



**SENADO FEDERAL**  
**Senadora Mara Gabrilli**

## **PARECER Nº      , DE 2023**

Da COMISSÃO DE DIREITOS HUMANOS E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA, sobre o Projeto de Lei nº 2.552, de 2022, da Senadora Ivete da Silveira, que *dispõe sobre a rampa de acesso a calçadas*.

Relatora: Senadora **MARA GABRILLI**

### **I – RELATÓRIO**

Vem ao exame desta Comissão o Projeto de Lei (PL) nº 2.552, de 2022, de autoria da Senadora Ivete da Silveira, que altera a Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000 (Lei da Acessibilidade), para determinar que a largura de rebaixamento de calçadas à frente de faixa de travessia de pedestres tenha a mesma medida que o comprimento da faixa. A lei resultante da aprovação da matéria entra em vigor na data de sua publicação.

Na justificação da matéria, a autora argumenta que, inobstante as normas determinarem a observação do desenho universal na construção das vias públicas, é evidente a falta de padronização nas medidas das rampas das calçadas, o que é especialmente danoso a quem tem dificuldade de locomoção quando as calçadas estão defronte das travessias das ruas. Dessa forma, afirma, largas faixas de segurança costumam terminar com rampas de acesso estreitas, um obstáculo ao trânsito de cadeirantes pelas ruas do país.

A matéria foi distribuída à Comissão de Direitos Humanos (CDH) e, para decisão terminativa, à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania.

Não foram apresentadas emendas.

## II – ANÁLISE

De acordo com os incisos III e VI do art. 102-E do Regimento Interno do Senado Federal, compete à CDH opinar sobre assuntos relacionados aos direitos humanos e à proteção da pessoa com deficiência, temas que estão presentes no PL nº 2.552, de 2022.

A CCJ irá se manifestar sobre aspectos de juridicidade e constitucional do texto e, por essa razão, nosso exame aqui estará concentrado na análise do mérito da proposição.

E, nesse aspecto, a matéria é relevante e digna de acolhimento, uma vez que promove o aperfeiçoamento de nossa legislação e se inscreve no conjunto de medidas adotadas neste parlamento destinadas à construção de uma sociedade mais inclusiva e à proteção da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida.

Nesse contexto, a proposição, embora possa parecer descer a detalhes que fugiriam da competência da União para o tema, que concorre com a de Estados e Municípios, devendo limitar-se a regras gerais, tem, de fato, salvo melhor juízo, a natureza de norma geral, pois a medida alcança, imediatamente e sem intermediações, a todas as pessoas com deficiência (Constituição Federal, art. 24, inciso XIV e §§).

Entretanto, é necessário informar, ainda, que os arts. 15 e 20 do Decreto nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004, já regulamentam a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dispõe sobre as normas gerais de acessibilidade, no que se refere ao formato das rampas, remetendo o caráter mais detalhado à Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), como faz a própria Lei (art. 5º).

A ABNT publicou em 2015 e revisou em 2020 a norma registrada como NBR 9050:2020, que traz os critérios e parâmetros (incluindo proporções) para projetos de construção, instalações e iniciativas de adaptação do meio urbano e rural às condições de acessibilidade. Nessa normativa estão incluídas as medidas, especialmente aquelas relacionadas com a inclinação, o desnível, o tamanho e a área de descanso desses equipamentos.

As rampas, portanto, construídas fora desses padrões, que são os mais consentâneos com as normas do desenho universal, estão em desacordo com a legislação vigente, cabendo a iniciativa de fiscalização às autoridades competentes, em especial, ao Ministério Público.

O que se vê, porém, é que a normatização por decreto e por norma técnica da ABNT não logra se impor. **É nessa medida que nos parece que, ainda que pareça redundante, vale a pena tratar o assunto, sim, por meio de lei.** Cuida-se aqui de tornar mais nítida a referência a ser observada nas construções desses equipamentos públicos, que devem preferencialmente ser do mesmo tamanho das faixas de pedestres, e nunca inferiores a 1,50 m de largura.

A calçada rebaixada é um recurso fundamental para que todos que apresentam alguma dificuldade de locomoção possam exercer, sem obstáculos, o direito humano básico de poder ir e vir. Não pode apresentar, portanto, medidas aleatórias, que se convertam elas mesmas em potencial risco para a segurança dessas pessoas.

Por isso, propomos um substitutivo ao PL com emendas que trazem para a lei, de maneira geral e simplificada, as características mínimas a serem adotadas no rebaixamento de calçadas, de modo a garantir que elas sejam, de fato, um fator de desembaraço da mobilidade e não se convertam em mais um obstáculo. Também adotamos o prazo de um ano para que as medidas sejam implantadas porque, afinal, não se trata de obras complexas, mas da observação de aspectos que deveriam até parecer óbvios, dada a finalidade para as quais as rampas são construídas.

No substitutivo, realizamos, ainda, ajustes de técnica legislativa ao texto. O primeiro é para informar na ementa que o PL se destina a alterar a Lei nº 10.098, de 2000; o seguinte, para introduzir a modificação proposta pela matéria, na forma descrita no parágrafo anterior, no art. 5º da Lei de Acessibilidade, em vez do art. 3º, isso porque o art. 5º já contém regras sobre passagens de pedestres, escadas e rampas.

### III – VOTO

Conforme o exposto, o voto é pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 2.552, de 2022, com o seguinte substitutivo:

**EMENDA Nº -CDH (SUBSTITUTIVO)****PROJETO DE LEI Nº 2.552, de 2022**

Altera a Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000 (Lei de Acessibilidade), para dispor sobre o rebaixamento de calçada na faixa de travessia de pedestre.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** Esta Lei dispõe sobre o rebaixamento de calçada na faixa de travessia de pedestre.

**Art. 2º** A Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 5º** .....

§1º A calçada rebaixada deve ser construída na direção do fluxo da travessia de pedestres, quando se destinar a promover a concordância de nível entre a calçada e o leito do trânsito de veículos.

§2º O rebaixamento da calçada nesses casos deve ter inclinação menor que 5% (cinco por cento), no sentido longitudinal da rampa central e nas abas laterais, com largura preferencialmente igual ao comprimento da faixa de pedestres, e nunca inferior a 1,50 metro.

§3º Os rebaixamentos devem ser alinhados entre si.”(NR)

**Art. 3º** Esta Lei entra em vigor após decorridos trezentos e sessenta dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relatora