nos termos exigidos pela lei.

Quanto à integração do sistema ciclovitário com o transporte coletivo, não há mecanismo formal de integração implantado. Os paraciclos previstos na planilha não têm localização definida junto a terminais de ônibus ou pontos de integração, e não existe sinalização ciclovitária indicativa de percursos integrados.

No município, existe uma ciclofaixa de 4.500m de comprimento, localizada no trecho das avenidas Sérgio Sessa Stamato e Hércules Pereira Hortal. Existem ainda duas ciclovias existentes, sendo uma que possui o comprimento de 2.300m, localizada no trecho das avenidas Amélia Bernardini Cutrale e Doutor Pedro Paschoal. E a segunda ciclovie possui 1.870m de comprimento e está localizada no trecho das avenidas Professora Maria de Lourdes Andrade Hortal e Manoel Moreira.

Em relação às inconsistências métricas e técnicas identificadas nos documentos do sistema ciclovitário, este departamento reconhece as seguintes situações que comprometem a auditabilidade e a efetividade do planejamento. A ciclovie da “Praça do Lago” foi classificada no Grupo Ciclovias 3, cujos demais itens têm prazo longo, mas recebeu na planilha a classificação de prazo curto, sem nota explicativa, evidenciando erro de alocação que foi perpetuado desde a elaboração original da planilha sem correção. A diversidade de dimensões das ciclofaixas que dimensionam 1,20 m, 1,50 m e 2,20 m em sentido único, não é acompanhada de critério técnico explícito de variação, sendo que a largura de 2,20 m é o padrão normativo de ciclovie bidirecional e não de ciclofaixa unidirecional, o que sugere erro de classificação tipológica com impacto tanto no orçamento quanto na qualidade funcional da intervenção. Nas avenidas do “Anel Viário” e nas avenidas “interbairros”, a planilha prevê simultaneamente ciclovias e ciclofaixas para os mesmos trechos, sem delimitação clara se são intervenções complementares em lados opostos da via ou alternativas para o mesmo trecho, gerando ambiguidade no cômputo de área e de extensão linear real. O uso da unidade de medida em metros quadrados, em vez de metro linear, dificulta a verificação cruzada com o traçado do Mapa PD39, que expressa distâncias em forma linear, não areal.

O problema técnico central que este Departamento precisa esclarecer é que a previsão dessas intervenções na região central não foi acompanhada de levantamento de gabarito viário individualizado por logradouro, o que constitui uma falha metodológica grave no processo de elaboração do plano. O gabarito viário é entendido como a largura total da via entre os alinhamentos prediais, compreendendo faixas de rolamento, calçadas e eventuais canteiros centrais, e isso é o parâmetro primário que determina a viabilidade técnica de implantação de qualquer infraestrutura ciclovitária. Sem esse levantamento prévio, o plano fixou quantitativos



e custos de forma genérica, sem verificar se as vias centrais indicadas no Mapa PD39 comportam fisicamente as tipologias propostas.

A malha viária da região central de Bebedouro é caracterizada por ruas de gabarito historicamente reduzido, traçadas em período anterior à motorização massiva, com larguras totais que frequentemente se situam entre 6,5 m e 8 m. Nessas vias, a faixa de rolamento disponível, após descontadas as calçadas mínimas exigidas pela LC nº 117/2016, a faixa livre de 1,20 m a 1,50 m em cada lado, resulta em largura residual de 5 m a 6,5 m para o tráfego motorizado unidirecional e com faixa para estacionamento em um dos lados da via, ou em ambos. A implantação de ciclofaixa de 1,50 m em via de 6,5 m de gabarito total implicaria, necessariamente, uma das importantes situações que possa ocorrer é a redução da faixa de rolamento a ponto de inviabilizar na largura necessária tanto para a ciclofaixa, como para a faixa de rolamento e faixa de estacionamento dos veículos. Qualquer dessas alternativas exigiria estudo de impacto na circulação viária e audiência pública prévia, procedimentos que não constam do Plano de Ações como condição precedente à implantação das ciclofaixas centrais.

Essa impossibilidade física de acomodar a infraestrutura ciclovária nos gabaritos existentes da região central explica, ao menos parcialmente, por que as intervenções do Grupo Ciclovias 3, que abrange justamente as ruas centrais, não foram executadas no prazo longo encerrado em 2026. Não se trata apenas de ausência de recursos ou de gestão, mas de uma inviabilidade técnica objetiva que o plano não identificou na sua fase de diagnóstico porque não realizou o cruzamento entre o traçado proposto no Mapa PD39 e o cadastro viário com gabaritos reais de cada logradouro.

Espero que os quesitos realizados por vossa senhoria tenham sido sanados. E nos colocamos à disposição para quaisquer esclarecimentos que se fizerem necessários.

Atenciosamente,

ULISSES APARECIDO DE JESUS
Gerente de Educação e Operação de Trânsito
Arquiteto e Urbanista