



Ofício SUMOB/DTEL Nº 116/2022

Assunto: MANIFESTAÇÃO SOBRE SANÇÃO OU VETO DE PROPOSIÇÃO DE LEI 81/2022

Referência: PROJETO DE LEI Nº 81/2022 – LEI MUNICIPAL DE INCLUSÃO DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA E DA PESSOA COM MOBILIDADE REDUZIDA

Belo Horizonte, 26 de setembro de 2022.

Prezada,

Encaminhamos Nota Técnica SUMOB nº 003/2022, para subsidiar sanção/veto à Proposição de Lei nº 81/22, que institui a Lei Municipal de Inclusão da Pessoa com Deficiência e da Pessoa com Mobilidade Reduzida.

Sendo o que temos para o momento, renovamos nossos cumprimentos.

Atenciosamente,


André Dantas
**Superintendente de Mobilidade
SUMOB**

Ilma. Senhora.

Anita Carmela Militão de Pascali

Diretora Técnico-Legislativa



**NOTA TÉCNICA SUMOB Nº 003/2022,
DE 23 DE SETEMBRO DE 2022**

Assunto: MANIFESTAÇÃO SOBRE SANÇÃO OU VETO DE PROPOSIÇÃO DE LEI Nº 41/2022

Referência: PROJETO DE LEI Nº 81/2022 – LEI MUNICIPAL DE INCLUSÃO DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA E DA PESSOA COM MOBILIDADE REDUZIDA.

1. Introdução

Trata-se de pedido de análise referente ao Projeto de Lei nº 41/21, que “*Institui a Lei Municipal de Inclusão de Pessoa com Deficiência e da Pessoa com Mobilidade Reduzida*”, de autoria do vereador Irlan Melo, foi aprovado pelo Plenário na forma da Subemenda nº 2 à Emenda nº 84 -e encaminhado à Superintendência de Mobilidade do Município de Belo Horizonte - Sumob para manifestação de veto ou sanção da Proposição de Lei nº 81/2022.

O tema abordado no referido projeto é bastante amplo, conforme art. 1º. e a Sumob apresentará, através desta Nota Técnica, manifestação referente ao transporte, que é de sua competência.

2. Relatório

Considerando que a proposta já teve aprovação da Câmara Municipal de Belo Horizonte, apresento a seguir comentários complementares àqueles já apontados pela BHTrans no Parecer Técnico AMOS/GAB/BHTRANS nº 003/2022, em anexo, para o veto dos artigos a seguir:

Artigo 96.

Art. 96 - O serviço de transporte coletivo municipal deve atender aos princípios do desenho universal e aos requisitos de acessibilidade vigentes, de modo a garantir sua utilização com segurança e autonomia pelas pessoas com deficiência e pelas pessoas com mobilidade reduzida.

§ 1º - Para fins de acessibilidade aos serviços de transporte coletivo, consideram-se como integrantes desses serviços os veículos, os terminais, as estações, os pontos de parada, o sistema viário e a prestação do serviço, em todas as modalidades de serviço público e privado de transporte coletivo.

§ 2º - No veículo de transporte coletivo, todas as portas de embarque e desembarque devem ser com acesso em nível.

§ 3º - Para embarque e desembarque com acesso em nível, admite-se entre o ponto de parada e o piso do veículo ou o dispositivo de transposição de fronteira, se houver:

1 - vão máximo de 30 mm (trinta milímetros);



II - desnível máximo de 20 mm (vinte milímetros).

§ 4º - Para cumprimento do disposto neste artigo e no § 2º do art. 181 da Lei Orgânica, o dispositivo para transposição de fronteira, se houver, deverá permitir o embarque e o desembarque da pessoa com deficiência e da pessoa com mobilidade reduzida com segurança e autonomia, sem necessidade da atuação de terceiros.

§ 5º - Norma regulamentar estabelecerá regras de padronização para os pontos de parada do transporte público no Município, com vistas a garantir o cumprimento do previsto § 3º deste artigo, observado o disposto no art. 12 da Lei nº 8.616/03, sem prejuízo para a possibilidade de realização das adequações necessárias diretamente pelo poder público municipal.

§ 6º - Os aplicativos digitais disponibilizados aos usuários do serviço de transporte coletivo deverão ser acessíveis às pessoas com deficiência.

O **caput do art. 96**, na menção que faz “*aos princípios do desenho universal e aos requisitos de acessibilidade vigentes*” entende-se que a proposição de lei municipal deve estar subordinada à normatização federal, especificamente à norma ABNT NBR 14.022:2011 que, apesar do tempo decorrido da sua última edição, continua vigente e é referenciada na ABNT 15.570:2021, cuja atualização é recente.

De acordo com o item 1.1 da NBR 14.022:2011, a referida norma “*estabelece os parâmetros e critérios técnicos de acessibilidade a serem observados em todos os elementos do sistema de transporte coletivo de passageiros de características urbanas, de acordo com os preceitos do Desenho Universal.*”

Diante disso, entendemos que o projeto de Lei inova, conforme observamos na análise dos parágrafos que compõem o art. 96.

§2º do art. 96.

Segundo o item 3.3 da NBR 14.022:2011, acesso em nível é a “*condição que permite a transposição da fronteira, estando o piso interno do veículo e a área de embarque/desembarque em nível, observadas as condições de 5.1*”.

Sobre fronteira, determina a mesma norma (NBR 14.022:2011):

“5 Fronteira

5.1 Para a transposição da fronteira, admite-se um vão máximo de 30 mm e uma diferença de altura de no máximo 20 mm entre o ponto de parada e o dispositivo para transposição de fronteira, se existir, e entre o dispositivo para transposição de fronteira e o piso do veículo.

Para que o acesso seja viável, deve-se adequar o local de embarque/desembarque, o veículo ou ambos por meio de dispositivo para transposição de fronteira, por exemplo:

- a) rampa de acionamento motorizado ou manual;*
- b) plataforma elevatória veicular;*



- c) sistema de movimentação vertical da suspensão do veículo;*
- d) plataforma de embarque e desembarque;*
- e) combinação de um ou mais dispositivos.”*

Deve-se ressaltar que a maior parte da frota do município é equipada, de fábrica, com a plataforma elevatória veicular, em uma das portas, atendendo a norma técnica brasileira.

Cabe destacar, ainda, o que preceitua a NBR 15.570:2021 sobre o tema:

“4 Veículo acessível

4.1 Para ser considerado acessível, o veículo deve estar em conformidade com os requisitos descritos na ABNT NBR 14022, devendo estar equipado com um dos dispositivos para transposição de fronteira dispostos na Seção 38.

4.2 A escolha pelo tipo de veículo e dispositivo para transposição de fronteira deve considerar, basicamente:

- a) as características do sistema de transporte;*
- b) a infraestrutura do local de embarque e desembarque;*
- c) a fronteira (vão e desnível) a ser transposta pelas pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida para o embarque e desembarque do veículo;*
- d) a demanda de passageiros e a capacidade de transporte do veículo;*
- e) as características físicas do perfil viário que possam dificultar ou impedir a plena circulação dos veículos; e*
- f) as condições geográficas e topográficas relativas aos trajetos das linhas comerciais”.*

(...)

“38 Dispositivos para transposição de fronteira

38.1 Para embarque e desembarque de pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, deve ser utilizado um dos dispositivos para transposição de fronteira indicados:

- a) rampa de acesso veicular (RAV); ou*
- b) plataforma elevatória veicular (PEV).*

38.1.1 Outros equipamentos ou dispositivos para transposição de fronteira podem ser considerados, desde que atendam aos requisitos desta Norma e sejam submetidos ao processo de certificação por organismos acreditados pelo Inmetro.

38.1.2 O fabricante do dispositivo para transposição de fronteira deve considerar no projeto técnico a compatibilidade com o conjunto de chassi e carroceria, em especial, devido à interferência no peso bruto total (PBT), na estrutura veicular e na capacidade de transporte do veículo.

38.1.3 Os dispositivos para transposição de fronteira devem ter as seguintes características mínimas:

- a) oferecer condições de utilização segura, confiável, suave e estável;*
- b) ter piso em material com características antiderrapantes, com coeficiente de atrito estático (CAE) mínimo de 0,38, obtido conforme o Anexo A; e*
- c) não apresentar cantos vivos ou arestas que possam oferecer risco aos passageiros.”*



Conforme demonstrado, o § 2º do art. 96 ao determinar que todas as portas devem ter acesso em nível, se ultrapassa a normatização federal, ABNT 14022 e 15570, que no limite, apenas seriam aceitos veículos do modelo piso baixo ou por veículos com piso alto com embarque e desembarque em plataforma elevada (MOVE). Considerando que esses veículos não operam em todas as vias do município, a proposição não é viável, tanto no aspecto técnico quanto no econômico, no que se refere a construção das plataformas elevadas (estações) para acesso aos veículos de piso alto. A troca por veículo de piso baixo geraria grande impacto operacional do sistema, pois o veículo não possui altura suficiente para vencer a topografia da Cidade e diversos itinerários, o que poderia deixar regiões desabastecidas de transporte coletivo.

§4º do art. 96.

O “*embarque e o desembarque da pessoa com deficiência e da pessoa com mobilidade reduzida com segurança e autonomia, sem necessidade da atuação de terceiros*” (grifo nosso) previsto na proposição de lei, deverá considerar e não excluir a “*acessibilidade assistida*” definida pela NBR 14.022:2011, como segue:

3.2 acessibilidade assistida

condição para utilização, com segurança, do sistema de transporte coletivo de passageiros, mediante assistência de profissional capacitado para atender às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.”

Ao estabelecer que o “*embarque e o desembarque da pessoa com deficiência e da pessoa com mobilidade reduzida com segurança e autonomia, sem necessidade da atuação de terceiros*” se inviabiliza o uso da plataforma elevatória veicular, conforme é o padrão adotado hoje pelo Município, e outros mecanismos de acesso por meios eletromecânicos que demandem acionamento. Isso porque, por motivos de segurança da pessoa que faz uso destes dispositivos e até dos outros usuários, o acionamento é feito pelo motorista ou agente de bordo capacitados.

A NBR 14022 e a 15570 são explícitas ao tratar de autonomia, TOTAL OU ASSISTIDA, e ao reforçar que “A segurança do usuário deve prevalecer sobre sua autonomia nas situações de anormalidade no sistema de transporte”, vejamos:

1.3 A segurança do usuário deve prevalecer sobre sua autonomia nas situações de anormalidade no sistema de transporte.

3.1 acessibilidade

condição para utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos serviços de transporte coletivo de passageiros, por pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida



3.2 acessibilidade assistida

condição para utilização, com segurança, do sistema de transporte coletivo de passageiros, mediante assistência de profissional capacitado para atender às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.”

Pelo exposto, somos pelo veto integral do art. 96.

Art. 97.

“Art. 97 - Fica vedada ao poder público, às concessionárias e permissionárias do serviço de transporte público coletivo e às empresas de transporte de fretamento e de turismo em operação no Município de Belo Horizonte, a partir da entrada em vigor desta lei, a aquisição de veículo de transporte coletivo que não atenda aos requisitos de acessibilidade previstos nesta lei, na legislação em vigor e nas normas técnicas pertinentes, sob pena de aplicação das penalidades previstas no art. 119 desta lei, sem prejuízo das demais sanções previstas na legislação vigente.”

Entende-se que a manutenção desse dispositivo só faz sentido se observadas as exigências da normatização federal pertinente, em especial a NBR 14.022:2011 e a NBR 15.570:2021, excluída a possibilidade de inovação ou de que as exigências da lei proposta sejam mais restritivas do que as referidas normas emanadas da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT.

Pelo exposto, somos pelo veto integral do art. 97.

Art. 99.

“Art. 99 - É direito da pessoa com deficiência e da pessoa com mobilidade reduzida embarcar e desembarcar dos ônibus do transporte público coletivo em locais que não sejam pontos preestabelecidos da linha, mediante solicitação ao condutor do veículo.

§ 1º - Regulamentação poderá definir locais onde será proibida a parada de veículos de transporte coletivo fora dos pontos preestabelecidos.

§ 2º - O direito previsto no caput deste artigo será concedido respeitando-se o itinerário original da linha.”

O embarque e desembarque em pontos fora do regulamentado, embora possa ocorrer em situações extremas e adversas, da forma como está estabelecido no art. 99, tem o potencial de ser um causador de acidentes. Não há condicionantes para que seja feita uma avaliação por parte do motorista sobre as condições de segurança para atender a este artigo.



Embora o § 1º proponha que haja definição por decreto de locais onde a parada seria proibida, não trata do fato de que tal análise é mais situacional do que locacional.

Pelo exposto, somos pelo veto integral do art. 99.

André Dantas

Superintendente de Mobilidade
SUMOB