

PROJETO DE LEI CM Nº012-01/2021

Estabelece critérios para a execução de obras de recapeamento asfáltico, bem como para a reparação de pavimentos danificados por obras de infraestrutura executadas em todas as vias públicas no Município de Lajeado.

MARCELO CAUMO, Prefeito Municipal de Lajeado, Estado do Rio Grande do Sul,

FAÇO SABER, que a Câmara de Vereadores aprovou e eu sanciono e promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º As Permissionárias e as Concessionárias de serviços públicos, a Secretaria de Obras e Serviços Públicos (SEOSP) e respectivos prepostos, além de particulares e outros órgãos públicos ficam obrigados, quando da execução de obras de manutenção e recapeamento asfáltico de vias públicas e conserto de valas, a atender as disposições desta lei, bem como as estabelecidas na Lei nº 5.848/96 - Código de Edificações de Lajeado, Lei nº 5.840/96 - Código de Posturas de Lajeado e das normas da ABNT.

Art. 2º O recapeamento asfáltico nas vias públicas no município de Lajeado, deverão ser executadas de acordo com os seguintes critérios técnicos:

I - O recapeamento da via, na sua largura, deverá finalizar junto ao meio-fio da calçada, de forma contínua, observando apenas um desnível com no máximo 5cm a partir do centro do pavimento que terá a função de escoamento de água denominada de sarjeta;

II - A altura do meio-fio ou espelho, deverá ser de 15cm considerando seu início na superfície final do asfalto;

III - Nos casos onde as bocas de lobo ficarem abaixo do nível do recapeamento, estas deverão ser refeitas a fim de que fiquem no mesmo nível;

IV - Nos casos de imóveis, onde a saída de água por tubulação inserida no meio-fio da calçada ficar abaixo do nível superior do recapeamento asfáltico, deverá ser preparado uma caixa de asfalto ou concreto com cobertura "vazada" a fim de não obstruir o escoamento;

V – Nas obras de recapeamento, as faixas elevadas deverão obedecer às dimensões previstas no Art. 4º da Resolução nº 738/2018 do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN).

Art. 3º Na execução das obras de rebaixamento do meio-fio, deverá atender as medidas prevista no art. 35 e seguintes do Capítulo V da Lei Municipal nº 5.848/96.

Parágrafo Único. Na faixa de travessia de pedestres, a área deverá ser totalmente repavimentada e a sinalização horizontal adequada com acessibilidade para as calçadas.

Art. 4º As obras que não se enquadram nas descrições dos artigos 2º e 3º desta lei, em condições específicas, os critérios serão objeto de análise e aprovação, pelo Departamento de Fiscalização de Obras Públicas, da Secretaria de Obras e Serviços Públicos (SEOSP) e da Secretaria Municipal de Planejamento.

Parágrafo único. No processo de que trata a obra, deverá constar o nome do engenheiro responsável e sua Anotação de Responsabilidade Técnica (ART).

Art. 5º Os agentes do Art. 1º responderão administrativo, civil e criminalmente por eventuais danos causados, inclusive a terceiros, nas obras descritas nos artigos 2º e 3º, em desconformidade nas especificações técnicas da Secretaria de Obras e Serviços Públicos, da Lei nº 5.848/96, Lei nº 5.840/96 – e das normas da ABNT.

Art. 6º Após a conclusão de qualquer obra ou serviço, na forma do artigo 1º, as empresas ou ente públicos que concluírem os serviços, deverão assumir a responsabilidade, pelo qual se comprometem a reparar qualquer defeito, sob as condições normais, pelo prazo de cinco anos.

Art. 7º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala Presidente Tancredo de Almeida Neves, 01 de março de 2021.

Márcio Dal Cin
Vereador (PSDB)

JUSTIFICATIVA

O presente projeto de lei estabelece critérios para a execução de obras de recapeamento asfáltico, bem como para a reparação de pavimentos danificados por obras de infraestrutura executadas em todas as vias públicas no Município de Lajeado.

O recapeamento asfáltico constitui-se em obras de elevada abrangência social e de relevante impacto na segurança do sistema viário, quanto a circulação e locomoção de pedestres e principalmente de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

Após vários recapeamentos asfálticos o leito da via fica alto, causando um desnível entre o meio-fio e o asfalto, prejudicando o estacionamento e diminuindo consideravelmente a acessibilidade.

Ademais, temos ainda, as instalações e reparos de canalização de água e esgoto, energia, telefone e internet realizado nas vias públicas, principalmente pela prestação dos serviços de forma inadequada, efetuados pelas permissionárias e concessionárias, quando da abertura de valas para manutenção ou implantação de obras de infraestrutura.

Para embasar o projeto de lei, citaremos algumas legislações municipais e normas técnicas da ABNT que tratam sobre as vias e passeios públicos sobre a acessibilidade.

A NBR 9050:2015, que é a norma da Associação Brasileira de Normas Técnicas que regulamenta a acessibilidade nos espaços e equipamentos urbanos, traz os critérios técnicos para que um passeio público, que faz parte da via pública, seja considerado acessível e assim define as partes que compõem a via de pedestre:

Calçada: Parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário, sinalização, vegetação e outros fins.

Calçada rebaixada: Rampa construída ou implantada na calçada ou passeio destinada a promover a concordância de nível entre estes e o leito carroçável.

Passeio: Parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso separada por pintura ou elemento físico, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas.

A LEI MUNICIPAL Nº 5.848/96, que institui o CÓDIGO DE EDIFICAÇÕES DE LAJEADO e dá outras providências, em seu artigo 35 e seguintes do Capítulo V, estabelece critérios de obras de rebaixamento do meio-fio.

NA LEI MUNICIPAL Nº 5.840/96 – que institui o CÓDIGO DE POSTURAS DE LAJEADO, estabelece em seu artigo 50 “É expressamente proibido embarçar ou impedir, por qualquer meio, o livre trânsito de veículos ou de pedestres, exceto para realização de obras ou quando as exigências policiais o determinarem”.

Já a LEI MUNICIPAL Nº 11.052/2020, que instituiu o PLANO DIRETOR DE LAJEADO, dispõe que a Política de Mobilidade Urbana do Município está de comum acordo com a Política Nacional de Mobilidade Urbana e fundamenta-se nos seguintes princípios, entre outros: acessibilidade universal; conversão do pedestre no principal protagonista da mobilidade na cidade; segurança nos deslocamentos das pessoas; e equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros.

O Plano Diretor reservou uma Seção voltada para a Acessibilidade Universal, nos artigos 91 ao 95 assegurando os critérios da ABNT, bem como as regras gerais previstas nas legislações federais, estaduais e municipal.

Art. 93 Na promoção da acessibilidade serão observadas as regras gerais previstas em legislações federais, estaduais, complementadas pelas normas técnicas de acessibilidade da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT e pelas disposições contidas na legislação do Município.

Não restam dúvidas que o cidadão portador de deficiência ou com mobilidade reduzida possui o direito de trafegar com facilidade, acessibilidade e segurança pelas vias urbanas no município de Lajeado, não se pode adiar a pretexto de aguardar a vontade administrativa em incluir a solução do problema em suas previsões orçamentárias.

Preocupado com tais condições de segurança, mobilidade urbana, acessibilidade e uma cidade que é polo e referência regional iniciando uma transformação para Smart City, precisa cuidar das suas vias públicas. Precisamos acabar com os remendos, imperfeições, desníveis e obstáculos para possibilitar a livre e segura circulação de veículos, pedestres e com acessibilidade.

Diante do exposto, considerando a importância do assunto abordado, contando com o apoio dos Nobres colegas para aprovação do presente projeto. Contem fotos anexos

Sala Presidente Tancredo de Almeida Neves, 01 de março de 2021.

Márcio Dal Cin
Vereador (PSDB)

FUNDAMENTAÇÃO JURÍDICA DO DIREITO À ACESSIBILIDADE

A **dignidade da pessoa humana** é **princípio fundamental** trazido no art. 1º, III, da **CONSTITUIÇÃO FEDERAL**.

E entre os **direitos fundamentais** elencados no artigo 5º, caput, da Constituição Federal, está o **direito à igualdade**, igualdade essa que deve ser não apenas formal (na lei e perante a lei), mas material ou substancial, isto é, que considere a desigualdade existente entre os indivíduos, no que tange a questões sociais, culturais, biológicas, entre outras, e está consubstanciada no adágio *“Tratar igualmente os iguais e desigualmente os desiguais, na medida de suas desigualdades.”*

Além disso, o art. 5º, XV, da Constituição Federal, assegura a **liberdade de locomoção** em todo o território nacional, direito esse que, na cidade de Lajeado, é obstaculizado pela falta de acessibilidade das vias e passeios públicos.

Ainda, o **direito à acessibilidade** é um dos primados do princípio da igualdade, estando assegurado constitucionalmente às pessoas com deficiência.

Com efeito, a Constituição Federal de 1988 dispõe em seus artigos 23, inciso II; 24, inciso XIV; 30, incisos I, V e VIII, 227, §1º, inciso I e § 2º, e 244.

No mesmo sentido, a **CONVENÇÃO SOBRE OS DIREITOS DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA**, norma de hierarquia constitucional, recepcionada como **norma de direito fundamental** no direito público interno por meio do Decreto nº 6.949/2009, determina, em seu artigo 20, que *“os Estados Partes tomarão medidas efetivas para assegurar às pessoas com deficiência sua mobilidade pessoal com a máxima independência possível”*.

Ainda, a **CONVENÇÃO INTERAMERICANA PARA ELIMINAÇÃO DE TODAS AS FORMAS DE DISCRIMINAÇÃO CONTRA AS PESSOAS PORTADORAS DE DEFICIÊNCIA**, ratificada pelo Decreto Legislativo nº 198, de 13 de junho de 2001, e promulgada pelo Decreto Presidencial nº 3.956, de 08 de outubro de 2001, estabeleceu como obrigação dos Estados Partes *“tomar as medidas de caráter legislativo, social, educacional, trabalhista, ou de qualquer outra natureza, que sejam necessárias para eliminar a discriminação contra as pessoas portadoras de deficiência e proporcionar a sua plena integração à sociedade”*.

A **LEI FEDERAL Nº 7.853/1989**, que *“dispõe sobre o apoio às pessoas portadoras de deficiência, sua integração social, sobre a Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência – Corde, institui a tutela jurisdicional de interesses coletivos ou difusos dessas pessoas, disciplina a atuação do Ministério Público, define crimes, e dá outras providências”*, prevê o seguinte:

Art. 2º Ao Poder Público e seus órgãos cabe assegurar às pessoas portadoras de deficiência o pleno exercício de seus direitos básicos, inclusive dos direitos à educação, à saúde, ao trabalho, ao lazer, à previdência social, ao amparo à infância e à maternidade, e de outros que, decorrentes da Constituição e das leis, propiciem seu bem-estar pessoal, social e econômico.

Parágrafo único. Para o fim estabelecido no 'caput' deste artigo, os órgãos e entidades da administração direta e indireta devem dispensar, no âmbito de sua competência e finalidade, aos assuntos objeto esta Lei, tratamento prioritário e adequado, tendente a viabilizar, sem prejuízo de outras, as seguintes medidas:

(...)

V – na área das edificações:

*a) a adoção e a efetiva execução de normas que garantam a funcionalidade das edificações e **vias públicas**, que evitem ou **removam os óbices às pessoas portadoras de deficiência**, permitam o acesso destas a edifícios, a logradouros e a meios de transporte.*

(...)

A **LEI FEDERAL Nº 10.098/2000**, chamada de **LEI DA ACESSIBILIDADE**, que trata de normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência e com dificuldade de locomoção, prevê **que o planejamento e a urbanização das VIAS PÚBLICAS, dos parques e dos espaços públicos deverão ser concebidos e executados de forma a TORNÁ-LOS ACESSÍVEIS PARA OS DEFICIENTES**. E, em seu art. 2º, estabelece as seguintes definições, já com a redação dada pela Lei 13.146/2015 (Estatuto da Pessoa com Deficiência):

Art. 2º Para os fins desta Lei são estabelecidas as seguintes definições:

*I - **acessibilidade**: possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como de outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privados de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida;*

*II - **barreiras**: qualquer entrave, obstáculo, atitude ou comportamento que limite ou impeça a participação social da pessoa, bem como o gozo, a fruição e o exercício de seus direitos à acessibilidade, à liberdade de movimento e de expressão, à comunicação, ao acesso à informação, à compreensão, à circulação com segurança, entre outros, classificadas em:*

*a) **barreiras urbanísticas**: as existentes nas vias e nos espaços públicos e privados abertos ao público ou de uso coletivo;*

b) barreiras arquitetônicas: as existentes nos edifícios públicos e privados;

c) barreiras nos transportes: as existentes nos sistemas e meios de transportes;

d) barreiras nas comunicações e na informação: qualquer entrave, obstáculo, atitude ou comportamento que dificulte ou impossibilite a expressão ou o recebimento de mensagens e de informações por intermédio de sistemas de comunicação e de tecnologia da informação;

*III - **pessoa com deficiência**: aquela que tem impedimento de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, o qual, em interação com uma ou mais barreiras, pode obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdade de condições com as demais pessoas;*

*IV - **pessoa com mobilidade reduzida**: aquela que tenha, por qualquer motivo, dificuldade de movimentação, permanente ou temporária, gerando redução efetiva da mobilidade, da flexibilidade, da coordenação motora ou da percepção, incluindo idoso, gestante, lactante, pessoa com criança de colo e obeso;*

V - *acompanhante*: aquela que acompanha a pessoa com deficiência, podendo ou não desempenhar as funções de atendente pessoal;

VI - *elemento de urbanização*: quaisquer componentes de obras de urbanização, tais como os referentes a pavimentação, saneamento, encanamento para esgotos, distribuição de energia elétrica e de gás, iluminação pública, serviços de comunicação, abastecimento e distribuição de água, paisagismo e os que materializam as indicações do planejamento urbanístico;

VII - *mobiliário urbano*: conjunto de objetos existentes nas vias e nos espaços públicos, superpostos ou adicionados aos elementos de urbanização ou de edificação, de forma que sua modificação ou seu traslado não provoque alterações substanciais nesses elementos, tais como semáforos, postes de sinalização e similares, terminais e pontos de acesso coletivo às telecomunicações, fontes de água, lixeiras, toldos, marquises, bancos, quiosques e quaisquer outros de natureza análoga;

VIII - *tecnologia assistiva ou ajuda técnica*: produtos, equipamentos, dispositivos, recursos, metodologias, estratégias, práticas e serviços que objetivem promover a funcionalidade, relacionada à atividade e à participação da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida, visando à sua autonomia, independência, qualidade de vida e inclusão social;

IX - *comunicação*: forma de interação dos cidadãos que abrange, entre outras opções, as línguas, inclusive a Língua Brasileira de Sinais (Libras), a visualização de textos, o Braille, o sistema de sinalização ou de comunicação tátil, os caracteres ampliados, os dispositivos multimídia, assim como a linguagem simples, escrita e oral, os sistemas auditivos e os meios de voz digitalizados e os modos, meios e formatos aumentativos e alternativos de comunicação, incluindo as tecnologias da informação e das comunicações;

X - *desenho universal*: concepção de produtos, ambientes, programas e serviços a serem usados por todas as pessoas, sem necessidade de adaptação ou de projeto específico, incluindo os recursos de tecnologia assistiva.

Além disso, ao dispor sobre os elementos da urbanização, a lei supramencionada estabelece, entre outras disposições, o seguinte:

Art. 3º O planejamento e a urbanização das vias públicas, dos parques e dos demais espaços de uso público deverão ser concebidos e executados de forma a torná-los acessíveis para todas as pessoas, inclusive para aquelas com deficiência ou com mobilidade reduzida. (Redação dada pela Lei 13.146/2015).

Parágrafo único. **O passeio público, elemento obrigatório de urbanização e parte da via pública, normalmente segregado e em nível diferente, destina-se somente à circulação de pedestres** e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano e de vegetação. (Incluído pela Lei 13.146/2015).

Art. 4º As vias públicas, os parques e os demais espaços de uso público existentes, assim como as respectivas instalações de serviços e mobiliários urbanos deverão ser adaptados, obedecendo-se ordem de prioridade que vise à maior eficiência das modificações, no sentido de promover mais ampla acessibilidade às pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Art. 5º O projeto e o traçado dos elementos de urbanização públicos e privados de uso comunitário, **nestes compreendidos os itinerários e as passagens de pedestres, os percursos de entrada e de saída de veículos, as escadas e rampas, deverão observar os parâmetros estabelecidos pelas normas técnicas de acessibilidade da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT.**

O **DECRETO FEDERAL Nº 5.296/2004**, que regulamenta a Lei da 10.098/2000, ao dispor sobre as condições gerais da acessibilidade, em seu art. 8º, repete parte das conceituações acima transcritas.

Já no que tange às condições gerais da implementação da acessibilidade arquitetônica e urbanística, pertinente a transcrição dos seguintes artigos do Decreto acima referido:

*Art. 12. Em qualquer intervenção nas vias e logradouros públicos, o Poder Público e as empresas concessionárias responsáveis pela execução das obras e dos serviços **garantirão o livre trânsito e a circulação de forma segura das pessoas em geral, especialmente das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, durante e após a sua execução, de acordo com o previsto em normas técnicas de acessibilidade da ABNT**, na legislação específica e neste Decreto.*

Art. 13. Orientam-se, no que couber, pelas regras previstas nas normas técnicas brasileiras de acessibilidade, na legislação específica, observado o disposto na Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, e neste Decreto:

I - os Planos Diretores Municipais e Planos Diretores de Transporte e Trânsito elaborados ou atualizados a partir da publicação deste Decreto;

II - o Código de Obras, Código de Postura, a Lei de Uso e Ocupação do Solo e a Lei do Sistema Viário;

III - os estudos prévios de impacto de vizinhança;

IV - as atividades de fiscalização e a imposição de sanções, incluindo a vigilância sanitária e ambiental; e

V - a previsão orçamentária e os mecanismos tributários e financeiros utilizados em caráter compensatório ou de incentivo.

Ainda, o Decreto 5.296/2004, no que diz respeito às condições específicas da implementação da acessibilidade arquitetônica e urbanística, estabelece, entre outras disposições, o seguinte:

Art. 14. Na promoção da acessibilidade, serão observadas as regras gerais previstas neste Decreto, complementadas pelas normas técnicas de acessibilidade da ABNT e pelas disposições contidas na legislação dos Estados, Municípios e do Distrito Federal.

Art. 15. No planejamento e na urbanização das vias, praças, dos logradouros, parques e demais espaços de uso público, deverão ser cumpridas as exigências dispostas nas normas técnicas de acessibilidade da ABNT.

§ 1º Incluem-se na condição estabelecida no caput:

I - a construção de calçadas para circulação de pedestres ou a adaptação de situações consolidadas;

***II - o rebaixamento de calçadas com rampa acessível ou elevação da via para travessia de pedestre em nível;** e*

III - a instalação de piso tátil direcional e de alerta.

§ 2º Nos casos de adaptação de bens culturais imóveis e de intervenção para regularização urbanística em áreas de assentamentos subnormais, será admitida, em caráter excepcional,

faixa de largura menor que o estabelecido nas normas técnicas citadas no caput, desde que haja justificativa baseada em estudo técnico e que o acesso seja viabilizado de outra forma, garantida a melhor técnica possível.

O CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO, LEI 9.503/97, no art. 24, inciso II, dispõe que “*Compete ao Município, através dos órgãos e entidades executivas de trânsito planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas*”.

Ainda, o artigo 1º, §2º, do CTB, estabelece: “*O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esses direitos*”, dispondo, também, em seu art. 68, que “*é assegurada ao pedestre a utilização dos passeios ou passagens apropriadas das vias urbanas (...)*”.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN), no uso da competência que lhe confere o art. 12, inciso I, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), e conforme Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito (SNT). “*Considerando a necessidade de melhoria das condições de acessibilidade, conforto e segurança na circulação e travessia de pedestres em determinadas áreas residenciais e trechos de vias a elas pertencentes, assim como, em terminais de transporte coletivo, em locais de aglomeração ou entrada de área de pedestres*”, publicou a:

RESOLUÇÃO Nº 738/2018 do CONTRAN, estabelece os padrões e critérios para a instalação de travessia elevada para pedestres em vias públicas.

O ESTATUTO DA CIDADE, LEI FEDERAL Nº 10.257/01, editada para dar concreção aos preceitos da política urbana contidos nos artigos 182 e 183 da Constituição da República, em seu artigo 2º, assevera que a política urbana tem como escopo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade, mediante as diretrizes gerais, neste caso, dispostas nos incisos I, V e VI, alínea “f” e “h”, *in verbis*:

“I - garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações”;

“V - oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais”;

“VI - ordenação e controle do uso do solo, de forma a evitar:

(...)

f) a deterioração das áreas urbanizadas;

(...)

h) a exposição da população a riscos de desastres.”

A LEI FEDERAL Nº 13.146/2015, que é a **LEI BRASILEIRA DE INCLUSÃO DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA (ESTATUTO DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA)**, dispõe, em seu art. 8º,

que é dever do Estado, da sociedade e da família assegurar à pessoa com deficiência, com prioridade, a efetivação dos direitos referentes à acessibilidade, entre outros decorrentes da Constituição Federal, da Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo e das leis e de outras normas que garantam seu bem-estar pessoal, social e econômico.

Além disso, **reservou um título inteiro destinado à acessibilidade** (Título III – arts. 53 a 78), a qual definiu como **direito que garante à pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida viver de forma independente e exercer seus direitos de cidadania e participação social** (art. 53), estabelecendo na legislação diversas exigências voltadas ao Poder Público com vistas a tornar efetivo, sob uma perspectiva plural, o direito fundamental das pessoas com deficiência à inclusão e à integração na vida comunitária, refletindo os deveres estatais de proteção e promoção do direito à acessibilidade das pessoas com deficiência. E, no tocante aos passeios públicos, especificamente, o Estatuto da Pessoa com Deficiente, em seu art. 112, alterou a redação do art.3º da lei 10.048/2000 (já transcrito acima) e, no art. 113, o inciso III do art. 3º e §3º do art. 41 da Lei 10.257/2001 (Estatuto da Cidade).

Assim como a União, o Estado do Rio Grande do Sul possui farta legislação protegendo os portadores de deficiência, a iniciar pela **Constituição Estadual**, *in verbis*:

Art. 195 - O Estado implementará política especial de proteção e atendimento aos deficientes, visando a integrá-los socialmente.

(...) § 2º - Os logradouros e edifícios públicos serão adaptados para permitir o livre acesso aos deficientes físicos.

Art. 260 - O Estado desenvolverá política e programas de assistência social e proteção à criança, ao adolescente e ao idoso, portadores ou não de deficiência, com a participação de entidades civis, obedecendo aos seguintes preceitos: (...) III - criação de programas de prevenção, de integração social, de preparo para o trabalho, e de acesso facilitado aos bens e serviços e à escola, e de atendimento especializado para crianças e adolescentes portadores de deficiência física, sensorial, mental ou múltipla;

Art. 261 - Compete ao Estado:

I - dar prioridade às pessoas com menos de quatorze e mais de sessenta anos em todos os programas de natureza social, desde que comprovada a insuficiência de meios materiais; (...) IV - estabelecer programas de assistência aos idosos portadores ou não de deficiência, com objetivo de proporcionar-lhes segurança econômica, defesa da dignidade e bem-estar, prevenção de doenças, integração e participação ativa na comunidade.

A **LEI ESTADUAL 13.320, DE 21/12/2009**, consolidou a **LEGISLAÇÃO RELATIVA À PESSOA COM DEFICIÊNCIA NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL**, trazendo a **acessibilidade** como um dos direitos a serem garantidos. E, mais recentemente, a Lei Estadual nº 15.253, de 17/01/2019, publicada no DOE n.º 14, de 18 de janeiro de 2019, estabelece as normas para a promoção da acessibilidade de pessoas com mobilidade reduzida no Estado do Rio Grande do Sul, isto é, das pessoas que não se enquadram no conceito de pessoa com deficiência de que trata a lei estadual nº 13.320 de 2009 e tenham por qualquer motivo, dificuldade de movimentar-se, permanente ou

temporária, gerando redução efetiva da mobilidade, flexibilidade, coordenação motora e percepção, aplicando-se aos idosos, às gestantes, às lactantes, às pessoas com criança de colo de até 1 (um) ano de idade e aos obesos.

A NBR 9050:2015, que é a norma da Associação Brasileira de Normas Técnicas que regulamenta a acessibilidade nos espaços e equipamentos urbanos, traz os critérios técnicos para que um passeio público, que faz parte da via pública, seja considerado acessível e assim define as partes que compõem a via de pedestre:

Calçada: Parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário, sinalização, vegetação e outros fins.

Calçada rebaixada: Rampa construída ou implantada na calçada ou passeio destinada a promover a concordância de nível entre estes e o leito carroçável.

Passeio: Parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso separada por pintura ou elemento físico, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas.

Como se constata das normas acima referidas e consoante asseverado por Luiza Cavalcanti Bezerra, “o legislador pátrio consagrou a calçada como parte integrante da via pública, esclarecendo a sua independência em relação aos lotes em frente aos quais se instala, o que leva à inevitável conclusão de que figura a calçada como bem público por excelência”. (BEZERRA, Luíza Cavalcanti. A natureza jurídica das calçadas urbanas e a responsabilidade primária dos Municípios quanto à sua feitura, manutenção e adaptação para fins de acessibilidade. Revista Jus Navigandi, ISSN 1518-4862, Teresina, ano 17, n. 3320, 3 ago. 2012. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/22302>. Acesso em: 20 mar. 2021.).

José dos Santos Carvalho Filho, em seu Manual de Direito Administrativo, 23ª edição, Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2010, p. 1243, refere que “como regra, as ruas, praças, jardins, os logradouros públicos pertencem ao Município”.

NO MUNICÍPIO DE LAJEADO, podemos citar várias legislações que tratam sobre as vias e passeios públicos sobre a acessibilidade. Vejamos:

A LEI MUNICIPAL Nº 5.848/96, que institui o **CÓDIGO DE EDIFICAÇÕES DE LAJEADO** e dá outras providências, em seu artigo 35 e seguintes do Capítulo V, estabelece critérios de obras de rebaixamento do meio-fio.

NA LEI MUNICIPAL Nº 5.840/96 – que institui o **CÓDIGO DE POSTURAS DE LAJEADO**, estabelece em seu artigo 50 “É expressamente proibido embarçar ou impedir, por qualquer meio, o livre trânsito de veículos ou de pedestres, exceto para realização de obras ou quando as exigências policiais o determinarem”.

Já a **LEI MUNICIPAL Nº 11.052/2020**, que instituiu o **PLANO DIRETOR DE LAJEADO**, dispõe que a Política de Mobilidade Urbana do Município está de comum acordo com a Política Nacional de Mobilidade Urbana e fundamenta-se nos seguintes princípios, entre outros: acessibilidade universal; conversão do pedestre no principal protagonista da

mobilidade na cidade; segurança nos deslocamentos das pessoas; e equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros.

O Plano Diretor reservou uma Seção voltada para a Acessibilidade Universal, nos artigos 91 ao 95 assegurando os critérios da ABNT, bem como as regras gerais previstas nas legislações federais, estaduais e municipal.

Art. 93 Na promoção da acessibilidade serão observadas as regras gerais previstas em legislações federais, estaduais, complementadas pelas normas técnicas de acessibilidade da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT e pelas disposições contidas na legislação do Município.

Não restam dúvidas que o cidadão portador de deficiência ou com mobilidade reduzida possui o direito de trafegar com facilidade, acessibilidade e segurança pelas vias urbanas no município de Lajeado, não se pode adiar a pretexto de aguardar a vontade administrativa em incluir a solução do problema em suas previsões orçamentárias.

Diante do exposto, com toda a fundamentação na legislação federal, estadual e municipal, cabe ao Poder Público Municipal tomar todas as medidas efetivas para assegurar às pessoas com deficiência igualdade de tratamento com relação às demais pessoas, inclusive no que diz respeito ao seu direito de ir e vir.

Lajeado-RS, 01 de março de 2021

Márcio Dal Cin
Vereador (PSDB)















