

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 auto-sustentando por suas ações, entre as quais constam o combate ao câncer de pele e de olhos, e a diminuição da temperatura interna dos ônibus.

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

A proposição em análise 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 Projeto de Lei 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, embora de relevante intento, nota-se a inexistência da cláusula de vigência no PL, e um texto que merece ser escoimado de defeitos técnicos que subsistem em confronto com os ditames da Lei Complementar nº 95/98, que dispõe sobre a forma de elaboração das leis.

É necessário 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;

.....”

Ora, embora juridicamente possível, sabe-se que a Secretaria Especial dos Direitos Humanos não é o órgão governamental mais indicado a dispor sobre o aperfeiçoamento da legislação sobre acessibilidade. Não porque extrapole suas competências, mas porque a basilar função de aperfeiçoar a legislação é das Casas de Lei, é do Poder Legislativo, e não de um órgão do Poder Executivo.

É claro que as propostas emanadas do Poder Executivo são sempre bem vindas e contribuem em muito com os trabalhos do Poder Legislativo, mas outorgar a função vital de aperfeiçoar a legislação à um órgão do Executivo é permitir a usurpação de funções.

A Secretaria Especial de Direitos Humanos é um órgão de extrema importância na luta pelos direitos das pessoas com deficiência, na fiscalização, implementação de medidas, e certamente também no auxílio ao aperfeiçoamento da legislação, mas ordinariamente de forma subsidiária à atuação do Poder Legislativo. Devendo ser a atuação paralela na elaboração de propostas medida excepcional. Bem vinda, mas excepcional dada a primordial função inerente aos Poderes Legislativo e Executivo.

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 infra-estruturas 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, não havendo expresse óbice legal para a inserção de normas de caráter específico. Até porque, as normas devem evoluir em compasso com as necessidades e anseios da sociedade.

Nem se alegue que 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. Isso, pois, mesmo em lugares remotos desse País continental, não podem os cidadãos e menos ainda os governantes alegar escusas ao cumprimento da Lei.

É certo que por outro lado, é dever de todo cidadão a conservação dos bens públicos, não se podendo alegar que estes estariam prejudicados por uma suposta sociedade pouco afeita à conservação do bem público.

O Brasil permanece em constante evolução em compasso certamente mais acelerado que aquele verificado em diversas das ditas nações de primeiro mundo. E assim, é chegada a hora de contemplar o povo brasileiro com um eficaz mecanismo de acessibilidade específica.

Igualmente relevante é lembrar que poderá a proposta se constituir em meio de divulgação inclusive das ações governamentais.

Ainda que, inicialmente seja difícil garantir o pleno funcionamento das medidas propostas nos trajetos intermunicipais e interestaduais, de maior extensão, é importante que a sua implementação se dê. Se não imediatamente, ao menos forma gradual.

Outro ponto que merece atenção é o da divulgação de informações em cinco idiomas nos locais sem vocação turística. Nesse aspecto nos parece mais adequado a divulgação das informações na língua pátria e em no máximo duas outras. Sendo ponderável que até a estabilização do programa com a conscientização popular e a respectiva adequação das empresas e órgãos públicos, suficiente seria a divulgação em uma outra língua que não a nacional de amplo acesso e reconhecimento internacional.

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 infra-estrutura 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.”

Novamente, as normas deixam a desejar em seu caráter generalista, havendo carência legal de norma específica sobre o tema, especialmente que verta pelas adaptações dos pontos de embarque e desembarque de ônibus, entre outros recursos detalhados na Norma Brasileira NBR 9050.

Pelo exposto, voto pela **APROVAÇÃO** do PL nº 97/2011, na forma do substitutivo anexo.

.

Sala da Comissão, em de de 2011.

Deputado WILLIAM DIB
Relator

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES
SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI N.º 97, DE 2011
(Do Senhor **WALTER TOSTA**)

Altera a Lei 10.098, de 2000 para
dispor sobre o Programa Nacional
de Acessibilidade.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Esta Lei altera a Lei 10.098, de 2000 para dispor sobre o Programa Nacional de Acessibilidade e dá outras providências.

Art. 2º O art. 22, da Lei 10.098, de 19 de dezembro de 2000, passa a vigorar acrescido do seguinte § 3º:

“Art. 22. É instituído, no âmbito da Secretaria de Direitos Humanos da Presidência da República, o Programa Nacional de Acessibilidade, com dotação orçamentária específica, cuja execução será disciplinada em regulamento que obedecerá as disposições desta Lei.” (NR)

Parágrafo único. É obrigatória a adoção da linguagem universal ou de outras medidas no transporte público de passageiros que permitam o acesso à mobilidade e à acessibilidade, nos termos da regulamentação desta lei.” (NR)

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data da sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2011.

Deputado WILLIAM DIB
Relator