



Fls. n.º 02 2009
Proc. 498 12009

Câmara Municipal de Mococa
PODER LEGISLATIVO

Projeto de Lei nº.041, DE 22 DE ABRIL 2009.

Dispõe sobre ponto de embarque e desembarque de passageiros de uso do transporte coletivo na cidade de Mococa.

CÂMARA MUNICIPAL - MOCOCA -		
PROTOCOLO		
NUMERO	DATA	RUBRICA
1.189	22.04.09	RJ.

FAÇO SABER, que a Câmara Municipal de Mococa, em sessão realizada no dia _____ de _____ de 2009, aprovou Projeto de Lei nº. ____/2009, de autoria do Vereador Eduardo Antônio Baisi, e eu sanciono e promulgo a seguinte Lei:

Art.1º.— Os pontos de ônibus circulares de embarque e desembarque de passageiros de uso do transporte coletivo na cidade de Mococa deverão ser construídos conforme desenhos que seguem anexos e que ficam fazendo parte integrante desta Lei.

Art.2º.— Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revoga-se as disposições em contrário.

Plenário Venerando Ribeiro da Silva, 22 de abril de 2009.

Eduardo Baisi
EDUARDO ANTÔNIO BAISI
Vereador



Espaço —
Visual
Sua ideia no espaço certo.

Projeto Visual

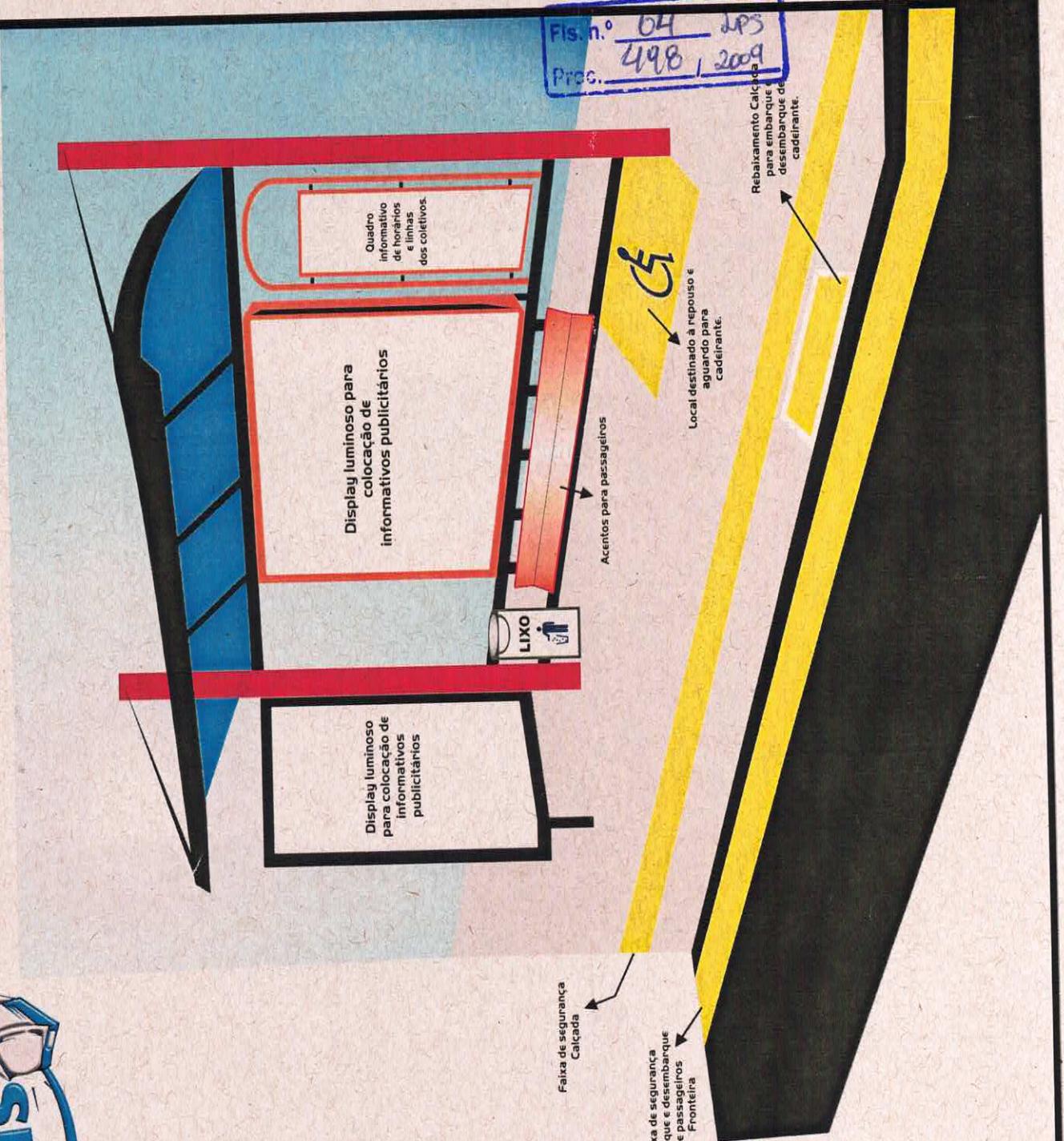
**Acessibilidade de pontos urbanos
para o transporte coletivo de
passageiros.**



Espaço — Mídia Visual

Sua ideia no espaço certo.

Vista Frontal



Objetivo:

Desenho sugestivo para ponto de embarque e desembarque de passageiros de uso do transporte coletivo na cidade de Mococa.

Desenho visa a comodidade e segurança dos usuários do serviço, bem como garantir a livre locomoção dos mesmos, sem obstáculos naturais e visuais, conforme as normas de segurança vigentes.

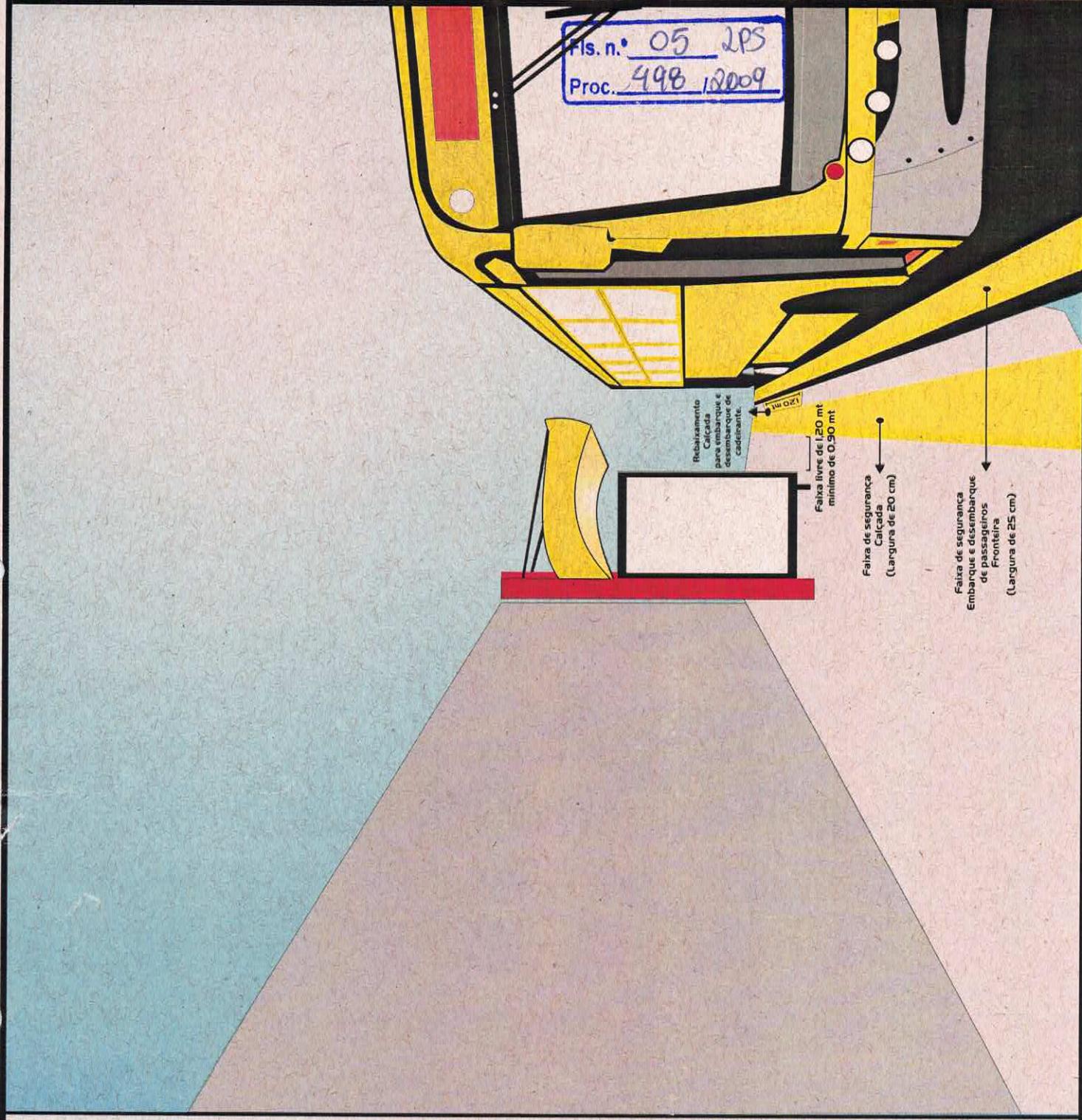
Quadros atualizados considerando a Lei n.º 10.098, de 19 de Dezembro de 2000, que estabelece determinações sobre a acessibilidade de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida aos veículos de transporte coletivo.

Detalhes do desenho seguem as normas técnicas referente à ABNT NBR 14022:2006 ABNT NBR 9050:2004, que regula e fiscaliza a “Acessibilidade em veículos de características urbanas para o transporte coletivo de passageiros”.

Corte Lateral

Detalhes:

Rebaixamento da calçada para embarque e desembarque de cadeirantes com largura mínima de 120 cm. O ponto de parada no passeio público deve estar integrado com o entorno, respeitando uma faixa livre mínima de 120 cm em condições de segurança e conforto para circulação de pedestres e pessoas com deficiência em cadeira de rodas. Na falta de espaço suficiente, admite-se uma faixa livre de 90 cm, conforme ABNT NBR 14022:2006.



Folha 03

SNEIBNO

VISTA AÉREA

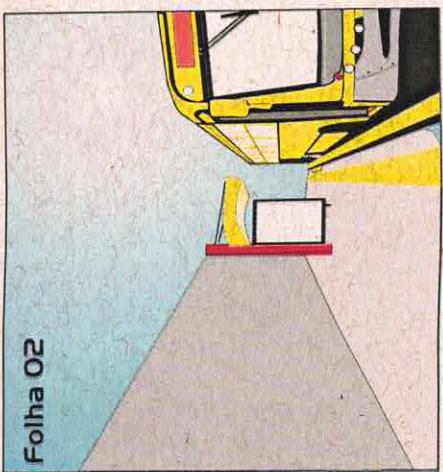
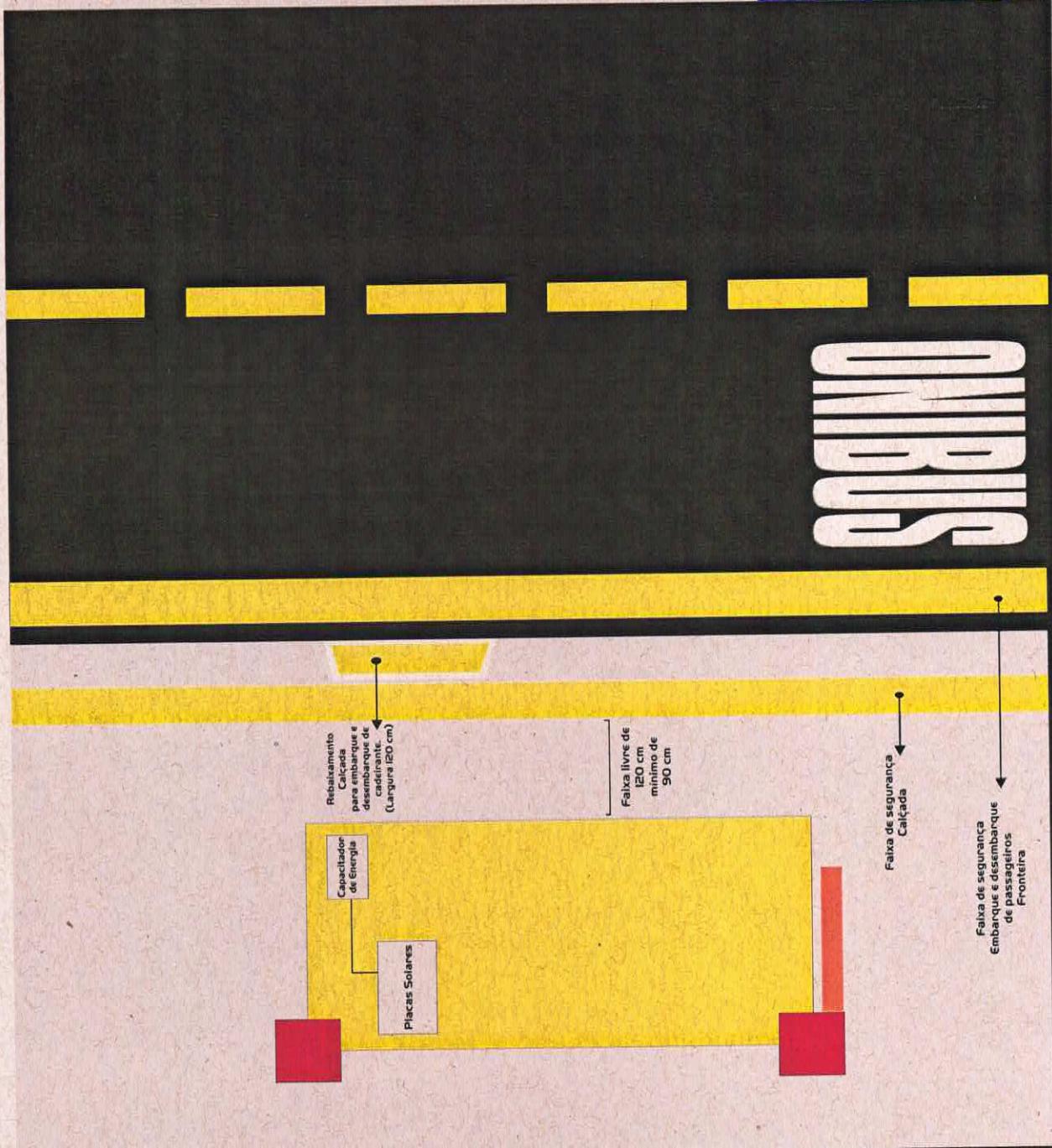
Identificação Aérea

Detalhe

Os abrigos para embarque e desembarque de passageiros deverão obedecer os limites máximos que a via de passeio público permita, porém deverão ser mantidos sempre com a padronização real do projeto, sinalização, cores e informações ao usuário.

Os abrigos serão iluminados com uso de energia limpa assim não agredindo o meio ambiente, utilizando placas solares e capacitadores de energia solar, que serão carregados por energia solar, e terão proteção no alto das coberturas.

Folha 02



VISTA AÉREA - TRÂNSITO



VISTA AÉREA TRÂNSITO

Detalhe

Colocação de placas de sinalização (Regulamentação e Serviços Auxiliares) no início da área de parada do veículo circular.

Área de Parada total incluindo faixas amarelas para regulamentação direita quanto à esquerda de 40 mt. (quarenta metros). Deverá ser observados os mesmos critérios para vias de mão única.

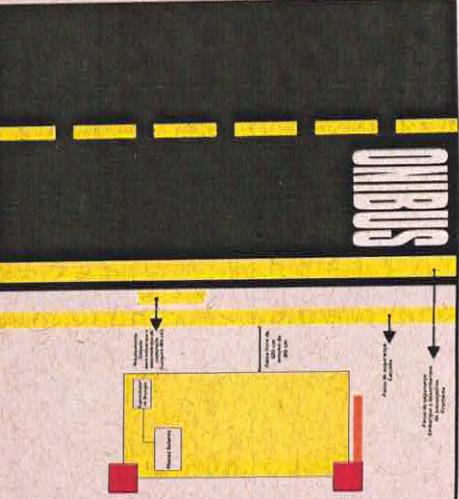


Placa de sinalização
Regulamentação



Placa de sinalização
Serviços Auxiliares

Folha 03 VISTA AÉREA



Placa de sinalização
Regulamentação

Faixa amarela para Regulamentação
40 mts

Fls. n.º 07 QPS
Proc. 498/2009

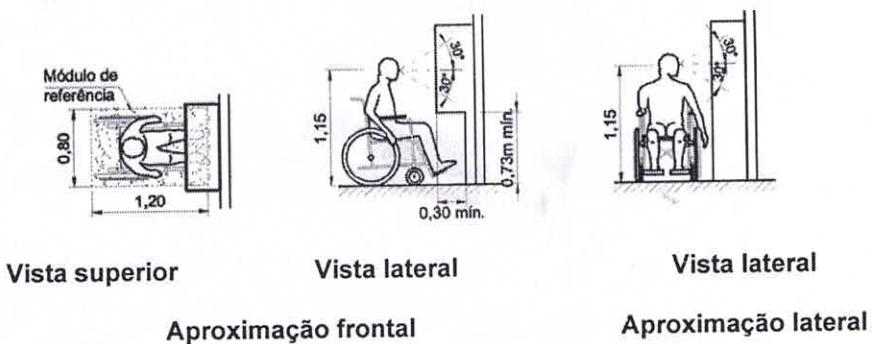


Figura 167 — Máquina de atendimento automático — Exemplo

9.7 Cabines de sanitários públicos

As cabines de sanitários públicos acessíveis devem atender à seção 7.

9.8 Abrigos em pontos de embarque e desembarque de transporte coletivo

9.8.1 Condições gerais

9.8.1.1 Todos os abrigos em pontos de embarque e desembarque de transporte coletivo devem ser acessíveis para P.C.R, conforme seção 6.

9.8.1.2 Nos abrigos devem ser previstos assentos fixos para descanso e espaço para P.C.R., conforme 9.4. Estes assentos não devem interferir com a faixa livre de circulação.

9.8.1.3 Quando houver desnível em relação ao passeio, este deve ser vencido através de rampa, conforme 6.5.

9.8.2 Anteparos

Quando houver anteparo vertical, este não deve interferir com a faixa livre de circulação.

9.8.3 Sinalização

Quando se tratar de ponto de ônibus elevado, a borda do desnível entre o ponto e o leito carroçável deve ser sinalizada com sinalização tátil de alerta, conforme 5.14.1.

9.9 Semáforos ou focos de pedestres

9.9.1 Condições gerais

Onde houver semáforo ou focos de acionamento manual para travessia de pedestres, o dispositivo de acionamento deve situar-se à altura entre 0,80 m e 1,20 m do piso.

9.9.2 Sinalização sonora

Os semáforos ou focos para pedestres instalados em vias públicas com grande volume de tráfego ou concentração de passagem de pessoas com deficiência visual devem estar equipados com mecanismos que emitam um sinal sonoro entre 50 dBA e 60 dBA, intermitente e não estridente, ou outro mecanismo alternativo, que sirva de auxílio às pessoas com deficiência visual, quando o semáforo estiver aberto para os pedestres.

9.10 Vegetação

9.10.1 Os elementos da vegetação tais como ramos pendentes, plantas entouceiradas, galhos de arbustos e de árvores não devem interferir com a faixa livre de circulação.

9.10.2 Muretas, orlas, grades ou desníveis no entorno da vegetação não devem interferir na faixa livre de circulação.

9.10.3 Nas áreas adjacentes à rota acessível não são recomendadas plantas dotadas de espinhos; produtoras de substâncias tóxicas; invasivas com manutenção constante; que desprendam muitas folhas, flores, frutos ou substâncias que tornem o piso escorregadio; cujas raízes possam danificar o pavimento.

9.10.4 O dimensionamento e o espaçamento entre os vãos das grelhas de proteção das raízes das árvores devem atender a 6.1.5.

NORMA
BRASILEIRA

ABNT NBR
14022

Segunda edição
16.10.2006

Válida a partir de
16.11.2006

Acessibilidade em veículos de
características urbanas para o transporte
coletivo de passageiros

Acessibility in city bus

Palavras-chave: Acessibilidade. Veículo. Ônibus. Transporte. Pessoa com deficiência. Pessoa com mobilidade reduzida. Cadeira de rodas.
Descriptors: Acessibility. Vehicle. Bus. Transport. Handicaped. Wheelchair.

ICS 11.180.01; 43.080.20



ASSOCIAÇÃO
BRASILEIRA
DE NORMAS
TÉCNICAS

Número de referência
ABNT NBR 14022:2006
17 páginas

© ABNT 2006
Todos os direitos reservados. A menos que especificado de outro modo, nenhuma parte desta publicação pode ser reproduzida ou por qualquer meio, eletrônico ou mecânico, incluindo fotocópia e microfilme, sem permissão por escrito pela ABNT.

Sede da ABNT
Av.Treze de Maio, 13 - 28º andar
20031-901 - Rio de Janeiro - RJ
Tel.: + 55 21 3974-2300
Fax: + 55 21 2220-1762
abnt@abnt.org.br
www.abnt.org.br

Impresso no Brasil

Sumário

Página

Prefácio	iv
1 Objetivo	1
2 Referências normativas	1
3 Definições	2
4 Local de embarque e desembarque	3
4.1 Ponto de parada	3
4.2 Terminal	3
5 Fronteira	4
6 Veículo	4
6.1 Porta	4
6.2 Assento preferencial	4
6.3 Área reservada (box) para cadeira de rodas e cão-guia	4
6.4 Sistema de segurança para a pessoa em cadeira de rodas	4
6.5 Iluminação	4
7 Comunicação e sinalização	4
7.1 Local de embarque e desembarque	4
7.2 Comunicação visual externa no veículo	4
7.3 Comunicação interna no veículo	4
7.3.1 Área reservada (box) para cadeira de rodas e cão-guia	4
7.3.2 Assentos preferenciais	4
7.3.3 Pontos de apoio	4
7.3.4 Informações audiovisuais	4
7.3.5 Solicitação de parada	4
7.3.6 Identificação dos desníveis e limites	4

Prefácio

A Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) é o Fórum Nacional de Normalização. As Normas Brasileiras, cujo conteúdo é de responsabilidade dos Comitês Brasileiros (ABNT/CB), dos Organismos de Normalização Setorial (ABNT/ONS) e das Comissões de Estudo Especiais Temporárias (ABNT/CEET), são elaboradas por Comissões de Estudo (CE), formadas por representantes dos setores envolvidos, delas fazendo parte: produtores, consumidores e neutros (universidades, laboratórios e outros).

A ABNT NBR 14022 foi elaborada no Comitê Brasileiro de Acessibilidade (ABNT/CB-40), pela Comissão de Estudo de Transporte com Acessibilidade (CE-40:000.02). O Projeto circulou em Consulta Nacional conforme Edital nº 11, de 30.11.2005, com o número de Projeto ABNT NBR 14022.

Esta revisão da ABNT NBR 14022 tem por objetivo atender ao disposto no Decreto nº 5296, de 2 de dezembro de 2004, que regulamentou as Leis Federais nº 10048/2000 e nº 10098/2000, de acordo com as seguintes orientações:

- experiências positivas nos segmentos de transporte coletivo urbano de passageiros;
- dificuldade técnica e/ou operacional para atendimento, além da subjetividade de algumas definições;
- inovações tecnológicas a serem implementadas ou disponíveis no segmento.

Esta Norma cancela e substitui a ABNT NBR 12486:1992

Esta segunda edição cancela e substitui a edição anterior (ABNT NBR 14022:1997), a qual foi tecnicamente revisada.

Acessibilidade em veículos de características urbanas para o transporte coletivo de passageiros

1 Objetivo

1.1 Esta 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.

1.2 Esta Norma visa proporcionar acessibilidade com segurança à maior quantidade possível de pessoas, independentemente da idade, estatura e condição física ou sensorial, aos equipamentos e elementos que compõem o sistema de transporte coletivo de passageiros.

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

1.4 Esta Norma se aplica a todos os veículos utilizados no sistema de transporte coletivo de passageiros, exceto aos veículos abrangidos pela ABNT NBR 15320.

1.5 Os veículos abrangidos por esta Norma devem atender à Resolução nº 811/96 do CONTRAN.

NOTAS

1 As figuras apresentadas nesta Norma são exemplos cujo intuito é realçar os conceitos abordados. As soluções não precisam se limitar à situação ilustrada.

2 No estabelecimento dos padrões e critérios de acessibilidade, foram consideradas as diversas condições de mobilidade e de percepção da infra-estrutura e do ambiente pela população, incluindo crianças, adultos, idosos e pessoas com deficiência, com ou sem dispositivos para transposição de fronteira.

2 Referências normativas

As normas relacionadas a seguir contêm disposições que, ao serem citadas neste texto, constituem prescrições para esta Norma. As edições indicadas estavam em vigor no momento desta publicação. Como toda norma está sujeita a revisão, recomenda-se àqueles que realizam acordos com base nesta que verifiquem a conveniência de se usarem as edições mais recentes das normas citadas a seguir. A ABNT possui a informação das normas em vigor em um dado momento.

Código de Trânsito Brasileiro – CTB, instituído pela Lei Federal nº 9503 de 23 de setembro de 1997

Resolução nº 811/96, do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, que estabelece os requisitos de segurança para veículos de transporte coletivo de passageiros (ônibus e microônibus) de fabricação nacional e estrangeira

ABNT NBR 9050:2004 – Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos

ABNT NBR 9077:2001 – Saídas de emergência em edifícios

3 Definições

Para os efeitos desta Norma, aplicam-se as seguintes definições:

- 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.
- 3.3 **acesso em nível:** 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.
- 3.4 **condições operacionais:** Características construtivas e dimensionais do veículo, capacidade de transporte e demanda.
- 3.5 **desnível:** Qualquer diferença de altura entre dois planos.
- 3.6 **dispositivos de sinalização e comunicação:** Tecnologias ou equipamentos projetados para permitir a transmissão de informações aos usuários do sistema de transporte.
- 3.7 **dispositivos para transposição de fronteira:** Tecnologias ou equipamentos projetados para possibilitar a transposição da fronteira.
- 3.8 **elementos do sistema de transporte coletivo:** Compostos por veículo, terminal, ponto de parada, mobiliário e equipamentos urbanos, dispositivos para transposição de fronteira e dispositivos de comunicação e sinalização.
- 3.9 **fronteira:** Local de transição entre as áreas de embarque/desembarque e o veículo.
- 3.10 **pessoa com deficiência:** Aquela que apresenta perda ou anormalidade de uma estrutura ou função psicológica, fisiológica ou anatômica, que gere limitação ou incapacidade para o desempenho de atividade. As deficiências podem ser física, auditiva, visual, mental ou múltipla.
- 3.11 **pessoa com mobilidade reduzida:** Aquela que, não se enquadrando no conceito de pessoa com deficiência, tenha, por qualquer motivo, dificuldade de movimentar-se permanente ou temporariamente, gerando redução efetiva de mobilidade, flexibilidade, coordenação motora e percepção. Aplica-se ainda a idosos, gestantes, obesos e pessoas com criança de colo.
- 3.12 **plataforma de embarque e desembarque:** Área elevada em relação ao solo para reduzir ou eliminar o desnível no embarque ou desembarque de passageiros, observadas as condições de 5.1.
- 3.13 **plataforma elevatória estacionária:** Dispositivo que permite a elevação de pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida, em cadeira de rodas ou em pé, para acesso em nível à plataforma de embarque/desembarque ou ao veículo.
- 3.14 **plataforma elevatória veicular:** Dispositivo instalado no veículo para transposição de fronteira, que permite a elevação de pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida, em cadeira de rodas ou em pé, para acesso em nível ao interior do veículo.
- 3.15 **poder concedente de transporte:** Órgão público investido de autoridade para definir e implementar a gestão do transporte de passageiros.
- 3.16 **ponto de parada:** Área localizada, ao longo do trajeto do veículo, que permite o embarque e desembarque.
- 3.17 **terminal:** Área, edificada ou não, destinada ao embarque e desembarque de passageiros.

3.18 vão: Distância horizontal resultante da descontinuidade entre dois planos.

3.19 veículo de piso alto: Aquele que possui como característica construtiva todo o piso do compartimento interno acima do plano formado entre as linhas do centro das rodas.

3.20 veículo de piso baixo: Aquele que possui como característica construtiva o piso do compartimento interno rebaixado em qualquer uma de suas seções (dianteira, central, traseira ou total) em relação ao plano formado entre as linhas do centro das rodas (ver figura 1).

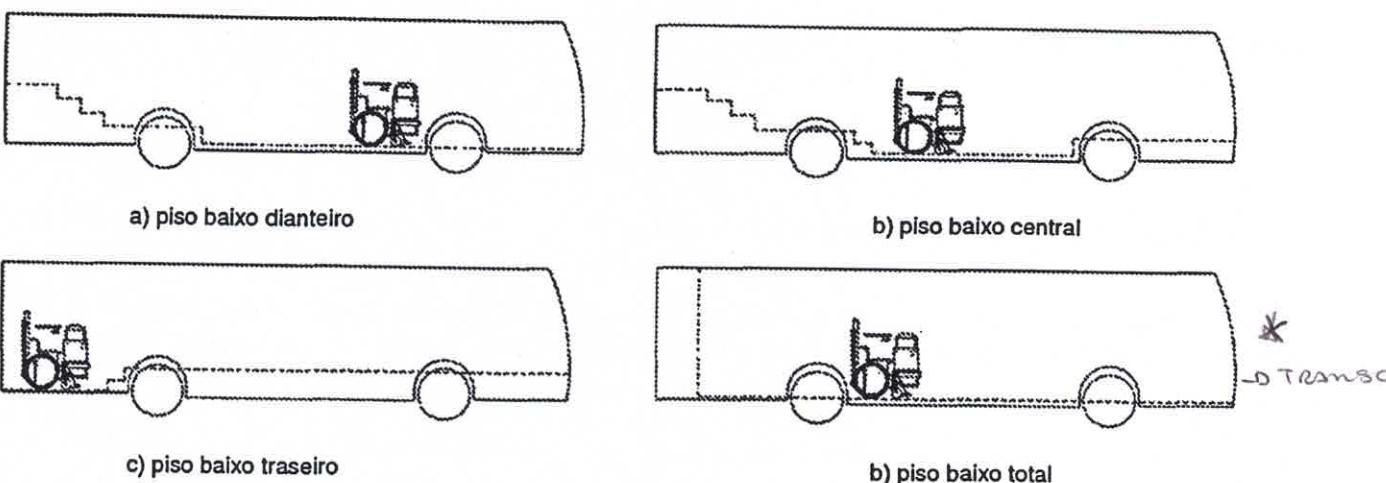
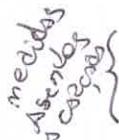


Figura 1 — Veículo de piso baixo

4 Local de embarque e desembarque

4.1 Ponto de parada

4.1.1 O ponto de parada deve estar em conformidade com os padrões e critérios de acessibilidade previstos na ABNT NBR 9050 e suas características construtivas devem ser compatíveis com a tecnologia veicular adotada.



4.1.2 O ponto de parada no passeio público deve estar integrado com o entorno, respeitando uma faixa livre mínima de 1 200 mm em condições de segurança e conforto para circulação de pedestres e pessoas com deficiência em cadeira de rodas. Na falta de espaço suficiente, admite-se uma faixa livre de 900 mm.

4.1.3 Os pontos de parada devem ser providos de assento e espaço para cadeira de rodas de acordo com a ABNT NBR 9050. Recomenda-se a adoção de cobertura.

4.1.4 Para garantir a manobra da cadeira de rodas, devem ser eliminadas interferências físicas no ponto de parada.

4.2 Terminal

4.2.1 Todo terminal deve atender aos padrões e critérios de acessibilidade previstos nas seções 5, 6, 7, 8 e 9 da ABNT NBR 9050:2004.

4.2.2 Os terminais multimodais devem possibilitar a integração com acessibilidade a outros meios de transporte.

4.2.3 A circulação interna no terminal deve ser projetada de forma a organizar os fluxos de usuários, prevendo-se áreas de refúgio e evacuação em casos de emergência, conforme a ABNT NBR 9077.

4.2.4 O terminal deve ter no mínimo 20% dos assentos disponíveis para uso das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, localizados próximos aos locais de embarque, identificados e sinalizados conforme 7.3.2.

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.

5.2 Para oferecer condições de segurança, as adequações referidas em 5.1 devem possuir as seguintes características:

- a) suportar, além do peso próprio, uma carga de operação de 250 kgf;
- b) piso com característica antiderrapante;
- c) não apresentar cantos vivos que possam oferecer risco aos usuários.

5.3 Durante a transposição da fronteira o veículo não deve se movimentar.

6 Veículo

Não deve existir nenhum obstáculo/impedimento técnico na entrada e na saída do veículo que se constitua em barreira física para as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

Para ser considerado acessível, o veículo deve possuir uma das características a seguir:

- a) piso baixo;
- b) piso alto com acesso realizado por plataforma de embarque/desembarque;
- c) piso alto equipado com plataforma elevatória veicular.

A utilização de veículo de piso alto equipado com plataforma elevatória veicular pode ser considerada nos casos em que as alternativas 6-a) e 6-b) não possam ser utilizadas.

A decisão quanto à escolha das características do veículo acessível é prerrogativa do Poder Concedente de Transporte. Recomenda-se que esta decisão leve em consideração a infra-estrutura do sistema de transporte disponível, as condições de operação e as características físicas das vias que possam dificultar ou impedir a plena circulação dos veículos, como, por exemplo, concordância entre vias, valetas, lombadas e raios de curvatura.

Outras alternativas de veículos e/ou a associação com novas opções de dispositivos para transposição de fronteira podem ser consideradas, desde que atendam aos requisitos desta Norma.

6.1 Porta

No veículo deve ser prevista pelo menos uma porta com acesso em nível para o embarque e o desembarque, com ou sem auxílio de dispositivo para transposição de fronteira, de acordo com a seção 5 e sinalizada conforme descrito em 7.2.1.1.

6.2 Assento preferencial

O veículo deve ter 10% dos assentos disponíveis para uso das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, sendo garantido o mínimo de dois assentos, preferencialmente localizados próximos à porta de acesso, identificados e sinalizados conforme descrito em 7.3.2.

Os bancos devem ter características construtivas que maximizem o conforto e a segurança, tais como:

- a) posicionamento de forma a não causar dificuldade de acesso;
- b) identificação visual na cor amarela, aplicada no apoio de braço, no encosto de cabeça e no pega-mão, contrastando com os demais bancos, de forma a ser facilmente percebida;
- c) apoio lateral (lado do corredor de circulação) do tipo basculante para o braço;
- d) apoio para acomodação dos pés;
- e) protetor de cabeça quando for utilizado o banco de encosto baixo.

6.3 Área reservada (box) para cadeira de rodas e cão-guia

6.3.1 No salão de passageiros deve haver uma área reservada para a acomodação de forma segura de pelo menos uma cadeira de rodas.

6.3.2 A área reservada para cadeira de rodas deve estar localizada próxima e preferencialmente defronte à porta de embarque/desembarque em nível.

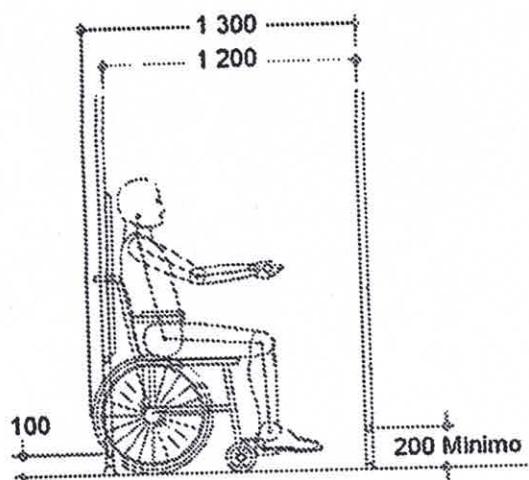
6.3.3 A cadeira de rodas pode estar disposta em um dos sentidos abaixo e conforme as soluções técnicas descritas em 6.4:

- a) no sentido longitudinal e em direção à marcha do veículo;
- b) no sentido longitudinal e em direção contrária à marcha do veículo.

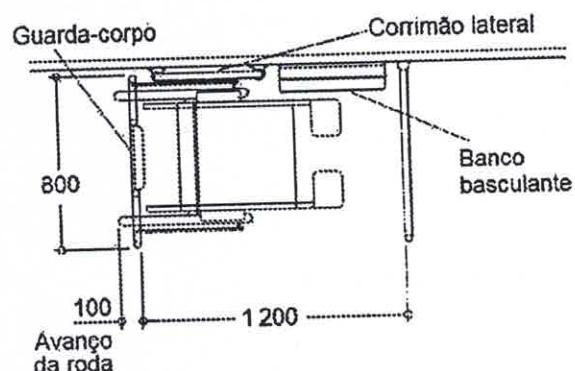
6.3.4 A área reservada para cada cadeira de rodas deve ser de no mínimo 1 300 mm de comprimento por 800 mm de largura, sendo no mínimo 1 200 mm para manobra e acomodação da cadeira e 100 mm decorrente do avanço das rodas em relação ao alinhamento vertical do guarda-corpo (ver figura 2).

NOTA As dimensões da cadeira de rodas utilizadas como referência para determinar a área reservada são 1 000 mm de comprimento por 600 mm de largura.

Dimensões em milímetros



a) Vista lateral



b) Vista superior

Figura 2 — Área reservada para cadeira de rodas

6.3.5 Para efeito de manobras da cadeira de rodas no interior do veículo, deve ser prevista uma área livre de 1 200 mm por 1 200 mm (ver figura 3) para permitir o giro, deslocamento e acomodação da cadeira na área reservada (ver figuras 4 e 5).

Dimensões em milímetros

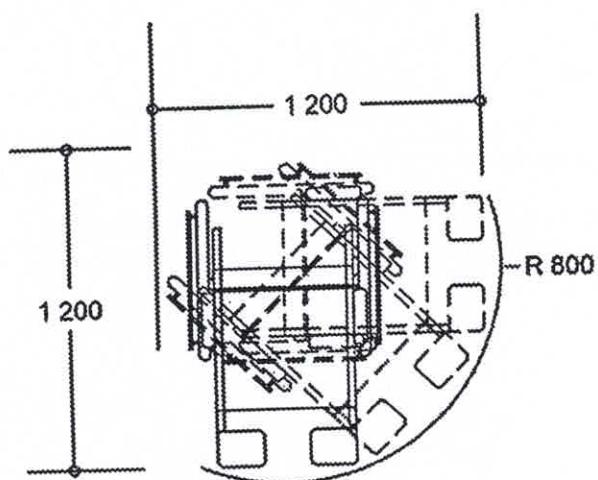


Figura 3 — Área de giro

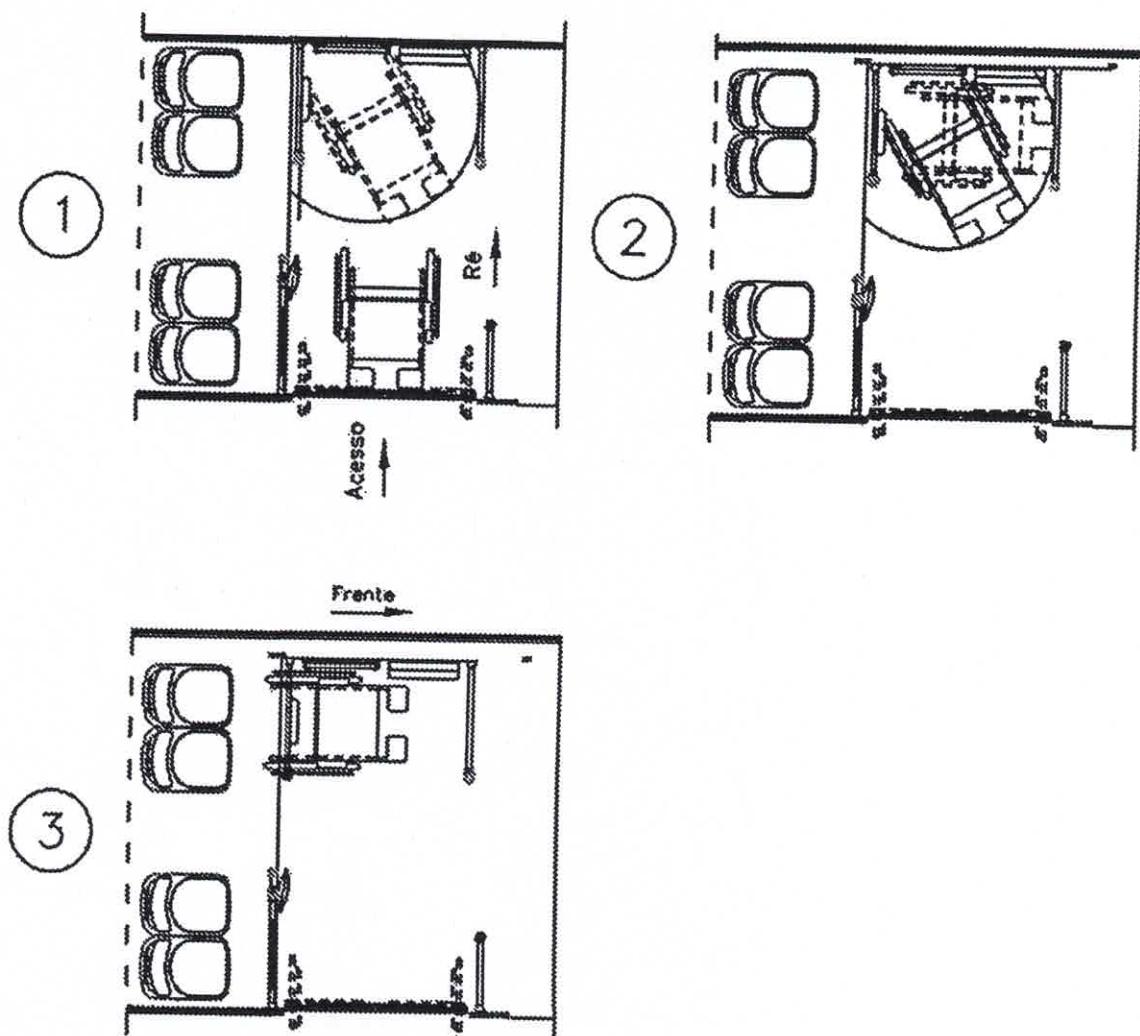


Figura 4 — Área de manobra quando a área reservada localiza-se em frente à porta de embarque

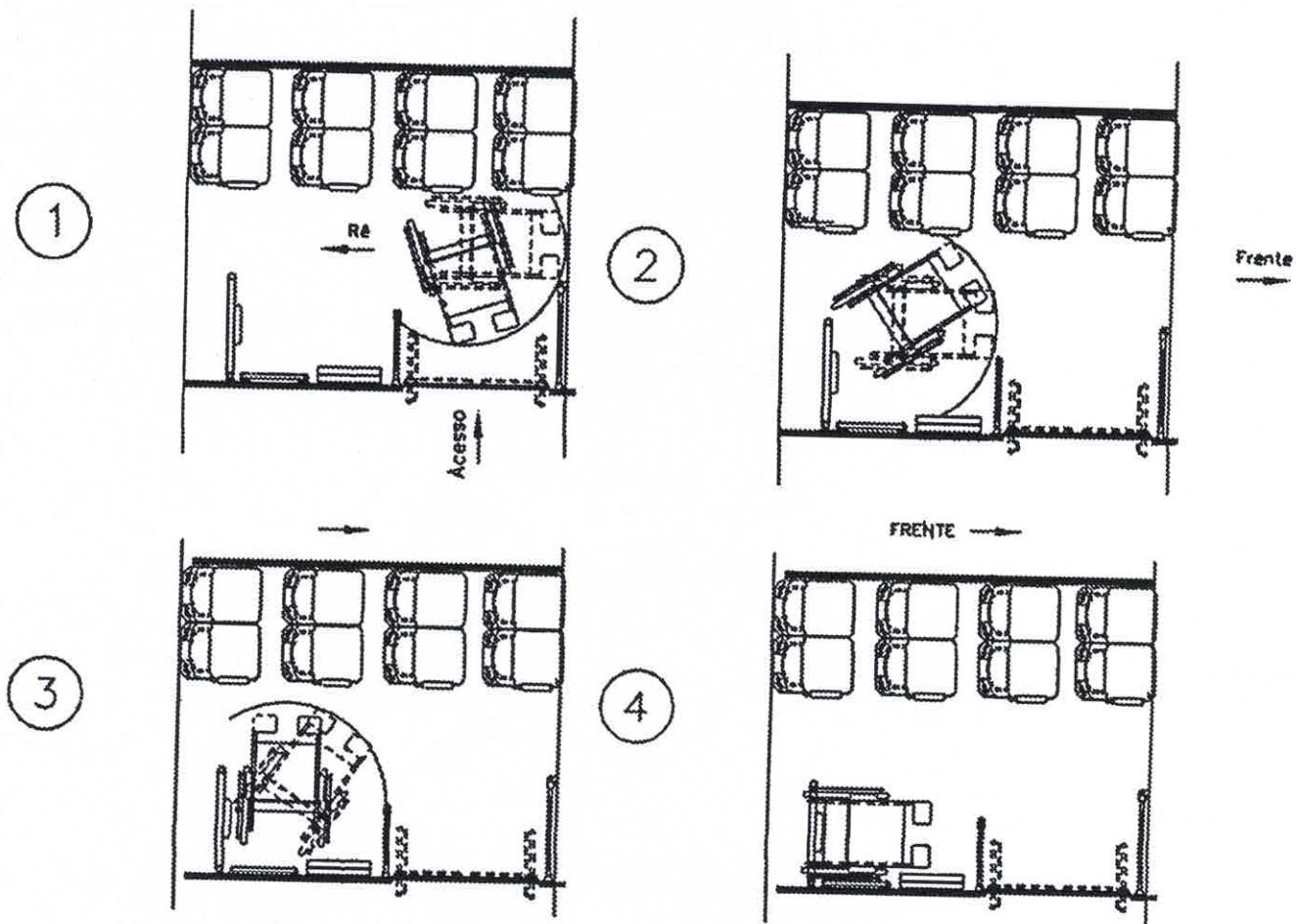


Figura 5 — Área de manobra quando a área reservada localiza-se ao lado da porta de embarque

6.3.6 Na área reservada deve haver no mínimo um banco simples com assento basculante, devidamente fixado na parede lateral do veículo, atendendo aos requisitos de resistência, segurança e conforto, projetado de modo a não interferir na manobrabilidade e no sistema de travamento da cadeira de rodas.

6.3.7 Excepcionalmente, outras alternativas para a localização do banco basculante na área reservada podem ser utilizadas, desde que atendam às condições estabelecidas em 6.3.3.

6.3.8 A área reservada também pode ser utilizada para acomodação do cão-guia.

6.3.9 No caso de ocupação da área reservada por pessoa com deficiência em cadeira de rodas, o deficiente visual acompanhado de cão-guia pode ocupar o banco duplo mais próximo a este local. Para tanto, o espaço abaixo e/ou à frente do assento para acomodação do cão-guia deve ter um volume mínimo livre composto por dimensões de 700 mm para o comprimento, 400 mm para a profundidade e 300 mm para altura.

6.4 Sistema de segurança para a pessoa em cadeira de rodas

6.4.1 Devem existir sistemas de segurança, de fácil operação, consistindo em:

- dispositivo de travamento;
- cinto de segurança para pessoa em cadeira de rodas;
- guarda-corpo para cadeira de rodas posicionada no sentido longitudinal do veículo (ver figura 6).

Dimensões em milímetros

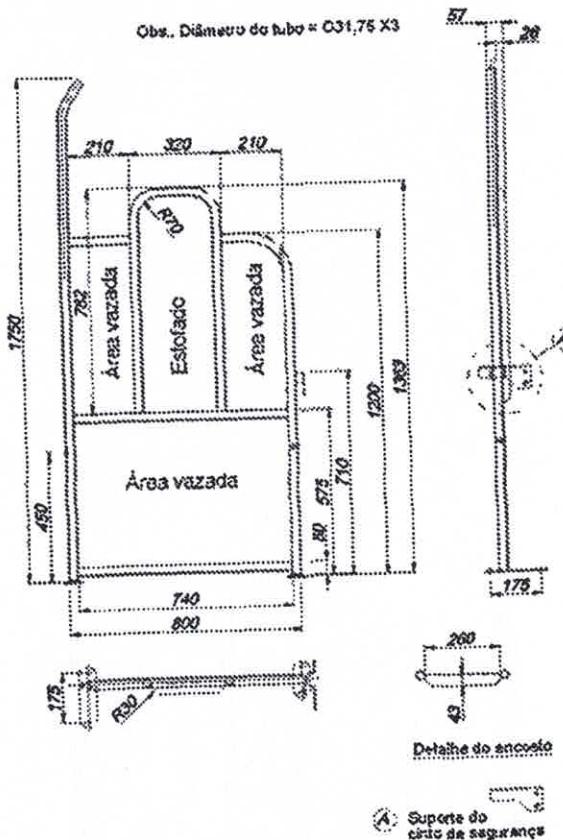


Figura 6 — Guarda-corpo

6.4.1.1 O dispositivo de travamento deve resistir à aceleração e frenagem brusca do veículo, minimizar movimentos laterais e longitudinais e evitar movimentos rotacionais da cadeira sobre o eixo das rodas.

6.4.1.2 O cinto de segurança para proteção da pessoa em cadeira de rodas deve ser de três pontos com mecanismo retrátil, ancorado no guarda-corpo ou na estrutura do veículo.

6.4.1.3 O guarda-corpo deve:

- a) ser revestido com material que absorva choques e não comprometa a integridade física da pessoa em cadeira de rodas;
 - b) ser fixado na estrutura do veículo;
 - c) possibilitar a acomodação do encosto da cadeira de rodas.

6.4.2 O sistema de segurança deve:

- a) possuir indicação clara de sua utilização, conforme disposto em 7.3.1.2;
 - b) ser de fácil manuseio;
 - c) evitar danos à cadeira de rodas e risco aos demais usuários.

6.4.3 Deve existir corrimão com acabamento em material resiliente instalado na parede lateral da área reservada, com extensão limitada pelo banco basculante.

O corrimão deve ter altura entre 500 mm e 900 mm do piso do veículo, possibilitar boa empunhadura e estar afastado no mínimo 40 mm da parede lateral do veículo ou de outro obstáculo.

A seção deve ser circular, com diâmetro entre 30 mm e 45 mm, sendo admitidos outros formatos, conforme figura 7.

Dimensões em milímetros

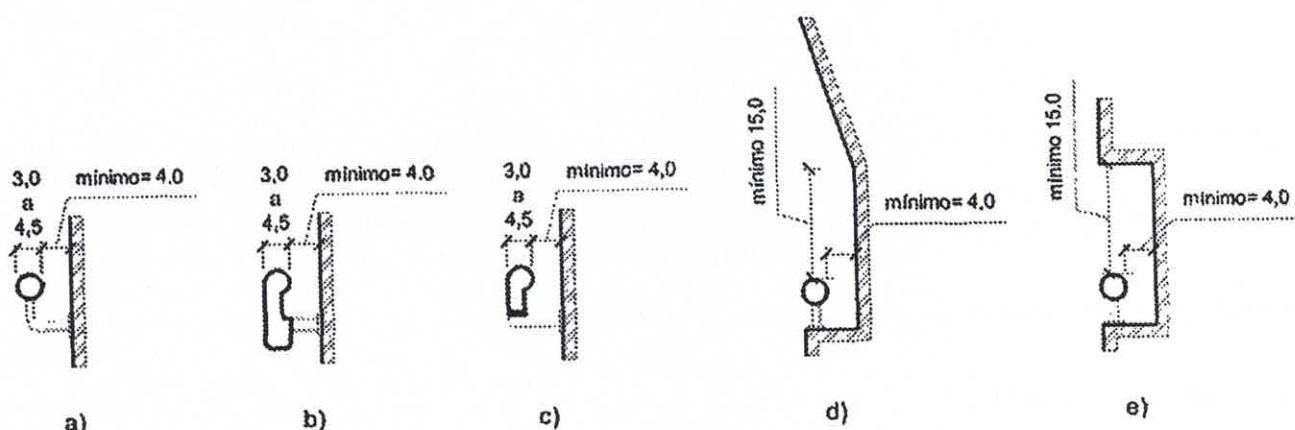


Figura 7 — Empunhadura

6.5 Iluminação

O sistema de iluminação do salão de passageiros e região das portas do veículo deve propiciar níveis adequados de iluminamento que facilitem o embarque, o desembarque, a movimentação e o acesso às informações pelos usuários, principalmente aqueles com baixa visão.

7 Comunicação e sinalização

7.1 Local de embarque e desembarque

7.1.1 Nos pontos de parada onde não existe plataforma, respeitadas as limitações técnicas, físicas e legais, deve ser instalada uma faixa de piso tátil de alerta a partir do ponto de parada em direção contrária ao sentido de tráfego do ônibus.

O piso tátil de alerta deve ser instalado em toda a extensão das plataformas.

7.1.2 Nos pontos de parada e/ou plataformas, deve ser prevista a instalação de dispositivos de sinalização visual, tátil e auditiva, com a informação das respectivas linhas de ônibus.

7.1.3 Nos pontos de parada e/ou plataformas, a comunicação e sinalização deve incluir o Símbolo Internacional de Acesso (SIA) (ver figuras 8 e 9), afixado em local visível, associado às demais informações necessárias ao embarque e desembarque da pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida.

7.1.4 No equipamento de demarcação do ponto de parada, deve ser aplicada a cor amarela (referência Munsell – Amarelo YR7/12) para favorecer a identificação do mobiliário.



a) Branco sobre fundo azul escuro b) Branco sobre fundo preto c) Preto sobre fundo branco

Figura 8 — Símbolo Internacional de Acesso (SIA)

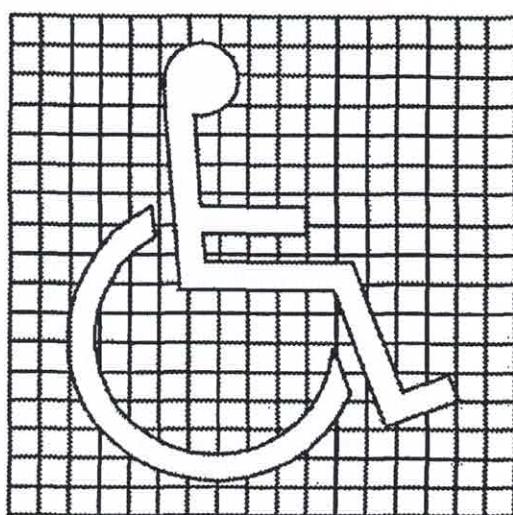


Figura 9 — Proporções do SIA

7.2 Comunicação visual externa no veículo

7.2.1 No veículo deve ser apresentado o SIA com dimensões mínimas de 300 mm x 300 mm, integrado, inclusive, ao projeto de comunicação visual adotado. Na impossibilidade de adoção do dimensional estabelecido, em função da variedade dos modelos de carroceria ou devido ao projeto de comunicação visual de cada sistema de transporte, admite-se redução de até 100 mm nas dimensões do SIA.

7.2.1.1 Nas laterais do veículo, o SIA deve estar posicionado junto à porta de embarque/desembarque em nível, sendo que no lado oposto da carroceria a aplicação deve estar integrada ao projeto de comunicação visual externa (ver figura 10).

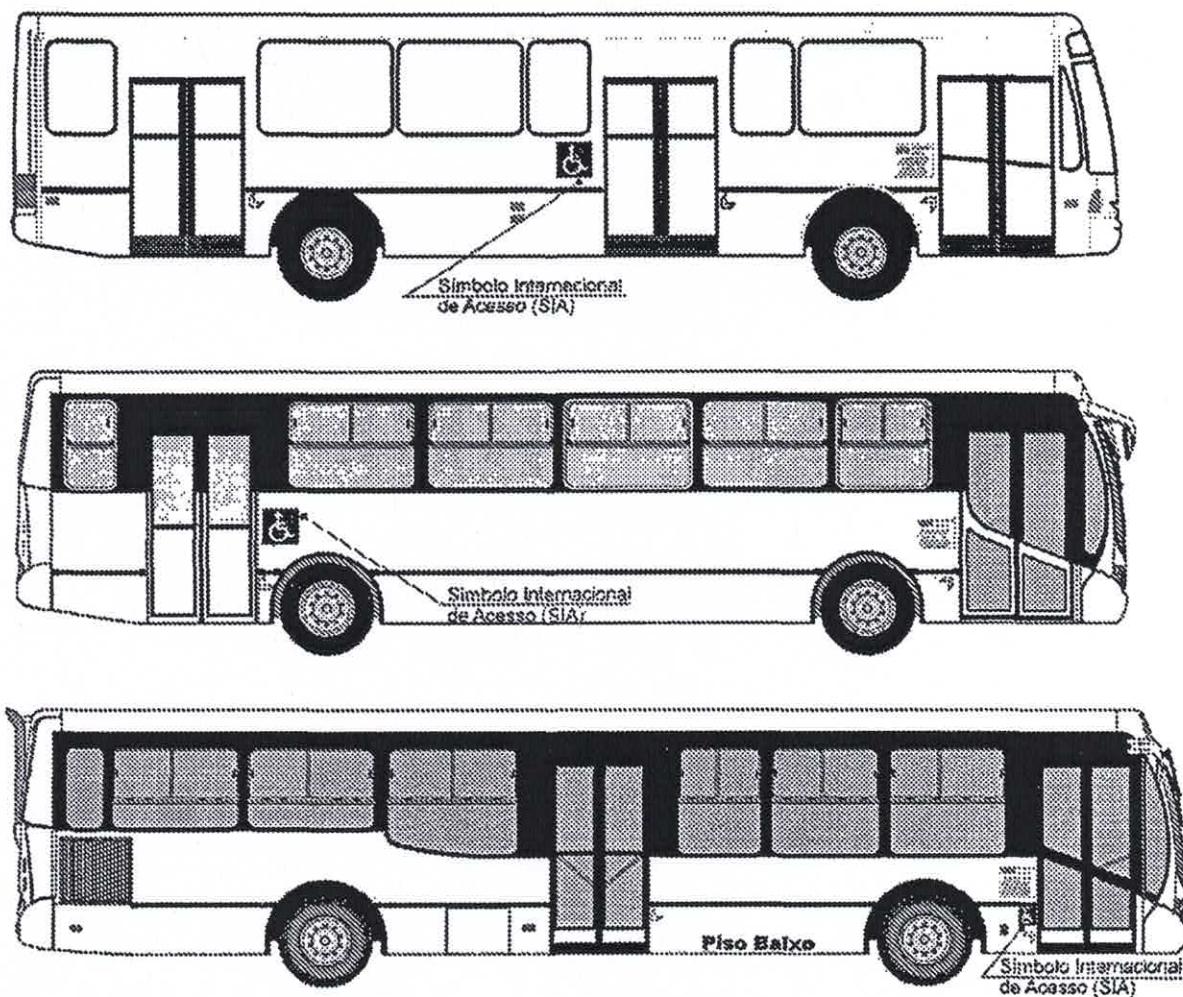


Figura 10 — Localização do SIA na lateral do veículo

7.2.1.2 Na parte dianteira do veículo, o SIA deve estar posicionado de forma a não obstruir a visão do motorista nem prejudicar eventuais informações de ordem operacional (ver figura 11).

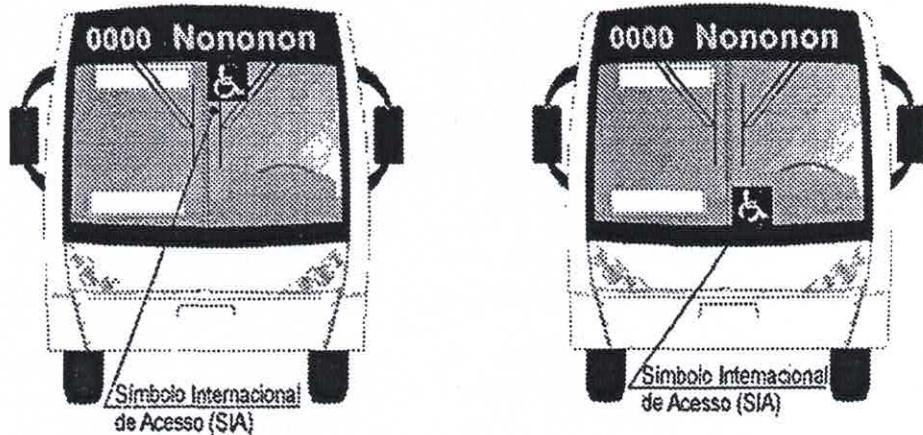


Figura 11 — Exemplos de localização do SIA na parte dianteira do veículo

7.2.1.3 Na parte traseira do veículo, o SIA deve estar posicionado no lado esquerdo da carroceria, para possibilitar a identificação pelos motoristas que dirigem atrás do veículo, como forma de alerta nos momentos de embarque e desembarque (ver figura 12).

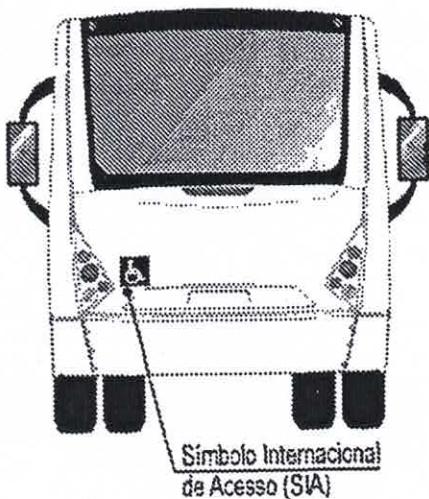


Figura 12 — Localização do SIA na parte traseira no veículo

7.2.2 O veículo que dispuser de dispositivo para transposição de fronteira (plataforma elevatória ou rampa) com acionamento motorizado deve possuir, no lado externo da carroceria, sinalização visual e sonora associada à porta de embarque/desembarque em nível:

- com pressão sonora de 55 dB(A), entre 500 Hz e 3 000 Hz, medidos a 1 000 mm da fonte em qualquer direção, localizada na parte externa do veículo e próximo à porta de acesso, acionada em conjunto com o dispositivo para transposição de fronteira motorizado. O intervalo gerado pela freqüência deve ser de 3 s;
- sinal ótico de alerta aos pedestres durante toda a operação.

7.2.3 Deve ser adotada no projeto de comunicação visual a apresentação de informações que identifiquem corretamente o número e o destino da linha operada pelo veículo. As informações devem ser perfeitamente visíveis, mesmo sob a incidência de luz natural ou artificial, evitando-se, inclusive, o estreitamento dos caracteres (ver figura 13).

7.2.3.1 Na parte frontal superior, o letreiro que indica o destino e o número da linha deve ter caracteres com 150 mm de altura, preferencialmente na cor amarela sobre fundo preto.

No caso de adoção do painel eletrônico, o sistema pode permitir comunicação com os painéis laterais (caso existentes) e/ou outros painéis externos ao veículo, além de possibilitar a interface com sistema de áudio, comandado pelo motorista (viva-voz) ou de forma sintetizada (eletrônica), objetivando prestar informação a analfabetos, idosos, crianças e pessoas com deficiência visual, presentes no ponto de parada.

7.2.3.2 Na base inferior do pára-brisa, do lado direito, deve ser utilizada informação complementar indicando o número da linha com altura mínima de 100 mm para os caracteres, além de outras informações de interesse aos usuários, sendo legíveis a no mínimo 50 m de distância do ponto de parada.

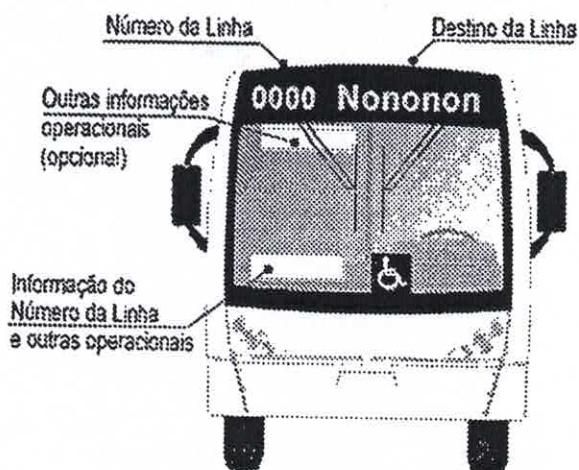


Figura 13 — Identificação visual frontal do destino e número da linha no veículo

7.2.3.3 Na lateral, próximo à porta principal de acesso, deve constar o número da linha com caracteres medindo no mínimo 30 mm de altura e fundo contrastante, que proporcione fácil visualização e legibilidade. Também devem ser informados o destino e o itinerário, com caracteres com altura mínima de 25 mm (ver figura 14).

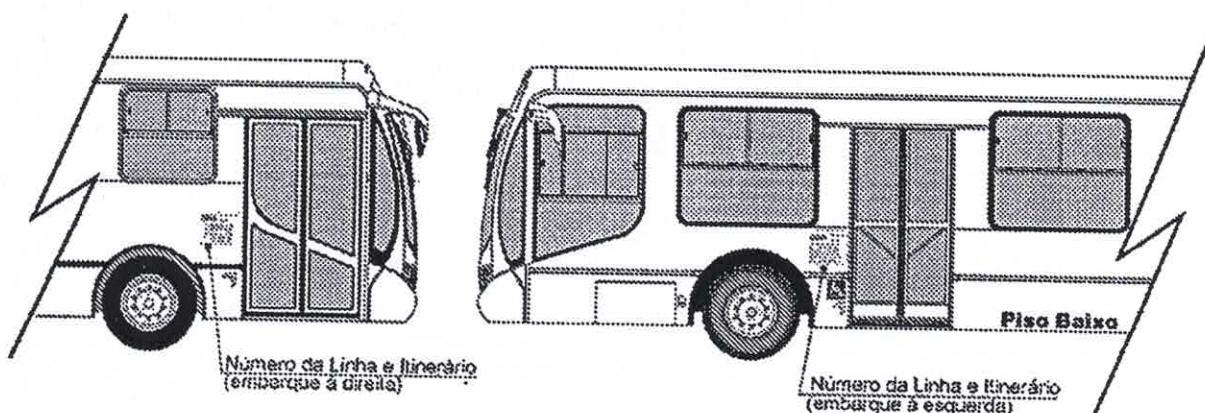


Figura 14 — Identificação visual lateral do destino, número da linha e itinerário no veículo

7.2.3.4 Na parte traseira do veículo, pode ser apresentado o número da linha com caracteres medindo 150 mm de altura e fundo contrastante, que proporcione fácil visualização e legibilidade.

7.3 Comunicação interna no veículo

7.3.1 Área reservada (box) para cadeira de rodas e cão-guia

7.3.1.1 Na área reservada (box) deve ser afixado um adesivo na parede lateral, com símbolos específicos, indicando a reserva desta área para o uso de pessoa em cadeira de rodas ou acomodação do cão-guia (ver figura 15)



Figura 15 — Identificação da área reservada para uso de pessoa em cadeira de rodas ou acomodação do cão-guia

7.3.1.2 Na área reservada (box) deve ser afixado outro adesivo com símbolos específicos, orientando a pessoa em cadeira de rodas sobre a forma de fixação da cadeira e do cinto de segurança (ver figura 16).

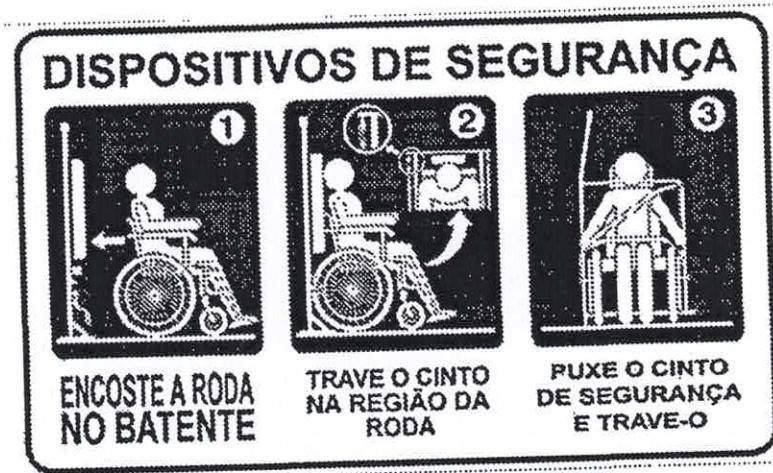


Figura 16 — Orientação de fixação da cadeira de rodas e cinto de segurança

7.3.1.3 Para possibilitar a localização da área reservada (box) pela pessoa com deficiência visual acompanhada de cão-guia, deve haver dispositivo de sinalização tátil na coluna ou balaústre mais próximo.

7.3.2 Assentos preferenciais

7.3.2.1 Os assentos preferenciais, destinados aos obesos, gestantes, pessoas com criança de colo, idosos e pessoas com deficiência, devem ser identificados pela cor amarela, aplicada no apoio de braço, no encosto de cabeça e no pega-mão.

7.3.2.2 Para possibilitar a identificação dos assentos preferenciais pelas pessoas com deficiência visual, deve haver dispositivo de sinalização tátil na coluna ou balaústre mais próximo a cada assento.

7.3.2.3 Junto aos assentos preferenciais deve ser afixado um adesivo com símbolos específicos, indicando quais as pessoas que possuem o direito legal de uso destes assentos (ver figura 17).

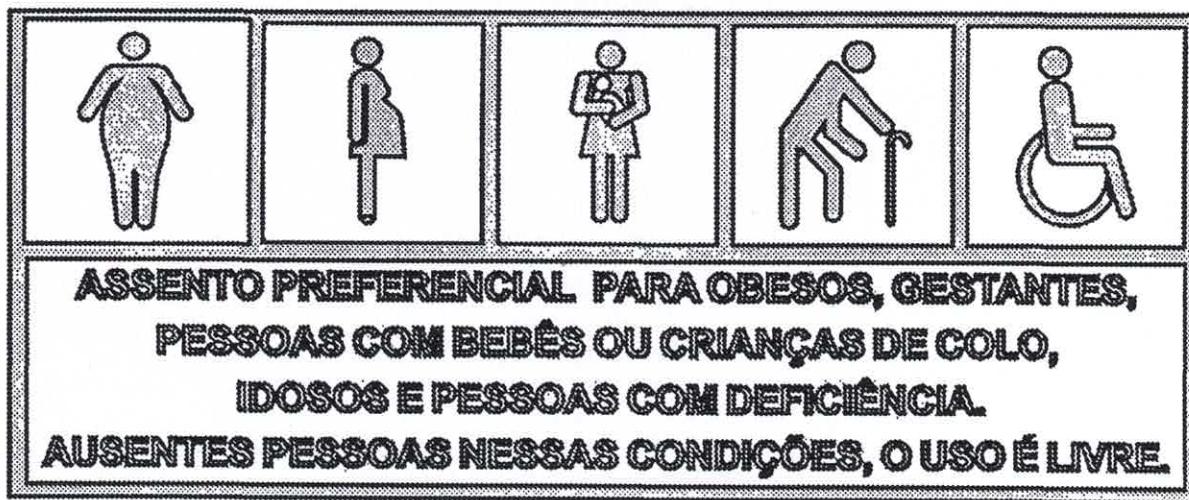


Figura 17 — Identificação dos assentos preferenciais

7.3.3 Pontos de apoio

7.3.3.1 Deve existir uma quantidade suficiente de pontos de apoio entre a entrada e a saída do veículo, adequadamente posicionados, para permitir o deslocamento seguro dos usuários, em especial das pessoas com mobilidade reduzida e baixa estatura.

7.3.3.2 Todas as colunas, balaústres, corrimãos e pega-mãos existentes no veículo devem ser identificados pela cor amarela, para favorecer os usuários com baixa visão.

7.3.4 Informações audiovisuais

7.3.4.1 As informações e dizeres internos devem ser apresentados aos passageiros em caracteres com dimensões e cores que possibilitem a legibilidade e visibilidade, inclusive às pessoas com baixa visão.

7.3.4.2 O veículo deve ser projetado para receber dispositivos para transmissão audiovisual de mensagens operacionais, institucionais e educativas, com o objetivo de prestar informação a analfabetos, idosos, crianças e pessoas com deficiência visual ou auditiva.

7.3.5 Solicitação de parada

7.3.5.1 A solicitação de parada deve ser acionada por interruptores dispostos ao longo do salão e próximos de cada porta, que comandem a emissão de sinal sonoro e luminoso temporizados.

7.3.5.2 Os interruptores devem ser fixados nos balaústres ou colunas, com altura entre 800 mm e 1 200 mm do piso do veículo.

7.3.5.3 As teclas ou botões dos interruptores devem conter o símbolo de parada perceptível de forma visual e tátil (ver figura 18).

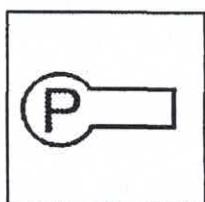


Figura 18 — Símbolo de parada

7.3.5.4 Na área reservada (box) para cadeira de rodas e cão-guia, deve existir um interruptor de solicitação de parada posicionado junto ao corrimão lateral, no raio de alcance e de fácil acionamento pela pessoa com deficiência. O alarme sonoro deve ser diferenciado da solicitação de parada comum e estar associado a uma indicação visual no painel de controles do motorista.

7.3.6 Identificação dos desníveis e limites

7.3.6.1 Deve ser instalado um perfil de acabamento na cor amarela para identificação de todos os desníveis existentes ao longo do salão de passageiros, abrangendo inclusive regiões expostas das caixas de rodas e degraus, quando existentes.

7.3.6.2 Na região das portas deve ser instalado um perfil de acabamento na cor amarela para identificação dos limites do piso interno e do contorno (bordas) dos degraus, quando existentes.

7.3.6.3 Os dispositivos para transposição de fronteira também devem possuir a identificação visual nos limites, principalmente na borda frontal e guias laterais.

7.3.6.4 Na impossibilidade de aplicação do perfil, pode ser admitida outra forma de sinalização no contorno (bordas) dos desníveis, para visão superior e frontal dos limites.



Câmara Municipal de Mococa
PODER LEGISLATIVO

PROCESSO N.º 498/2009.

PROJETO DE LEI N.º.041/2009.

REGIME DE TRAMITAÇÃO: ORDINÁRIO.

D E S P A C H O

Nos termos do art. 231, §1º., “a” e “b” c.c. art.110, parágrafo único, todos do Regimento Interno da Câmara, encaminho a presente propositura à Comissão de Constituição, Justiça e Redação para manifestar quanto ao aspecto constitucional, legal, regimental, gramatical e lógico.

Câmara Municipal de Mococa, 06 de abril de 2009.

FRANCISCO CARLOS CÂNDIDO
Presidente



Fls. n.º 32 2P
Proc. 498 12009

Câmara Municipal de Mococa
PODER LEGISLATIVO

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E REDAÇÃO

PROCESSO N.º 498/2009.

PROJETO DE LEI N.º 041/2009.

REGIME DE TRAMITAÇÃO: ORDINÁRIO.

RECEBIMENTO PELO PRESIDENTE DA COMISSÃO

DATA DO RECEBIMENTO: _____ / _____ / _____.

PRAZO P/ NOMEAR O RELATOR ATÉ: _____ / _____ / _____.

Presidente da Comissão

NOMEAÇÃO DE RELATOR

NOME: Adilson Soárez.

DATA DA NOMEAÇÃO: 22/04/2009.

Presidente da Comissão

Fis. n.º 33 LPS
Proc. 498 /2009



Câmara Municipal de Mococa
PODER LEGISLATIVO

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E REDAÇÃO

PROCESSO N.º. 498/2009.

PROJETO DE LEI N.º.041/2009.

REGIME DE TRAMITAÇÃO: ORDINÁRIO.

RECEBIMENTO PELO RELATOR

DATA DO RECEBIMENTO: 22/04/2009

PRAZO P/ RELATAR ATÉ: _____ / _____ / _____

*parauan
jurídico*
A

[Handwritten signature]
Relator



Fls. n.º 34 LPS
Proc. 498, 2009

Câmara Municipal de Mococa

PODER LEGISLATIVO

PARECER JURÍDICO

Nº. 06/2009.

REFERÊNCIAS:

Projeto de Lei nº.041/2009, de 22 de Abril de 2009- “Dispõe sobre ponto de embarque e desembarque de passageiros de uso do transporte coletivo na cidade de Mococa.”

AUTOR(A):

Vereador Eduardo Antônio Baisi.

RELATÓRIO

Trata o presente Projeto de Lei nº.041/2009, sobre a construção de novos pontos de ônibus circulares de embarque e desembarque de passageiros de uso de transporte coletivo na cidade de Mococa.

Pois bem, em que pese a grandiosidade do projeto de lei em comento, além da intenção humanística expressa no



Fls. n.º 35 2PS
Proc. 498 /2009

Câmara Municipal de Mococa

PODER LEGISLATIVO

mesmo, trazendo clara preocupação com os que, mais necessitam do transporte coletivo para se locomoverem, sendo certo que a implantação de tal projeto iria amparar os mais carentes do mal tempo (frio, chuva, sol, etc) a espera da “circular”, como também, nota-se por todo o planejamento anexo a árdua vontade de melhoria na prestação do serviço público, contudo, compete a esta assessoria jurídica, relatar que analisando o presente projeto de lei, concluo ser o mesmo ilegal e inconstitucional, como passo a demonstrar, vejamos:

O Projeto traz grave vício de iniciativa, uma vez que a Constituição Estadual, estabelece que é da competência do Poder Executivo a iniciativa privativa para legislar sobre assuntos que tratem de serviços públicos.

Mister faz mencionar que sequer o Município é competente para legislar sobre os assuntos tratados no presente projeto de lei e seus anexos, por força do que dispõe o Art. 22, XI, da Constituição Federal, *in verbis*:

“Compete privativamente à União legislar sobre:

(...)

XI- trânsito e transporte.”



Câmara Municipal de Mococa

PODER LEGISLATIVO

Nesse mesmo sentido vêm o Art. 244 e § 2.º, do Art. 227, todos da Constituição Federal:

"Art. 244- A lei disporá sobre a adaptação dos logradouros, dos edifícios de uso público e dos veículos de transporte coletivo atualmente existentes a fim de garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência, conforme o disposto no art. 227, § 2.º."

"§ 2.º, do Art. 227- A lei disporá sobre normas de construção dos logradouros e dos edifícios de uso público e de fabricação de veículos de transporte coletivo, a fim de garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência."

Portanto, claro está a ocorrência de usurpação da competência privativa do Poder Executivo por parte do Legislativo, a quem a Constituição do Estado de São Paulo, em seu art. 47, II, e a Lei Orgânica do Município em seu Artigo 35, IV, reafirmam, a saber:



Fls. n.º 37 LPS
Proc. 498 /2009

Câmara Municipal de Mococa

PODER LEGISLATIVO

"Art. 47- Compete privativamente ao Governador, além de outras atribuições previstas nesta Constituição:

(...)

II- exercer, com o auxílio dos Secretários de Estado, a direção superior da administração estadual."

"Art. 35- Compete privativamente ao Prefeito a iniciativa dos projetos de lei que disponham sobre:

(...)

IV- Organização administrativa, matéria tributária e orçamentária, serviços públicos e pessoal da administração."

Portanto, está claro ser tal matéria de iniciativa do Chefe do Poder do Executivo.

A handwritten signature in blue ink, likely belonging to the author or a witness.



Câmara Municipal de Mococa

PODER LEGISLATIVO

Além do que, referido projeto de lei, gera despesas e encargos sem previsão prévia de receita, o que também proíbe a LOM, em seu Art. 37, II:

“Não será admitido aumento da despesa prevista:

I- Nos projetos de iniciativa exclusiva do Prefeito, ressalvado o disposto nos parágrafos 1º e 2º do artigo 139.”

Assim tem-se que, o presente projeto, afronta o princípio da independência dos Poderes quando impõe obrigações ao Poder Executivo gerando despesas, conforme dispõe o Art. 2º. da Constituição Federal, a saber:

“São poderes da União, independentes e harmônicos entre si, o Legislativo, o Executivo e o Judiciário.”



Câmara Municipal de Mococa

PODER LEGISLATIVO

Neste mesmo sentido vem a LOM, em seu Art. 2º., *in verbis*:

“São poderes do Município, independentes e harmônicos entre si, o Legislativo e o Executivo.”

Sendo os Poderes independentes, não pode um deles impor obrigações e deveres ao outro.

Pois bem, nesta oportunidade junto dois julgados análogos aos assuntos trazidos pelo presente projeto de lei, um do Estado de São Paulo e outro do Rio Grande do Sul, peço vênia para transcrever trecho de uma das decisões do Estado de São Paulo:

“Ação direta de inconstitucionalidade de lei- Lei n. 11.040, de 12 de novembro de 2001- Dispõe sobre a implantação de dispositivo especial para embarque e desembarque de deficientes físicos em veículos da frota de ônibus pertencente ao sistema de transporte urbano do Município de Campinas e dá outras providências- Reconhecimento da legitimidade ativa “ad causam” do sindicato requerente-



Fls. n.º 40 LPS
Proc. 498, 1.2009

Câmara Municipal de Mococa

PODER LEGISLATIVO

Inconstitucionalidade da lei impugnada, em virtude de vício de iniciativa e ofensa ao princípio da separação dos poderes- Ação julgada procedente". (ADI n. 115.805.0/8-00- Relator Paulo Franco).

Assim sendo, em que pese os esforços e toda a humanidade depositada sobre o presente projeto em análise, devo concluir que não pode o mesmo prosperar por inconstitucional e ilegal.

Era o que tinha pra relatar!

Câmara Municipal de Mococa, 27 de Maio de 2009.



Daia Gomes dos Santos

Assessora Jurídica

OAB/SP nº. 246.972





PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE SÃO PAULO

ACÓRDÃO

TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE SÃO PAULO
ACÓRDÃO/DECISÃO MONOCRÁTICA
REGISTRADO(A) SOB N.º



01690773

Vistos, relatados e discutidos estes autos de AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE DE LEI nº 151 994-0/2-00, da Comarca de SÃO PAULO, em que é requerente SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES DE PASSAGEIROS DO ESTADO DE SÃO PAULO sendo requeridos PREFEITO DO MUNICÍPIO DE CAMPO LIMPO PAULISTA, PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE CAMPO LIMPO PAULISTA:

ACORDAM, em Órgão Especial do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, proferir a seguinte decisão: "JULGARAM A AÇÃO PROCEDENTE. V. U.", de conformidade com o voto do Relator, que integra este acórdão.

O julgamento teve a participação dos Desembargadores ROBERTO VALLIM BELLOCCHI (Presidente), JARBAS MAZZONI, RUY CAMILO, PASSOS DE FREITAS, MARCO CÉSAR, MUNHOZ SOARES, WALTER DE ALMEIDA GUILHERME, SOUSA LIMA, CANGUÇU DE ALMEIDA, CELSO LIMONGI, VIANA SANTOS, PENTEADO NAVARRO, IVAN SARTORI, MAURÍCIO FERREIRA LEITE, OSCARLINO MOELLER, PALMA BISSON, ARMANDO TOLEDO, MÁRIO DEVIENNE FERRAZ, NELSON CALANDRA, RENATO SARTORELLI, DEBATIN CARDOSO e PAULO TRAVAIN.

São Paulo, 05 de março de 2008.

ROBERTO VALLIM BELLOCCHI

Presidente

ALOÍSIO DE TOLEDO CÉSAR
Relator



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

VOTO 17314

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE N° 151.994-0/2-00
RECTE.: SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES DE
PASSAGEIROS DO ESTADO DE SÃO PAULO - SETPESP
RESCO.: PREFEITO DO MUNICÍPIO DE CAMPO LIMPO PAULISTA
E OUTRO

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE - Lei n. 1.870, de 27.6.2007, do Município de Campo Limpo Paulista, que dispõe sobre a implantação de dispositivo especial para embarque e desembarque de passageiros em veículos da frota de ônibus pertencente ao sistema de transporte coletivo urbano de Campo Limpo Paulista - Lei aprovada por iniciativa da Câmara Municipal, em flagrante vício de iniciativa, uma vez que nenhum projeto de lei que implique a criação ou o aumento de despesa pública será sancionado sem que dele conste a indicação dos recursos disponíveis, próprios para atender aos novos encargos - Art. 25 da Constituição do Estado de São Paulo - Violação, ademais, do princípio que prevê independência e harmonia entre os Poderes - Ação julgada procedente.

O SETPESP ingressou com a presente ação direta de inconstitucionalidade da Lei Municipal nº 1870, de Campo Limpo Paulista, que dispõe sobre adaptação dos ônibus utilizados no transporte coletivo urbano para o acesso e o transporte de pessoas portadoras de deficiência física

Alega-se vício de iniciativa, uma vez que, conforme preceito da Constituição Estadual, a competência para legislar sobre assuntos relacionados a serviços públicos cabe privativamente ao Executivo

Outro fundamento é a invasão, pelo Município, da competência da União para legislar sobre a adaptação de ônibus e logradouros

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE N° 151.994-0/2-00 - SÃO PAULO - VOTO 17314



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

públicos para uso de pessoas com deficiência, o que seria uma violação ao art 55 da Constituição Estadual, reforçada nos art 227 e 244 da Constituição Federal

Ainda, essa Lei seria uma afronta ao contrato firmado entre as partes e às condições da proposta ofertada à época da licitação, além de afetar o equilíbrio financeiro do contrato pela inexistência de previsão orçamentária, prejudicando direito adquirido

Este Relator deferiu a liminar, com base no art 13 da Lei Orgânica do Município

Citado, o Procurador-Geral do Estado não demonstrou interesse na defesa do ato impugnado

O eminente Procurador de Justiça, em seu parecer, manifestou-se pela procedência da ação

Tanto a Prefeitura da Cidade quanto a Câmara Municipal de Campo Limpo Paulista prestaram informações

É o breve relatório

Inicialmente, reconhece-se ao Sindicato autor competência legal para propor ação direta de constitucionalidade, uma vez que a Constituição do Estado de São Paulo, em seu art 90, repetindo o art 667 do Regimento Interno deste Tribunal prevê expressamente esse direito

Trata-se, em verdade, de lema que já foi inúmeras vezes tratado por este Órgão Especial, sempre em favor da legitimidade ativa dos sindicatos para tanto

A lei municipal em exame prevê a necessidade de adaptação de ônibus de transporte urbano como forma de permitir o acesso de pessoas portadoras de deficiência física



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

A sua motivação, portanto, é das mais nobres, mas, infelizmente, da forma com que foi aprovada, por iniciativa da Câmara dos Vereadores, resulta em usurpação da competência privativa do Prefeito, a quem a Constituição do Estado de São Paulo, em seu art 47, II, outorga competência para a direção superior da administração local

A referida lei não chega a atribuir expressamente tarefas ao Executivo local, conforme bem anotado pelo eminente Procurador de Justiça em seu parecer, mas sem dúvida gera despesas e encargos sem a necessária previsão prévia de receitas, porque impõe ao Executivo a adaptação de espaços aos deficientes, assim como a exibição do "Símbolo Internacional de Acesso"

Trata-se, portanto, de clara hipótese de vício de iniciativa, que impõe a necessidade de declarar, na forma pedida, a constitucionalidade da referida lei

Lembro que o tema já foi objeto de decisão deste Órgão Especial, cuja ementa está assim expressa

"Ação direta de constitucionalidade de lei - Lei n. 11.040, de 12 de novembro de 2001 - Dispõe sobre a implantação de dispositivo especial para embarque e desembarque de deficientes físicos em veículos da frota de ônibus pertencente ao sistema de transporte urbano do Município de Campinas e dá outras providências - Reconhecimento da legitimidade ativa "ad causam" do sindicato requerente - Inconstitucionalidade da lei impugnada, em virtude de vício de iniciativa e ofensa ao princípio da separação de poderes - Ação julgada procedente". (ADI n. 115.805.0/8-00 - Relator Paulo Fráncio).



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

Fls. n.º 45 LPS
Proc. 498 4, 2009

De conformidade com o que dispõe a Constituição do Estado de São Paulo, em seu art 25, “**Nenhum projeto de lei que implique a criação ou o aumento de despesa pública será sancionado sem que dele conste a indicação dos recursos disponíveis, próprios para atender aos novos encargos**”.

De outra parte, a mesma Constituição do Estado de São Paulo, em seu art 5º, resguarda com toda clareza o princípio da independência e harmonia entre os Poderes, vedando a qualquer um deles delegar atribuições a outro

Pelo meu voto, portanto, em face do vício de iniciativa e de usurpação dos poderes privativos do Prefeito Municipal pela Câmara de Vereadores, julgo procedente a presente ação e declaro a constitucionalidade da Lei n 1 870, de 27 6 2007, do Município de Campo Limpo Paulista

Comunique-se desta decisão o Prefeito Municipal e o Presidente da Câmara Municipal



ALOÍSIO DE TOLEDO CESAR

Des. Relator



LFSD
Nº 70019759844
2007/CÍVEL

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE.
DIREITO PÚBLICO NÃO ESPECIFICADO. LEI
MUNICIPAL DE INICIATIVA DO PODER
LEGISLATIVO QUE IMPÕE À MUNICIPALIDADE E
AS EMPRESAS PÚBLICAS OU PRIVADAS A
INSTALAÇÃO DE PLACAS INDICATIVAS DE RUAS
E CEP NOS ABRIGOS DE EMBARQUE E
DESEMBARQUE DO TRANSPORTE COLETIVO DE
PASSAGEIROS DO MUNICÍPIO DE VIAMÃO.
AFRONTA DE NATUREZA FORMAL E MATERIAL À
CONSTITUIÇÃO. MATÉRIA RELATIVA À
ORGANIZAÇÃO ADMINISTRATIVA RESERVADA À
INICIATIVA PRIVATIVA DO CHEFE DO PODER
EXECUTIVO. VIOLAÇÃO À SEPARAÇÃO DOS
PODERES E REPARTIÇÃO CONSTITUCIONAL DE
COMPETÊNCIA. ONERAÇÃO À EXECUÇÃO
ORÇAMENTÁRIA SEM PRÉVIA ESTIPULAÇÃO DA
FONTE DE CUSTEIO.
AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE
JULGADA PROCEDENTE. UNÂNIME.

AÇÃO	DIRETA	DE	ÓRGÃO ESPECIAL
INCONSTITUCIONALIDADE			
Nº 70019759844		COMARCA DE PORTO ALEGRE	
PREFEITO MUNICIPAL DE VIAMAO			REQUERENTE
CAMARA MUNICIPAL DE VEREADORES DE VIAMAO			REQUERIDA
PROCURADOR GERAL DO ESTADO			INTERESSADO

ACÓRDÃO

Vistos, relatados e discutidos os autos.

Acordam os Desembargadores integrantes do Órgão Especial
do Tribunal de Justiça do Estado, à unanimidade, em julgar procedente a
ação.

Custas na forma da lei.



Fls. n.º 47 LPS
Proc. 498 2009

LFSD
Nº 70019759844
2007/CÍVEL

Participaram do julgamento, além do signatário, os eminentes Senhores DES. DANÚBIO EDON FRANCO (PRESIDENTE), DES. JOSÉ EUGÊNIO TEDESCO, DES. PAULO AUGUSTO MONTE LOPES, DES. ARISTIDES PEDROSO DE ALBUQUERQUE NETO, DES. VLADIMIR GIACOMUZZI, DES. ARAKEN DE ASSIS, DES. LUIZ ARI AZAMBUJA RAMOS, DES. JOÃO CARLOS BRANCO CARDOSO, DES. ROQUE MIGUEL FANK, DES. LEO LIMA, DES. JORGE LUÍS DALL'AGNOL, DES. MARCELO BANDEIRA PEREIRA, DES. JOSÉ AQUINO FLÔRES DE CAMARGO, DES. ARNO WERLANG, DES. ADÃO SÉRGIO DO NASCIMENTO CASSIANO, DES. CARLOS EDUARDO ZIETLOW DURO, DESA. MARIA ISABEL DE AZEVEDO SOUZA, DES. ALZIR FELIPE SCHMITZ, DES. MÁRIO ROCHA LOPES FILHO, DES. SYLVIO BAPTISTA NETO E DES SÉRGIO FERNANDO SILVA DE VASCONCELLOS CHAVES

Porto Alegre, 08 de outubro de 2007.

**DES. LUIZ FELIPE SILVEIRA DIFINI,
Relator.**

RELATÓRIO

DES. LUIZ FELIPE SILVEIRA DIFINI (RELATOR)

Trata-se ação direta de constitucionalidade proposta pelo Prefeito Municipal de Viamão contra a Lei Municipal nº 3.531/07, por ofensa aos artigos 8º, 10º, 60, II, "d", 61, I e 82, III, VII da Constituição Estadual.

Sustenta que a lei impugnada trata de matéria reservada à iniciativa do Chefe do Executivo, uma vez que diz respeito à organização administrativa, ferindo, portanto, o princípio da separação dos Poderes.



Fis. n.º 48 2PS
Proc. 498,2009

LFSD
Nº 70019759844
2007/CÍVEL

Refere que entre os princípios a que se subordina o Município como ordena o art. 8º da CE, avulta o do art. 30, V, da Constituição Federal, segundo o qual a ele incumbe organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluindo o de transporte coletivo, que tem caráter essencial.

Reitera que a indigitada lei de iniciativa parlamentar, importou, no que respeita ao seu processo de formação, na usurpação de iniciativa constitucionalmente reservada ao Chefe do Executivo.

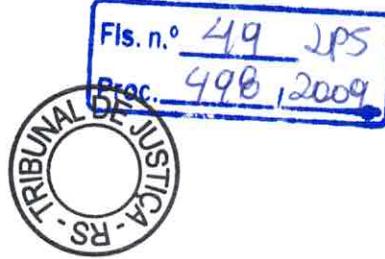
Assevera o vício de inconstitucionalidade da lei em comento, em razão da invasão de atribuição em sua formação, inadmissível, já que quebra a harmonia entre os Poderes.

Ressalta que a referida lei ao impor a adequação das suas normas no prazo de até seis meses está intervindo na execução orçamentária, já que a obrigação de efetuar as obras resultaria em despesas, contrariando assim o disposto no art. 61, I, da Constituição Estadual.

Aduz, também, que a ingerência indevida por parte do Legislativo Municipal afronta o artigo 61, I da Constituição Estadual, pois implica em aumento de gastos sem a correspondente fonte de custeio.

Requer seja concedida liminarmente, *inaudita altera pars*, a sustação dos efeitos da Lei Municipal nº 3.531/2007 por ofensa ao artigo 8º caput e artigo 10 da Constituição Estadual, porquanto presentes os requisitos do *fumus boni juris* e do *periculum in mora*. Ao final, requer a declaração de inconstitucionalidade da Lei precipitada em consonância à Constituição Estadual.

Às fls. 84/88 restou concedida a liminar pleiteada, suspendendo a vigência da Lei Municipal nº 3.531, de 02 de abril de 2007.



LFSD
Nº 70019759844
2007/CÍVEL

Notificadas, as autoridades responsáveis pela edição da norma não prestaram informações (fl. 101).

Citada a Procuradora-Geral do Estado, pugna pela manutenção da totalidade da lei questionada (fl. 100).

Ouvido, o Ministério Público (fls. 103/104) emitiu parecer no sentido da procedência da presente ação direta de constitucionalidade.

É o relatório.

VOTO

DES. LUIZ FELIPE SILVEIRA DIFINI (RELATOR)

Como mencionado por ocasião da apreciação do pedido de liminar, o a existência de confronto, de natureza formal e material, existente entre o disposto na Lei Municipal nº 3.531/2007, de 02 de abril de 2007, de Viamão, ora impugnada, e o preconizado pelo art. 30, inciso V da Constituição Federal combinado com os termos dos artigos 8º, 10 e 61, inciso I, da Constituição Estadual, e com o art. 39 da Lei Orgânica Municipal, resta evidenciado pela simples leitura dos referidos dispositivos. Observe-se:

Lei nº 3.531/2007

.....
Art. 1º - Os novos abrigos/coberturas de ônibus, construídos e instalados pela municipalidade e/ou empresas concessionárias de ônibus e/ou empresas e/ou instituições públicas ou privadas, nos ponto de embarque e desembarque do transporte coletivo de passageiros do município de Viamão, serão dotados de dispositivo (placa e/ou escrita) indicativo da denominação de Rua/Avenida/Estrada/Rodovia/Beco, com o respectivo CEP (Código de Endereçamento Postal) e Bairro/Vila, da via pública onde for instalado/construído o abrigo.

Art. 2º - Fica estipulado um prazo máximo, de até seis meses, para adequação com a determinação disposta no caput deste artigo, dos abrigos, coberturas de



LFSD
Nº 70019759844
2007/CÍVEL

ônibus e/ou empresas e/ou instituições públicas e/ou privadas, nos pontos de embarque e desembarques do transporte coletivo de passageiros do município de Viamão.

Art. 3º - Os dispositivos (placas e/ou escritas) indicativas de que trata o caput do artigo 1º. Deverão ser dispostos no frontispício do equipamento urbano (abrigos, cobertura de ônibus) de forma frontal à via.

Art. 4º - A Prefeitura está autorizada a buscar apoio publicitário, para o cumprimento dos dispositivos desta Lei.

Art. 5º - O Poder Executivo regulamentará, no que couber e que não conste nesta Lei, no prazo máximo de 30 dias.

Art. 6º- Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Art. 7º - Revogam-se as disposições em contrário.

Constituição Federal

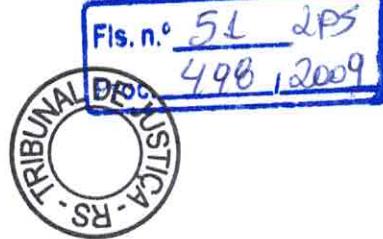
.....
Art. 30. Compete aos Municípios:

.....
V – organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;

Constituição Estadual

.....
Art. 8º - O Município, dotado de autonomia política, administrativa e financeira, reger-se-á por lei orgânica e pela legislação que adotar, observados os princípios estabelecidos na Constituição Federal e nesta Constituição.

.....
Art. 10 – São Poderes do Município, independentes e harmônicos entre si, o Legislativo, exercido pela



LFSD
Nº 70019759844
2007/CÍVEL

Câmara Municipal, e o Executivo, exercido pelo Prefeito.

.....
Art. 61 – Não será admitido aumento na despesa prevista:

I – nos projetos de iniciativa privativa do Governador, ressalvado o disposto no art. 152.

Lei Orgânica Municipal

.....
Art. 39 – São de iniciativa privativa do Prefeito, os Projetos de Lei e Emendas à Lei Orgânica que disponham sobre:

.....
IV – organização administrativa dos serviços do Município;

.....
VI – Plano Plurianual de Diretrizes Orçamentárias e Orçamento Anual.

Verifica-se, como também já declinado por ocasião da decisão liminar, que a matéria regulada pela lei impugnada refere-se à organização administrativa, matéria reservada à competência privativa do Chefe do Poder Executivo, nos termos dos artigos 39, inciso IV da Lei Orgânica Municipal que está em estrita observância ao princípio da simetria do modelo constitucional, assim reproduzindo o disposto no art. 82, inciso VII da Constituição Estadual e art. 61, §1º, II, “b” da Constituição Federal.

Dessa forma, inequivocamente, na hipótese dos autos, em que a lei em pauta teve iniciativa no Poder Legislativa, resta afrontada a repartição de competência e de Poderes constitucionalmente estabelecida, de observância cogente pelos Municípios, nos termos dos artigos 8º e 10, caput, da Constituição Estadual, acima transcritos.

Ainda, relativamente à alegada afronta material, também merece acolhida a presente ação, uma vez que não observados pela legislação



Fls. n.º 52 2PS
Proc. 498, 2009

LFSD
Nº 70019759844
2007/CÍVEL

municipal em questão os ditames referentes à execução orçamentária do Município, impondo a este a efetivação de despesas não previstas no respectivo orçamento, inexistindo, portanto, a respectiva fonte de custeio, o que importa contrariedade ao disposto no já reproduzido art. 61, inciso I, da Constituição Estadual.

Pelo exposto, JULGO PROCEDENTE A AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE, para declarar a constitucionalidade da Lei Municipal nº 3.531, de 02 de abril de 2007, do Município de Viamão.

TODOS OS DESEMBARGADORES VOTARAM DE ACORDO COM O RELATOR.

DES. DANÚBIO EDON FRANCO- PRESIDENTE - AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE Nº 70019759844, COMARCA DE PORTO ALEGRE: "À UNANIMIDADE, JULGARAM PROCEDENTE A AÇÃO." NÃO PARTICIPARAM DO JULGAMENTO, POR MOTIVO JUSTIFICADO, OS DESEMBARGADORES OSVALDO STEFANELLO E ARMINIO JOSÉ ABREU LIMA DA ROSA.

CFSC



Fis. n.º 53 LPS
Proc. 498, 2009

Câmara Municipal de Mococa

PODER LEGISLATIVO

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E REDAÇÃO

REFERÊNCIA: Projeto de Lei nº.41/2009.

INTERESSADO: Vereador Eduardo Antônio Baisi.

ASSUNTO: Dispõe sobre ponto de embarque e desembarque de passageiros de uso do transporte coletivo na cidade de Mococa.

RELATOR: Adilson Aparecido Guisso.

RELATÓRIO

Trata-se de Projeto de Lei, cujo objetivo é de construir novos pontos de ônibus “circulares” de embarque e desembarque de passageiros na cidade de Mococa .



Câmara Municipal de Mococa

PODER LEGISLATIVO

Analisando o projeto em questão, concluo que não deve o mesmo prosperar, haja vista, incorrer em usurpação de competência por parte do Poder Legislativo, conforme expressamente prevê o Art. 47, II, da Constituição do Estado, e o Art. 35, inciso IV da LOM.

Importante ressaltar que, o referido projeto, também gerará despesas ao Poder Executivo, sem a previsão prévia de receitas, o que também é vedado pelo Art. 37, inciso I da LOM.

À VISTA DE TODO O EXPOSTO, relato ser o Projeto de Lei em questão ~~inconstitucional~~ e ilegal.

Sala das Comissões, 15 de Junho de 2009.

Adilson Aparecido Guisso

Relator


Francisco S. Gabriel Fernandes
Vereador



Fls. n.º 55 LPS
Proc. 498, 2009

Câmara Municipal de Mococa
PODER LEGISLATIVO

Mococa, 06 de julho de 2009.

Exmo. Sr. Presidente:

Com fundamento no parágrafo 2º. do art.188 do Regimento Interno, estamos solicitando de Vossa Excelência as providências necessárias visando a retirada e consequente arquivamento dos Projetos de Leis nºs.041/2009, 060/2009, 061/2009, 063/2009, 064/2009, 066/2009, 069/2009, 074/2009 e 075/2009, de nossa autoria, tramitando nas Comissões Permanentes, para que possamos melhor analisá-los.

Na oportunidade apresentamos os protestos de estima e consideração.

Eduardo Baisi
EDUARDO ANTÔNIO BAISI
Vereador

**Exmo. Sr.
Francisco Carlos Cândido
DD. Presidente da Câmara Municipal
Mococa**

*Francisco Carlos Cândido
Presidente*

ATENDA-SE