

Of. nº 679/GP.

Paço dos Açorianos, 18 de setembro de 2009.

Senhor Presidente:

Tenho a honra de submeter à apreciação dessa colenda Câmara o presente Projeto de Lei Complementar que “Dispõe sobre a acessibilidade orientada pelo desenho universal no Município de Porto Alegre, institui o Plano Diretor de Acessibilidade de Porto Alegre, que estabelece normas gerais e critérios básicos, para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida.”

Este Projeto de Lei Complementar tem como objeto estabelecer normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida no Município de Porto Alegre.

Inicialmente, é importante destacar o que é um Plano Diretor de Acessibilidade:

O Plano Diretor de Acessibilidade (PDAC) é o dispositivo legal que estabelece condicionantes e diretrizes para projetos, intervenções urbanísticas e no sistema de transporte, com critérios específicos de acessibilidade.

Garante o direito pleno de ir e vir, orientado pelo desenho universal, para pessoas com deficiência (PcDs) ou com mobilidade reduzida.

Identifica as necessidades de adequações do meio físico, nos novos projetos e intervenções de médio e longo prazo, os quais contribuirão para a qualificação progressiva e integrada dos espaços públicos e privados, de uso coletivo, garantindo a incorporação do desenho universal.

A Sua Excelência, o Vereador Sebastião Melo,
Presidente da Câmara Municipal de Porto Alegre.

Cria critério de integração e identificação com o tema proposto entre todos os projetos e programas, tanto do poder público quanto da iniciativa privada, para a total valorização e implantação da Acessibilidade Universal. Estabelece forma e organiza a participação dos diversos segmentos envolvidos no processo.

Promove a transversalidade das informações sobre acessibilidade no Município de Porto Alegre, para subsidiar as decisões institucionais e que também viabilizem transparência destas decisões à sociedade.

A acessibilidade não se restringe às pessoas com deficiência, usuários de cadeiras de rodas, pessoas com perda de visão ou audição, parcial ou total, mas também às pessoas idosas, obesas, gestantes, com estatura baixa acentuada ou com mobilidade momentaneamente reduzida. A partir do Censo do IBGE do ano de 2000, por amostragem, identificam-se em Porto Alegre cerca de 200.000 (duzentas mil) PcDs, e mais 12% (doze por cento) da população total é considerada idosa. Só esses números já evidenciam que mais de 1/3 (um terço) da população do Município tem alguma dificuldade sensorial, motora ou intelectual.

Por ocasião do início da reavaliação do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental de Porto Alegre (primeiro semestre de 2007 e ainda tramitando no Legislativo Municipal), observa-se a falta de abordagem das questões de acessibilidade e de mobilidade urbana, que têm como objetivo geral qualificar a circulação e o transporte urbano, propiciando deslocamentos na cidade e atendendo às distintas necessidades da população. Porém, não pode ser uma abordagem genérica e conceitual. Deve ser uma regulamentação específica das questões de acessibilidade urbanística, sua implicação na acessibilidade arquitetônica, de transporte e de comunicação das pessoas com deficiência pautada pelas diretrizes do desenho universal.

A partir do Decreto Federal nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004, que regulamenta as Leis Federais nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida e dá outras providências, o entendimento do que é acessibilidade passa do individual para o coletivo, do conceito para o direito do ser humano e do mínimo para o universal.

Quando da realização da I Conferência Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência, aprovou-se a proposta de que, em municípios com mais de 20 mil habitantes, deveriam os executivos municipais trabalhar o tema acessibilidade com a atenção merecida. Porto Alegre traz o diferencial – retorna a essa abordagem na II

Conferência Municipal dos Direitos das Pessoas com Deficiência e ratifica a necessidade de criação do PDAc. Nesse mesmo encontro, foi assinado o compromisso com a Agenda Social para as PcDs junto com a Coordenaria Nacional para Integração da Pessoa com Deficiência (CORDE) e este Executivo revelou-se pragmático na condução dessas questões.

Nas mais de 30 reuniões que envolveram desde a criação do Grupo de Trabalho de Acessibilidade (Portaria nº 45, de 6 de abril de 2009; e Portaria nº 97, de 29 de maio de 2009), passando por encontros com os conselhos de profissionais e de classes, com os moradores das maiores regiões de Porto Alegre e, finalmente, em Audiências Públicas, discutiu-se ampla e detalhadamente uma proposta ímpar, sem similar no Brasil – eis um Projeto de Lei e Estudo inédito para capitais e grandes cidades do país.

Tomou-se como ponto de partida (base) o Estudo e Diagnóstico das Condições de Acessibilidade de Porto Alegre (Novembro, 2008) realizado pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da PUCRS (FAUPUCRS), por sua notória especialização, e a necessidade das PcDs, evidenciadas através da ouvidoria da Secretaria Especial de Acessibilidade e Inclusão Social (SEACIS), além de demandas coletadas em outros ambientes de discussão sobre o tema.

Com o apoio do Governo Federal, através do Ministério das Cidades e sua Secretaria de Mobilidade Urbana, juntamente com nossos próprios recursos, tivemos o suporte financeiro para o desenvolvimento da proposta, tanto na coleta inicial de dados, quanto na sua elaboração substancial. Evidencia-se, então, o total interesse dos entes federativos na questão e se cumprem as metas propostas quando o Município adere à Campanha Nacional de Acessibilidade, que tem como tema e objetivo: Acessibilidade, siga essa idéia.

O tema acessibilidade, nesta proposta, renova conceitos, acompanha a atual legislação, garante sua perenidade através do capítulo que trata da revisão de outros instrumentos legais no município e debate uma questão em especial para Porto Alegre: a Rota Acessível. Um projeto que remete a um plano que contempla as necessidades das PcDs e é tecnicamente exequível, tendo um texto com linguagem de fácil compreensão e, ao mesmo tempo, detalhado e objetivo.

Na expectativa de que o presente Projeto de Lei Complementar seja, em um breve espaço de tempo, apreciado e votado por essa colenda Câmara, renovo-lhe meus votos de admiração e apreço.

Atenciosamente,

José Fogaça,
Prefeito.

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 005/09.

Dispõe sobre a acessibilidade orientada pelo desenho universal no Município de Porto Alegre, institui o Plano Diretor de Acessibilidade de Porto Alegre, que estabelece normas gerais e critérios básicos, para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida.

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º Ficam sujeitos ao cumprimento das disposições desta Lei Complementar, sempre que houver interação com a matéria nela disposta:

I – a aprovação de projetos de natureza arquitetônica, urbanística, paisagística, de transporte, em especial a implantação e o ordenamento dos elementos de urbanização, bem como a execução de qualquer tipo de obra, permanentes ou temporárias, quando tenham destinações pública, coletiva e privada nos espaços externos de uso comum;

II – a aprovação de projeto complementar de sinalização ambiental nos espaços externos de uso comum;

III – a outorga de concessão, permissão, autorização ou habilitação de qualquer natureza; e

IV – a aprovação de projetos de natureza arquitetônica, urbanística, paisagística e de transporte, com a utilização de recursos públicos, por meio de qualquer instrumento, tais como convênio, acordo, ajuste, contrato ou similar.

Art. 2º Considera-se, para os efeitos desta Lei Complementar:

I – pessoa com deficiência é a que possui limitação ou incapacidade para o desempenho de atividade e se enquadra nas seguintes categorias:

a) deficiência física: alteração completa ou parcial de um ou mais segmentos do corpo humano, acarretando o comprometimento da função física, apresentando-se sob a forma de paraplegia, paraparesia, monoplegia, monoparesia, tetraplegia, tetraparesia, triplegia, triparesia, hemiplegia, hemiparesia, ostomia, amputação ou ausência de membro, paralisia cerebral, nanismo, membros com deformidade congênita ou adquirida, exceto as deformidades estéticas e as que não produzam dificuldades para o desempenho de funções;

b) deficiência auditiva: perda bilateral, parcial ou total, de quarenta e um decibéis (dB) ou mais, aferida por audiograma nas frequências de 500Hz (quinhentos hertz), 1.000Hz (mil hertz), 2.000Hz (dois mil hertz) e 3.000Hz (três mil hertz);

c) deficiência visual: cegueira, na qual a acuidade visual é igual ou menor que 0,05 (zero vírgula zero cinco) no melhor olho, com a melhor correção óptica; a baixa visão, que significa acuidade visual entre 0,3 (zero vírgula três) e 0,05 (zero vírgula zero cinco) no melhor olho, com a melhor correção óptica; os casos nos quais a somatória da medida do campo visual em ambos os olhos for igual ou menor que 60° (sessenta graus); ou a ocorrência simultânea de quaisquer das condições anteriores;

d) deficiência mental: funcionamento intelectual significativamente inferior à média, com manifestação antes dos 18 (dezoito) anos e limitações associadas a 2 (duas) ou mais áreas de habilidades adaptativas, tais como:

1. comunicação;
2. cuidado pessoal;
3. habilidades sociais;
4. utilização dos recursos da comunidade;
5. saúde e segurança;
6. habilidades acadêmicas;
7. lazer; e

8. trabalho;

e) deficiência múltipla: associação de duas ou mais deficiências; e

II – 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 da mobilidade, flexibilidade, coordenação motora e percepção.

Parágrafo único. O disposto no inc. II do art. 2º aplica-se, ainda, às pessoas com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos, obesos, gestantes, lactantes e pessoas com criança de colo.

Art. 3º Serão aplicadas sanções administrativas e cíveis cabíveis, previstas em lei, quando não forem observadas as normas desta Lei Complementar.

Art. 4º O Conselho Municipal dos Direitos da Pessoa com Deficiência (COMDEPA), entidades de classe e as organizações representativas de pessoas com deficiência terão legitimidade para acompanhar e sugerir medidas para o cumprimento dos requisitos estabelecidos nesta Lei Complementar.

Art. 5º Os locais com destinação pública, coletiva ou privada deverão disponibilizar acesso às áreas de atendimento às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, inclusive nos espaços externos de uso comum.

Art. 6º O atendimento nos espaços externos de uso comum dos locais com destinação pública ou coletiva às pessoas de que trata o art. 2º, compreende tratamento diferenciado e atendimento imediato.

§ 1º O tratamento diferenciado inclui, dentre outros:

I – disponibilidade de área especial para embarque e desembarque de pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida;

II – sinalização ambiental;

III – divulgação, em lugar de fácil identificação, do direito de atendimento prioritário das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida; e

IV – admissão de entrada e permanência de cão-guia ou cão-guia de acompanhamento junto de pessoa com deficiência ou de treinador, observadas as disposições do Decreto Federal nº 5.904, de 21 de setembro de 2006.

§ 2º Entende-se por imediato o atendimento prestado às pessoas referidas no art. 2º, antes de qualquer outra, depois de concluído o atendimento que estiver em andamento, observado o disposto no inc. I do parágrafo único do art. 3º da Lei Federal nº 10.741, de 1º de outubro de 2003 (Estatuto do Idoso).

§ 3º Nos serviços de emergência de atendimento à saúde, a prioridade conferida por esta Lei Complementar fica condicionada à avaliação médica em face da gravidade dos casos a atender.

§ 4º Os órgãos, empresas e instituições referidos no “caput” do art. 5º devem possuir, pelo menos, um telefone de atendimento para comunicação com e por pessoas com deficiência auditiva.

§ 5º Cabe às empresas concessionárias e permissionárias responsáveis pelos serviços de transporte coletivo assegurar o treinamento dos profissionais que trabalham nesses serviços, por instituições devidamente habilitadas, para que prestem atendimento prioritário às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida.

CAPÍTULO II DO ZONEAMENTO

Art. 7º Para fins de cumprimento desta Lei Complementar fica adotado o zoneamento utilizado para a elaboração do levantamento no documento Estudo e Diagnóstico das Condições de Acessibilidade de Porto Alegre, de 30 de novembro de 2008 (Anexo 1):

a) Área Central: com limites definidos pela I Perimetral, Av. Mauá, Av. Presidente João Goulart, Av. Loureiro da Silva, Av. Eng. Luiz Englert, Av. Paulo Gama, Rua da Conceição e dividida em 4 (quatro) quadrantes definidos pelos eixos da Av. Borges de Medeiros e Rua Duque de Caxias, a saber: Quadrante Q1 – Noroeste; Quadrante Q2 – Nordeste; Quadrante Q3 – Sudoeste; Quadrante Q4 – Sudeste; e

b) demais Áreas do Município : Setor Q5 – com limites definidos entre a I e II Perimetrais; Setor Q6 – com limites definidos entre a II e III Perimetrais; Setor Q7 – com limites definidos pela III

Perimetral e Rua Anita Garibaldi; Setor Q8 – com limites definidos a partir da III Perimetral, Rua Anita Garibaldi e Av. Bento Gonçalves; Setor Q9 – definido a partir da III Perimetral, Av. Bento Gonçalves e limites do Município; Setor Q10 – definido pelo Bairro Restinga; Setor Q11 – definido pelos Bairros Belém Novo e Lami; Setor Q12 – definido pela Ilha da Pintada.

Parágrafo único. As novas configurações e intervenções propostas para o espaço urbano, não contemplados neste zoneamento, serão regradas por esta Lei Complementar.

CAPÍTULO III DA ACESSIBILIDADE

Art. 8º Para os fins de acessibilidade, nesta Lei Complementar, considera-se:

I – acessibilidade: condição para utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, do acesso às edificações, dos serviços de transporte e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e informação, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida;

II – barreiras: qualquer entrave ou obstáculo que limite ou impeça o acesso, a liberdade de movimento, a circulação com segurança e a possibilidade das pessoas se comunicarem ou terem acesso à informação, classificadas em:

a) barreiras urbanísticas: as existentes nas vias públicas e nos espaços de uso público;

b) barreiras nas edificações: as existentes no entorno das edificações de uso público, coletivo e privado, nos espaços externos de uso comum;

c) barreiras nos transportes: as existentes nos serviços de transportes; e

d) barreiras nas comunicações e informações: qualquer entrave ou obstáculo que dificulte ou impossibilite a expressão ou o recebimento de mensagens por intermédio dos dispositivos, meios ou sistemas de comunicação, sejam ou não de massa, bem como aqueles que dificultem ou impossibilitem o acesso à informação;

III – elemento de urbanização: mobiliário urbano, construções efêmeras e qualquer componente das obras de urbanização, tais como os referentes à pavimentação, saneamento, distribuição de energia elétrica, iluminação pública, abastecimento e distribuição de água, paisagismo e os que materializam as indicações do planejamento urbanístico;

IV – sinalização ambiental: sistemas de elementos de informação que utilizam os meios visual, tátil e sonoro em conformidade com a Norma Brasileira (NBR 9050), da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) e demais referências normativas e leis vinculadas ao tema acessibilidade;

V – ajuda técnica: os produtos, instrumentos, equipamentos ou tecnologias adaptados ou especialmente projetados para melhorar a funcionalidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida, favorecendo a autonomia pessoal, total ou assistida;

VI – edificações de uso público: aquelas administradas por entidades da administração pública, direta e indireta, ou por empresas prestadoras de serviços públicos e destinadas ao público em geral;

VII – edificações de uso coletivo: aquelas destinadas às atividades de naturezas comercial, hoteleira, cultural, esportiva, financeira, turística, recreativa, social, religiosa, educacional, industrial e de saúde, inclusive as edificações de atividades da mesma natureza;

VIII – edificações de uso privado: aquelas destinadas à habitação, que podem ser classificadas como unifamiliar, multifamiliar e unifamiliar em condomínio habitacional;

IX – desenho universal: concepção de espaços, artefatos e produtos que visam atender simultaneamente todas as pessoas, com diferentes características antropométricas e sensoriais, de forma autônoma, segura e confortável, constituindo-se nos elementos ou soluções que compõem a acessibilidade;

X – rota acessível: percurso de interligação contínua, sinalizada e sistêmica entre os elementos que compõem a acessibilidade, destinada à circulação de pessoas compreendendo espaços externos de uso comum, especificados nesta Lei Complementar, em pelo menos um de seus acessos ou entradas;

XI – faixa de elementos de urbanização: área da calçada destinada a implantação de elementos de urbanização, mediante a autorização do Poder Público;

XII – piso tátil: piso caracterizado pela diferenciação de cor, textura, material, forma, determinado a constituir aviso (tátil de alerta) ou guia (tátil direcional) perceptível por pessoas com deficiência visual;

XIII – adaptado: espaço, edificação, serviços de transporte, elemento de urbanização cujas características originais foram alteradas posteriormente para serem acessíveis, em conformidade com as normas da ABNT, vinculadas ao tema da acessibilidade;

XIV – adequado: espaço, edificação, serviços de transporte, elemento de urbanização cujas características foram originalmente planejadas para serem acessíveis, em conformidade com as normas da ABNT, vinculadas ao tema da acessibilidade;

XV – calçada: parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pessoas e, quando possível, à implantação de elementos de urbanização em compatibilidade com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB); e

XVI – passeio: parte da calçada ou pista de rolamento, neste último caso separado por pintura ou elemento físico, livre de interferências destinada à circulação exclusiva de pessoas e, excepcionalmente, de ciclistas em compatibilidade com o CTB.

Art. 9º A formulação, implementação e manutenção das ações de acessibilidade atenderão às seguintes premissas básicas:

I – a priorização das necessidades, a programação em cronograma e a reserva de recursos para a implantação das ações; e

II – o planejamento, de forma continuada e articulada, entre os setores envolvidos.

CAPÍTULO IV DA IMPLEMENTAÇÃO DA ACESSIBILIDADE URBANÍSTICA E SUA IMPLICAÇÃO NA ACESSIBILIDADE ARQUITETÔNICA E PAISAGÍSTICA

Seção I Das Condições Gerais

Art. 10. Na promoção da acessibilidade, serão observadas as regras gerais previstas nesta Lei Complementar, complementadas pelas normas técnicas da ABNT, demais referências normativas e legais vinculadas ao tema acessibilidade.

Art. 11. A concepção e a implantação dos projetos urbanísticos, arquitetônicos, paisagísticos e de elementos de urbanização, devem atender aos princípios do desenho universal, em conformidade com as normas técnicas da ABNT, e as regras contidas nesta Lei Complementar e demais referências normativas e legais vinculadas ao tema acessibilidade.

Art. 12. Em qualquer intervenção nas vias, praças, logradouros, parques, verdes complementares, próprios municipais e demais espaços de uso público, 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 com deficiência ou com mobilidade reduzida, durante e após a sua execução, em conformidade com as normas técnicas da ABNT e demais referências normativas vinculadas ao tema acessibilidade, na legislação específica e nesta Lei Complementar, observadas as disposições do art. 11, § 1º, do Decreto Federal nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004.

Parágrafo único. Excepcionalmente, face às características do logradouro, poderão a Secretaria Municipal de Obras e Viação (SMOV), a Secretaria Municipal do Meio Ambiente (SMAM), a Secretaria de Planejamento Municipal (SPM) e a Secretaria Municipal da Cultura (SMC) aprovar a construção de rampa na calçada bem como a construção de degraus, quando a inclinação longitudinal for superior a 5% (cinco por cento), em conformidade com a NBR 9050.

Art. 13. A construção, reforma, reconstrução, transladação ou ampliação nos espaços externos de uso comum das edificações de uso público ou coletivo, ou a mudança de destinação para estes tipos de usos, deverão ser executadas de modo que sejam adequadas ou adaptadas à pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida, em conformidade com as normas técnicas da ABNT e demais referências normativas e legais vinculadas ao tema acessibilidade.

Parágrafo único. Deve ser observado e confirmado o cumprimento das regras de acessibilidade, previstas nesta Lei Complementar para emissão de carta de "habite-se", para concessão ou renovação de alvará de funcionamento ou outro licenciamento,

quando tiverem sido emitidos anteriormente às exigências de acessibilidade previstas nesta Lei Complementar.

Art. 14. As edificações existentes que sofrerem reforma ou outras intervenções que modifiquem a condição de acessibilidade no passeio, deverão ser licenciadas pela SMOV e acompanhadas da Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) e, após conclusão, certificados pela Secretaria Especial de Acessibilidade e Inclusão Social (SEACIS).

Seção II

Das Condições Específicas

Art. 15. A implantação de elementos de urbanização, de que trata o art. 8º, inc. III, desta Lei Complementar, deve ser executada mediante a autorização do Poder Público de acordo com o que determina esta Lei Complementar e demais referências normativas e legais vinculadas ao tema acessibilidade.

Art. 16. Todos os elementos de urbanização existentes, impossibilitados de realocação imediata, a fim de viabilizar a faixa acessível, deverão ser sinalizados de acordo com o que determina esta Lei Complementar e demais referências normativas e legais vinculadas ao tema acessibilidade.

Art. 17. A SMAM, ao estabelecer a sistemática de arborização e rearborização nos espaços públicos, deverá revisar e monitorar periodicamente, respeitando o planejamento da área e a acessibilidade, em conformidade com esta Lei Complementar e demais referências normativas e legais vinculadas ao tema acessibilidade.

Art. 18. Os semáforos para pedestres instalados nas vias públicas deverão, após análise técnica do órgão competente, estar equipados com mecanismo que sirva de guia ou orientação para a travessia de pessoa com deficiência visual, deficiência física ou com mobilidade reduzida em todos os locais onde a intensidade do fluxo de veículos, de pessoas ou a periculosidade na via assim determinarem.

Art. 19. A construção de edificações de uso privado multifamiliar e unifamiliar em condomínio habitacional e a construção, ampliação ou reforma de edificações de uso coletivo devem atender aos preceitos da acessibilidade na interligação de todas as partes abertas de uso comum, conforme os padrões das normas técnicas da ABNT e demais referências normativas e legais vinculadas ao tema acessibilidade.

Art. 20. A construção, ampliação ou reforma de edificações de uso público deve garantir acesso ao seu interior, preferencialmente pela entrada principal, livre de barreiras e de obstáculos que impeçam ou dificultem a sua acessibilidade.

Parágrafo único. No caso das edificações de uso público já existentes, pelo menos um dos acessos ao seu interior deverá ser adaptado, conforme disposto no “caput”, para garantir acessibilidade às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida.

Art. 21. Na construção, ampliação ou reforma das edificações de uso público ou de uso coletivo, os desníveis das áreas de circulação externas serão transpostos por meio de rampa ou equipamento de deslocamento vertical, quando não for possível outro acesso mais cômodo para pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida, conforme estabelecido nas normas técnicas da ABNT e demais referências normativas e legais vinculadas ao tema acessibilidade.

Art. 22. Nos estacionamentos de uso público ou de uso coletivo, serão reservados, pelo menos, 2% (dois por cento) do total de vagas para veículos que transportem pessoa com deficiência definidas nesta Lei Complementar, sendo assegurada, no mínimo, 01 (uma) vaga, em locais próximos à entrada ou ao dispositivo de deslocamento vertical das edificações, de fácil acesso à circulação de pessoas, com especificações técnicas de desenho e traçado conforme o estabelecido nas normas técnicas da ABNT e demais referências normativas e legais vinculadas ao tema acessibilidade.

Art. 23. Nos espaços externos de acesso às edificações de uso público ou de uso coletivo, é obrigatória a existência de sinalização ambiental para orientação de pessoas com deficiência, em conformidade com as normas técnicas da ABNT e demais referências normativas e legais vinculadas ao tema acessibilidade.

Seção III

Da Acessibilidade aos Bens Culturais Imóveis

Art. 24. A eliminação, redução ou superação de barreiras na promoção da acessibilidade aos bens de interesse sociocultural, deverão ser preferencialmente solucionadas pela entrada principal e submetidas a exame e aprovação da Equipe do Patrimônio Histórico e Cultural (EPAHC), da SMC.

CAPÍTULO V DA ROTA ACESSÍVEL

Art. 25. A Rota Acessível deverá ser planejada e implantada nos projetos e obras de caráter público e coletivo, compatibilizando todos os elementos de urbanização definidos nesta Lei Complementar, desobstruída de elementos de urbanização ou quaisquer outras interferências.

Parágrafo único. Caberá à SEACIS analisar periodicamente os projetos elaborados para toda a extensão da área urbana do município, acompanhando sua implantação, visando garantir uma sistemática de ordenação da rota acessível exclusiva para circulação de pessoas sobre as calçadas, largos, praças, parques, verdes complementares, orlas e outros atrativos turísticos, junto a ciclovias e vias, atendendo legislações específicas à acessibilidade da ABNT e regras gerais previstas nesta Lei Complementar.

Art. 26. Quando da elaboração, construção, ampliação ou reforma da rota acessível deverão ser considerados, na análise dos projetos e na vistoria, os itens que interligam as vias com o sistema de transporte rodoviário, cicloviário, aquaviário, metroferroviário, aeroviário e outros, bem como seus respectivos elementos, para o uso das pessoas com segurança e autonomia.

Art. 27. A SEACIS orientará a implantação dos pisos táteis de alerta e direcional nas calçadas.

§ 1º Fica a cargo do proprietário do imóvel a adaptação dos pisos táteis de alerta e direcional nas calçadas existentes ou adequação de novas, sua ligação com a rota acessível e a responsabilidade pela manutenção preventiva e permanente na extensão de toda a frente do lote.

§ 2º A responsabilidade pela adequação ou adaptação e pela manutenção preventiva e permanente das calçadas e passeios em praças, parques, verdes complementares, largos e próprios municipais, será da SMOV e da SMAM.

Art. 28. As calçadas deverão obedecer aos padrões contidos nas normas da ABNT e demais referências normativas e legais vinculadas ao tema acessibilidade.

§ 1º Os materiais para a pavimentação, reforma ou ampliação de calçadas, inclusive os de revestimento, deverão garantir superfície antiderrapante, com características mecânicas de resistência, com nivelamento uniforme e que seja de fácil substituição e manutenção, certificado por órgão competente, observando as condições e a predominância do material no local.

§ 2º Para garantir o estabelecido no “caput”, poderá ser modificado o formato original da calçada.

§ 3º É vedado o emprego de elementos construtivos sob a forma de degraus, rampas, canaletas para escoamento de água, obstáculos, entre outros elementos de urbanização definidos nesta Lei Complementar que possam obstruir a continuidade e circulação de pessoas nos passeios de calçadas, verdes complementares, próprios municipais e demais espaços de uso público e vias.

§ 4º Admite-se a inclinação transversal da superfície da calçada até 3% (três por cento).

§ 5º A declividade transversal da calçada em relação ao meio fio poderá ser modificada, mediante autorização da SMOV e da SMAM, quando se referem a ajuste face a topografia local, desde que atenda as especificações da Rota Acessível descritas nesta Lei Complementar.

§ 6º No Centro Histórico (área central), o revestimento da calçada é obrigatório conforme descrito no § 1º, desde que atendido o contido no art. 24.

§ 7º Para projetos de urbanização vinculados a Área Especial de Interesse Social I (AEIS I), a critério do Departamento Municipal de Habitação (DEMHAB) as calçadas poderão ser revestidas, conforme descrito no § 1º.

§ 8º As calçadas dos terrenos não edificadas, situados em logradouros que possuam meio fio deverão ser pavimentadas pelo proprietário conforme descrito no § 1º.

Seção I

Dos componentes

Art. 29. A rota acessível, em conformidade com os Anexos 2 a 8, integrantes desta Lei Complementar, é composta dos seguintes elementos:

I – meio fio, cordão ou guia: fileira de pedra de cantaria ou concreto que serve de remate à calçada da rua, separando a mesma da pista de rolamento, canteiros centrais, interseções, onde se torne necessário à ordenação do tráfego, cumprindo importante função de segurança, além de orientar a drenagem superficial;

II – faixa acessível: área destinada à livre circulação de pessoas, desprovida de obstáculos, elementos de urbanização, vegetação, rebaixamento de meio fio fora dos padrões de acessibilidade, para acesso de veículos, ou qualquer outro tipo de interferência permanente ou temporária;

III – faixa de acesso e serviço: área eventualmente remanescente da calçada localizada entre a faixa acessível e o alinhamento predial, este, autorizado pelo órgão competente;

IV – faixa para elementos de urbanização: área localizada junto ao meio fio, destinada à instalação de equipamentos, vegetação, arborização e outras interferências, tais como lixeiras, postes, de sinalização, iluminação pública e eletricidade, rebaixamento de meio fio para acesso de veículos em edificações, entre outros, distribuída longitudinalmente à calçada, podendo ser descontínua e a sua dimensão deve ficar entre o mínimo de 1,00m (um metro) e o máximo de 2,50m (dois vírgula cinquenta metros);

V – rebaixos ou elevação de calçada para pessoas: inclinação da superfície de piso, longitudinal ao sentido de caminhamento, onde se considera rebaixos ou elevação aqueles cuja declividade seja igual ou superior a 5% (cinco por cento), que deverão ser implantados e executados conforme especificação da Norma Brasileira (NBR 9050), bem como as determinações que seguem:

a) fiquem alinhados entre si quando localizados em lados opostos da via;

b) fiquem localizados nas esquinas, nos meios de quadra e nos canteiros divisores de pista;

c) mantenham inclinação constante e não superior a 8,33% (oito vírgula trinta e três por cento), sempre que houver circulação de pessoas na direção do fluxo, junto a travessias sinalizadas com ou sem faixa, com ou sem semáforo;

d) sejam executados os rebaixamentos da largura total da

calçada em 1,50m (um vírgula cinquenta metros) no seu sentido longitudinal e com rampas laterais com inclinação máxima de 8,33% (oito vírgula trinta e três por cento), onde a largura da calçada não for suficiente para acomodar o rebaixamento e a faixa acessível;

e) sejam executados com superfície regular, contínua, antiderrapante, resistente à intempérie e que não permitam deformações permanentes quando submetidas à aplicação de carga de, no mínimo, 250kg (duzentos e cinquenta quilogramas);

f) sejam sinalizados com piso tátil de alerta em todo o seu perímetro, em cor contrastante, com largura mínima de 0,25m (zero vírgula vinte e cinco metros) e máxima de 0,50m (zero vírgula cinquenta metros); e

g) tenham inserido na sua rampa principal o símbolo internacional de acesso (pictograma branco sobre fundo azul);

VI – semáforo luminoso: dispositivo luminoso para orientação das pessoas nas travessias de pistas de rolamento de veículos; e

VII – semáforo sonoro: dispositivo com botoeiras e sinal sonoro, para orientação de uso de pessoas com deficiência visual na travessia de pistas de rolamento de veículos.

§ 1º Os materiais utilizados na execução do meio fio, cordão ou guia, referidos no inc. I, deverão satisfazer os requisitos impostos pelas normas vigentes da ABNT e demais referências normativas e legais vinculadas ao tema da acessibilidade.

§ 2º Os materiais adotados para o piso da faixa acessível, referidos no inc. II, deverão atender as normas da ABNT e demais referências normativas e legais vinculadas ao tema acessibilidade, bem como o que determina o § 1º do art. 28 desta Lei Complementar, devendo atender as seguintes características:

I – ter superfície regular, ser contínua e antiderrapante, mesmo sob exposições a intempéries, não permitindo deformações;

II – possuir largura mínima de 0,80m (zero vírgula oitenta metros) e máxima de 1,50m (um vírgula cinquenta metros), observando-se a tabela do Anexo 8, desta Lei Complementar;

III – ter o piso inclinação transversal não superior a 3% (três

por cento);

IV – ter inclinação longitudinal não superior a 5% (cinco por cento);

V – ter na sua superfície destaque visual e tátil, devendo ser por meio de cores e texturas táteis, juntas de dilatação em relação às outras faixas da calçada;

VI – nas intervenções temporárias na faixa, a mesma deve ser recomposta em toda a sua largura, dentro da modulação original, livre de emendas ou reparo de pavimento;

VII – ter, os pisos táteis de alerta e direcional, instalação em conformidade com a Norma Brasileira (NBR 9050) e nas situações apresentadas nos Anexos 3 a 5 desta Lei Complementar; e

VIII – ter altura mínima livre de interferência de obstáculos aéreos de 2,10m (dois virgula dez metros).

§ 3º Em calçadas que não possuam faixa de elementos de urbanização, referida no inc. IV, ou que tenham dimensão inferior a 2,50m (dois virgula cinquenta metros), será admitida a instalação de abrigo de ponto de ônibus na faixa acessível, desde que este elemento não se caracterize como barreira.

§ 4º A elevação das calçadas para pessoas, referida no inc. V, poderá ser realizada quando confirmada a interferência do revestimento da via sobre a mesma e somente se autorizada pelos órgãos competentes do município.

§ 5º O semáforo luminoso, referido no inc. VI, deverá ser instalado pela SMT ou pela EPTC, sob indicação e orientação da SEACIS, nos locais de grande fluxo de veículos e de pessoas, em conformidade com as normas da ABNT e demais normas específicas.

§ 6º O semáforo sonoro, referido no inc. VII, deverá ser instalado pela SMT ou pela EPTC, sob indicação e orientação da SEACIS, nos locais de grande fluxo de veículos e de pessoas, com identificação e instruções em braile, em conformidade com as normas da ABNT e demais normas específicas.

Art. 30. Os cruzamentos e as esquinas deverão permitir boa visibilidade e fácil identificação da sinalização para livre passagem de pessoas, nas faixas de travessia.

§ 1º A distância para garantir o que determina o “caput”, deverá ser de 7 (sete) metros, medida a partir do alinhamento predial transversal à via.

§ 2º Todos os equipamentos e elementos de urbanização deverão seguir critérios de localização de acordo com o tamanho e a influência na obstrução da visibilidade, conforme normas da ABNT, do CTB e demais referências normativas e legais vigentes.

Art. 31. As travessias adequadas ou adaptadas a serem utilizadas na rota acessível deverão ser instaladas prioritariamente, nas seções da pista de rolamento, junto a semáforos, focos de pedestres, no prolongamento das calçadas e passeios, nas passarelas, nos parques, praças, canteiros, largos, vias, logradouros, verdes complementares, próprios municipais e demais espaços de uso público, em conformidade com as normas técnicas de acessibilidade da ABNT, na legislação específica e nesta Lei Complementar, bem como as seguintes características:

I – como faixa elevada no nível da calçada, sobre a pista de rolamento, devidamente sinalizada e declividade transversal não superior a 3% (três por cento); ou

II – como faixa no nível da pista, deverá ser sinalizada com faixa de travessia de pessoas.

§ 1º Nos locais onde as características ambientais e históricoculturais sejam legalmente preservadas, deve-se buscar o máximo grau de acessibilidade com mínima intervenção, reportando-se ao Plano Diretor de Arborização Urbana (PDAU) de Porto Alegre, da SMAM, ou às determinações da EPAHC.

§ 2º O revestimento dos pisos deverá observar o determinado nesta Lei Complementar e legislações específicas.

§ 3º Quando houver necessidade de transpor a pista de rolamento, em vias não sinalizadas, deverá ser implantada faixa de travessia de pedestres e sinalização, em conformidade com as normas da ABNT e demais referências normativas e legais vinculadas ao tema acessibilidade.

CAPÍTULO VI DA ACESSIBILIDADE NO TRANSPORTE

Art. 32. Para os fins de acessibilidade aos sistemas de transporte rodoviário, ciclovitário, aquaviário, metroferroviário, aeroviário e outros, consideram-se como integrantes desses serviços os veículos, terminais, estações, pontos de parada, vias principais, acessos e operação.

Art. 33. Os sistemas de transporte coletivo são considerados acessíveis quando todos os seus elementos são concebidos, organizados, implantados e adaptados segundo o conceito de acessibilidade, garantindo o uso pleno com segurança e autonomia por todas as pessoas.

Art. 34. A infraestrutura de acesso ao transporte coletivo deverá ser adequada ou adaptada e estar disponível para ser operada de forma a garantir o seu uso por pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, conforme modelo de referência do Anexo 7 desta Lei Complementar.

Art. 35. Os terminais, as estações e os pontos de parada deverão ser adequados ou adaptados, garantindo os meios de acesso e de utilização devidamente sinalizados de acordo com o art. 8º, inc. IV, desta Lei Complementar, para o uso das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, em conformidade com as normas da ABNT e demais referências normativas e legais vinculadas ao tema acessibilidade.

Art. 36. As empresas concessionárias e permissionárias e as instâncias públicas responsáveis pela gestão dos serviços de transportes coletivos, no âmbito de suas competências, deverão garantir a implantação das providências necessárias nas operações do sistema de transporte de forma a assegurar as condições de acessibilidade nos termos desta Lei Complementar, em conformidade com as normas da ABNT e demais referências normativas e legais vinculadas ao tema acessibilidade.

CAPÍTULO VII DAS COMPETÊNCIAS E RESPONSABILIDADE TÉCNICA

Art. 37. A responsabilidade pela adequação e adaptação por ocasião da aprovação de projeto de natureza arquitetônica, urbanística, paisagística, de elementos de urbanização e de transporte, quando tenham destinações públicas, privadas e coletivas, nas áreas externas, no que se refere à acessibilidade, ficará sob a responsabilidade técnica de profissionais legalmente habilitados para tal.

Parágrafo único. As adaptações observarão o método de “Avaliação Pós-Ocupação”, com a apresentação prévia à SMOV, à SEACIS, à SPM, à SMT, à EPTC e à SMAM, e em se tratando de patrimônio, a EPAHC/SMC, em suas competências específicas, de um plano de realização contendo, no mínimo, os seguintes itens:

a) caracterização do conjunto de espaços em questão e suas impossibilidades de adaptação em conformidade com as normas técnicas da ABNT e demais referências normativas e legais vinculadas ao tema acessibilidade;

b) caracterização detalhada e cronograma de execução dos procedimentos de avaliação a serem implementados; e

c) Anotação de Responsabilidade Técnica (ART), correspondente à atividade.

CAPÍTULO VIII DA RESPONSABILIDADE DE FISCALIZAÇÃO

Art. 38. Para o cumprimento do que dispõe esta Lei Complementar, fica responsável a SEACIS, reportando-se aos demais órgãos municipais para as providências cabíveis.

CAPÍTULO IX DAS PENALIDADES

Art. 39. O não cumprimento do disposto nesta Lei Complementar acarretará notificação escrita, através da qual se dará conhecimento à parte responsável para que no prazo de 30 (trinta) dias tome as providências ou medidas especificadas, sob pena da aplicação das seguintes penalidades:

I – multa de 500 UFMs (Unidades Financeiras Municipais), na primeira infração;

II – multa de 1.000 UFMs, na segunda infração;

III – multa em dobro do valor da multa prevista, progressivamente, a partir da terceira infração, inclusive, para edificações de uso privado; e

IV – suspensão de permissão, concessão ou licença de funcionamento a partir da terceira infração, inclusive.

CAPÍTULO X DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 40. Os programas e projetos municipais de desenvolvimento urbano, de urbanização, de revitalização, de recuperação ou de reabilitação incluirão ações destinadas à adaptação e adequação exigidas nesta Lei Complementar.

Art. 41. As intervenções orientadas pelo zoneamento disposto no art. 7º deverão atender aos critérios de prioridade definidos pela Comissão Técnica de Acessibilidade (CTAc), coordenada pela SEACIS.

Art. 42. Orientam-se por esta Lei Complementar, para efeito de criação ou atualização:

I – o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental (PDDUA) e Planos Diretores de Trânsito e Transporte;

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;

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

VI – demais instrumentos legais vigentes no município vinculados ao tema acessibilidade.

Parágrafo único. Os instrumentos legais, os estudos e ações citadas nos incs. deste artigo terão prazo de 2 (dois) anos para serem revisados ou implementados conforme determina esta Lei Complementar.

Art. 43. Fica criada a Comissão Técnica de Acessibilidade (CTAc), coordenada pela SEACIS, composta por 1 (um) representante titular e 1 (um) suplente dos seguintes órgãos:

I – Secretaria Especial de Acessibilidade e Inclusão Social (SEACIS);

- II – Secretaria Municipal do Meio Ambiente (SMAM);
- III – Secretaria Municipal de Turismo (SMTUR);
- IV – Secretaria Municipal da Produção, Indústria e Comércio (SMIC);
- V – Secretaria Municipal dos Transportes (SMT) e Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC);
- VI – Secretaria do Planejamento Municipal (SPM);
- VII – Secretaria Municipal de Obras e Viação (SMOV);
- VIII – Departamento Municipal de Habitação (DEMHAB);
- IX – Equipe do Patrimônio Histórico e Cultural (EPAHC), da Secretaria Municipal da Cultura (SMC);
- X – Departamento Municipal de Água e Esgotos (DMAE);
- XI – Departamento Municipal de Esgotos Pluviais (DEP); e
- XII – Departamento Municipal de Limpeza Urbana (DMLU).

§ 1º Os critérios dispostos no art. 42, a análise das propostas de revisão desta Lei Complementar, as proposições e desenvolvimento de estudos referentes ao tema acessibilidade e os casos omissos ficarão a cargo desta Comissão.

§ 2º Quando necessário, os demais órgãos da administração direta, indireta e fundacional serão convidados a participar das discussões da CTAc.

§ 3º As instituições da sociedade civil poderão ser convidadas a participar das discussões inerentes ao tema.

Art. 44. O Chefe do Poder Executivo Municipal designará, no prazo de 60 (sessenta) dias, a contar da data da vigência desta Lei Complementar, os representantes do Município na CTAc.

Art. 45. Todas as matérias pertinentes ao funcionamento da CTAc serão disciplinadas pelo seu Regimento, a ser elaborado no prazo de 60 (sessenta) dias após a posse.

Art. 46. Integram esta Lei Complementar os Anexos 1 a 8.

Art. 47. O Executivo Municipal informará aos proprietários ou responsáveis pelos imóveis públicos ou privados acerca da incidência da Rota Acessível sobre calçadas ou passeios, determinando prazo de 6 (seis) meses para adequação ou adaptação dos mesmos.

Parágrafo único. A execução da Rota Acessível deverá ser objeto de mitigação, contrapartida ou ambas, na análise de empreendimentos pela Comissão de Análise Urbanística e Gerenciamento (CAUGE).

Art. 48. Os proprietários ou responsáveis pelos imóveis, públicos ou privados, com ou sem edificações, terão o prazo de 18 (dezoito) meses, exceto o que determina o art. 47, para proceder as adequações ou adaptações necessárias, a partir da data da publicação desta Lei Complementar.

Art. 49. Esta Lei Complementar entra em vigor na data da sua publicação.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE,

José Fogaça,
Prefeito.