

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES
PROJETO DE LEI Nº 97, DE 2011

Institui o Programa de Acessibilidade e Mobilidade Urbana, através da adoção de uma linguagem universal no transporte público.

Autor: Deputado **WALTER TOSTA**

Relator: Deputado **WILLIAM DIB**

I – RELATÓRIO

Chega para apreciação desta Comissão de Viação e Transportes o projeto de lei em epígrafe, que obriga a adoção de linguagem universal no transporte público municipal, intermunicipal e interestadual rodoviário de passageiros, para assegurar, por meio de totens referenciais, mobilidade e acessibilidade nas viagens das pessoas portadoras de deficiência física ou de necessidades especiais, como usuários de cadeiras de rodas, deficientes visuais, deficientes auditivos, mudos, idosos, gestantes, analfabetos, pessoas com mobilidade reduzida, turistas e cidadãos em geral.

O PL permite como contrapartida municipal ou estadual, a realização de obras para a instalação das placas informativas nos pontos de parada, a elevação dos pontos de embarque e desembarque de passageiros e a instalação de corrimãos para proporcionar maior segurança às pessoas portadoras de deficiência, de necessidades especiais ou com mobilidade reduzida. Nas placas, deverão ser instaladas réguas de informações com a localização do coletivo em tempo real, podendo ser veiculadas peças publicitárias como forma de gerar recursos para viabilizar economicamente a implantação dessa sinalização.

Na justificação, o autor argumenta que a sinalização pretendida pode ser instalada em trens, metrô, ônibus, barcas, veículos leves sobre trilhos, entre outros meios de transporte público de passageiros.

Ainda expõe o Deputado que a linguagem universal prevista no PL para as placas é a numerologia, pela qual cada ponto de parada de um determinado trajeto será numerado. Nas viagens, esse número será anunciado por meio de áudio, em cinco idiomas, e vídeo instalados no veículo, a partir de dados obtidos via GPS, sigla em inglês para o *Global Positioning System*.

Segundo o autor, o projeto é autossustentado por suas ações, entre as quais constam o combate ao câncer de pele e de olhos, e a diminuição da temperatura interna dos ônibus, sem esclarecer os meios de alcançar tais benefícios.

Em regime de tramitação ordinário, o PL está sujeito à apreciação conclusiva das comissões, devendo seguir para análise das Comissões de Seguridade Social e Família, de Finanças e Tributação e de Constituição e Justiça e de Cidadania, sendo que o parecer das duas últimas é terminativo quanto à adequação financeira ou orçamentária da proposição e quanto à constitucionalidade ou juridicidade da matéria, respectivamente.

Não foram apresentadas emendas ao projeto no decorrer do prazo regimental.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

Elaborado apenas em dois artigos, o Projeto de Lei nº 97/11 pretende instituir o Programa de Acessibilidade e Mobilidade Urbana, no transporte público rodoviário de passageiros municipal, intermunicipal e interestadual, para atender às pessoas com deficiência, idosos, gestantes, analfabetos, além de turistas e cidadãos em geral.

O PL obriga a colocação de placas informativas, a elevação dos pontos de embarque e desembarque, e a instalação de corrimãos, como elementos para assegurar a acessibilidade e mobilidade. As placas deverão dispor de réguas informando a localização em tempo real dos veículos e espaço para a divulgação de peças publicitárias, as quais constituirão fonte de receita para custear a implantação da sinalização.

A justificação esclarece que tal sinalização será configurada mediante números apostos em totens instalados em cada local de parada. Esses locais serão plotados via GPS, sendo os respectivos números anunciados no veículo mediante áudio em cinco idiomas e vídeos colocados em, pelo menos, duas posições dentro dos ônibus.

Em princípio, nota-se a inexistência da cláusula de vigência no PL, e um texto insuficiente, em confronto com os ditames da Lei Complementar nº 95/98, que dispõe sobre a forma de elaboração das leis. O entendimento do PL não pode depender da justificação, porque apenas o seu texto será ou não transformado em norma legal. Feito esse breve comentário, cujo exame cabe à CCJC, passemos à análise do mérito do assunto, enquanto atributo da CVT.

Queremos esclarecer que o Programa Nacional de Acessibilidade encontra-se previsto no art. 22 da Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida e dá outras providências. Assim, aduz o art. 22:

“art. 22. É instituído, no âmbito da Secretaria de Estado de Direitos Humanos do Ministério da Justiça, o Programa Nacional de Acessibilidade, com dotação orçamentária específica, cuja execução será disciplinada em regulamento.”

A lei foi regulamentada pelo Decreto nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004, o qual dispõe sobre o assunto nos arts. 67 e 68, abaixo transcritos:

“Art. 67. O Programa Nacional de Acessibilidade, sob a coordenação da Secretaria Especial dos Direitos Humanos, por intermédio da CORDE, integrará os planos plurianuais, as diretrizes orçamentárias e os orçamentos anuais.

Art. 68. A Secretaria Especial dos Direitos Humanos, na condição de coordenadora do Programa Nacional de Acessibilidade, desenvolverá, dentre outras, as seguintes ações:

.....

II – acompanhamento e aperfeiçoamento da legislação sobre acessibilidade;

.....

IV – cooperação com Estados, Distrito Federal e Municípios para a elaboração de estudos e diagnósticos sobre a situação da acessibilidade arquitetônica, urbanística, de **transporte**, comunicação e informação; (grifo nosso)

.....”

Em relação à mobilidade urbana, o PL apresenta contradição ao estender seu campo de ação ao transporte intermunicipal e interestadual, que abrangem áreas rurais. No entanto, impõe-se a referência ao PL nº 694/95, e seus apensos, PLs nºs 2.2734/99 e 1.687/00, que criava o Programa Nacional de Apoio à Política de Mobilidade Urbana – PNAMOB. Essas propostas foram examinadas por Comissão Especial, que produziu um Substitutivo, ora em revisão no Senado Federal, do qual destacamos os seguintes dispositivos:

“Art. 1º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam os arts. 21, inciso XX, e 182 da Constituição, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.”

.....

“Art. 14. São direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, sem prejuízo dos previstos na Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 e na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995:

.....

III - ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e dos modos de interação com outros modais;

.....”

“Art. 24. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

- I - os serviços de transporte público coletivo;
- II - a circulação viária;
- III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;
- IV - a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;

.....”

De caráter generalista, os dispositivos transpostos compõem normas abrangentes, em atenção à Lei Complementar nº 95/98.

Estabelecer o tipo de sinalização para o transporte não deve ser matéria de lei, considerando-se as peculiaridades de cada cidade, Região Metropolitana ou trajetos intermunicipais e interestaduais. Em lugares remotos desse País continental, certamente não haverão interessados em divulgar, nas placas de sinalização das paradas de ônibus, peças publicitárias para um público incipiente.

Por outro lado, preocupa-nos a manutenção dessas placas, em uma sociedade pouco afeita à conservação do bem público. Ademais, será difícil garantir o pleno funcionamento delas nos trajetos intermunicipais e interestaduais, de maior extensão. Também mostra-se insensato divulgar informações em cinco idiomas nos locais sem vocação turística.

Ressaltamos que a acessibilidade ao transporte coletivo encontra-se prevista no Capítulo V do Decreto nº 5.296/04, que regulamenta a Lei da Acessibilidade, do qual destacamos o seguinte artigo:

“Art. 34. Os sistemas de transporte coletivo são considerados acessíveis quando todos os seus elementos são concebidos, organizados, implantados e adaptados segundo o conceito de desenho universal, garantindo o uso pleno com segurança e autonomia por todas as pessoas.

Parágrafo único. A infraestrutura de transporte coletivo a ser implantada a partir da publicação deste decreto deverá ser acessível e estar

disponível para ser operada de forma a garantir o seu uso por pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.”

Com o ajuste devido, esse dispositivo corresponde ao art. 130 do PL nº 7.699/06, do Senador Paulo Paim, que dispõe sobre o Estatuto do Deficiente, ora no Plenário desta Casa, à espera de revisão.

Novamente, as normas deixam entrever seu caráter generalista e flexibilidade, pelas quais a adaptação dos pontos de embarque e desembarque de ônibus podem ou não comportar elevações e a instalação de corrimãos, como também a construção de rampas e a colocação de piso tátil, entre outros recursos detalhados na Norma Brasileira NBR 9050, podem ou não ser adotados em uma situação determinada.

Pelo exposto, votamos pela **REJEIÇÃO** do PL nº 97/11.

Sala da Comissão, em de de 2011.

Deputado WILLIAM DIB

Relator

2011_4152