PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

GABINETE DO PREFEITO

OFÍCIO AO LEGISLATIVO

São Paulo, 20 de setembro de 2021.

Câmara Municipal de São Paulo

A/C: Excelentíssimo Senhor Milton Leite

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

ASSUNTO: Ofício SGP - 12 nº 539/2021

Senhor Presidente,

Em atenção ao pedido de subsídios formulado pela Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, conforme Ofício SGP-12 nº 539/2021, acerca do Projeto de Lei nº 265/19, de autoria do Vereador Aurélio Nomura, que cria direito ao uso de áreas demarcadas para embarque e desembarque de passageiros com deficiência ou mobilidade reduzida, encaminho a essa Presidência cópia das informações prestadas pela Secretaria Municipal da Pessoa com Deficiência, pela Companhia de Engenharia de Tráfego e pela Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes.

Na oportunidade, renovo-lhe meus protestos de apreço e consideração.

BRUNA BORGHETTI CAMARA FERREIRA ROSA
Chefe de Gabinete da Casa Civil

Documento assinado eletronicamente por **Bruna Borghetti Camara Ferreira Rosa**, **Chefe de Gabinete**, em 14/10/2021, às 16:15, conforme art. 49 da Lei Municipal 14.141/2006 e art. 8º, inciso I do Decreto 55.838/2015

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://processos.prefeitura.sp.gov.br, informando o código verificador **052269793** e o código CRC **A0081D19**.

Matéria DOCREC 928/2021. Documento digitalizado e autenticado por OTAVIO DE CARVALHO MOREIRA, juntado ao PL 265/2021 por Otávio de Carvalho Moreira. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=329417.

autuado por Otávio de Carvalho Moreira em 14/10/2021 18:14:49.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

SECRETARIA MUNICIPAL DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA

Chefia de Gabinete

Rua Líbero Badaró, 425, 32º andar - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01009-905

Telefone: 3913-4000

Manifestação

Interessada: Câmara Municipal

Assunto: Projeto de Lei nº 265/2019, de autoria do Vereador Aurélio Nomura, que cria direito ao uso de áreas demarcadas para embarque e desembarque de passageiros com deficiência ou mobilidade reduzida.

PREF/CASA CIVIL/ATL III

Senhor Procurador Chefe,

Em atenção ao solicitado em 050497328, encaminho parecer da Assessoria Jurídica (051555533) desta Secretaria Municipal da Pessoa com Deficiência, cujo teor incidem no parecer **favorável à propositura**, atentando-se para as recomendações do mencionado parecer jurídico.

Atenciosamente,

Silvia Grecco

Secretária Municipal da Pessoa com Deficiência

Documento assinado eletronicamente por **Silvia Grecco**, **Secretário Municipal da Pessoa com Deficiência**, em 09/09/2021, às 15:46, conforme art. 49 da Lei Municipal 14.141/2006 e art. 8º, inciso I do Decreto 55.838/2015

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://processos.prefeitura.sp.gov.br, informando o código verificador **051629920** e o código CRC **D623CD5F**.

Referência: Processo nº 6010.2021/0002484-0 SEI nº 051629920

Matéria DOCREC 928/2021. Documento digitalizado e autenticado por OTAVIO DE CARVALHO MOREIRA, juntado ao PL 265/2021 por Otávio de Carvalho Moreira. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=329417.





Matéria DOCREC 928/2021. Documento digitalizado e autenticado por OTAVIO DE CARVALHO MOREIRA, juntado ao PL 265/2021 por Otávio de Carvalho Moreira. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=329417.

PARECER TÉCNICO

SPP - Sr. Superintendente,

Em atenção ao solicitado, analisamos com base no conteúdo do SEI 6010.2021/0002484 -0 - CS nº 96.25.02414/21-98 o Substitutivo do Projeto de Lei Nº 0265/19 que "*cria direito ao uso de áreas demarcadas para embarque e desembarque de passageiros com deficiência ou mobilidade reduzida*", com a seguinte redação, manifestando nossa avaliação em seguida:

> ***" SUBSTITUTIVO Nº DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA AO PROJETO DE LEI Nº 0265/19.***
>
> *A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:*
>
> *Art. 1º Fica instituído direito ao uso de áreas demarcadas para embarque e desembarque de passageiros com deficiência ou mobilidade reduzida, usuários de automóveis particulares e veículos prioritários, nas proximidades de terminais ou estações intermediárias de meios de transporte coletivo, no Município de São Paulo.*
>
> *Parágrafo único. Para os fins desta Lei, consideram-se:*
>
> *I - passageiro com deficiência aquele com impedimento de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, o qual, em interação com uma ou mais barreiras, pode obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdade de condições com as demais pessoas, nos termos do Estatuto da Pessoa com Deficiência, aprovado pela Lei Federal nº 13.146, de 6 de julho de 2015;*
>
> *II passageiro com mobilidade reduzida, de caráter temporário ou permanente, o idoso com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos, a gestante, a lactante ou a pessoa com criança de colo.*
>
> *Art. 2º As áreas de embarque e desembarque de que trata esta Lei deverão atender aos passageiros que pretendam utilizar ou ter acesso a estações de metrô, de trem e terminais rodoviários.*
>
> *§ 1º As referidas áreas deverão ter sinalização específica, com a afixação de placas que discriminem o tempo de parada permitido e o tipo de passageiro beneficiado com a área especial de embarque e desembarque.*
>
> *§ 2º O tempo de parada máximo permitido para o embarque e desembarque das pessoas beneficiárias desta Lei será de 5 (cinco) minutos.*
>
> *§ 3º Ultrapassado o tempo máximo estipulado no § 2º, incidirão as sanções previstas no art. 181 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro).*
>
> *Art. 3º As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas, se necessário.*
>
> *Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.*

I - O estabelecimento das vagas e áreas para uso de determinados veículos em vias públicas deve obedecer às disposições da legislação de trânsito, e o Projeto de Lei e suas determinações devem estar harmônicas ao Código de Trânsito Brasileiro CTB e às Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito CONTRAN.

Matéria DOCREC 928/2021. Documento digitalizado e autenticado por OTAVIO DE CARVALHO MOREIRA, juntado ao PL 265/2021 por Otávio de Carvalho Moreira. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=329417.

Na redação do artigo 1º do Projeto de Lei é estabelecido que o "*direito de uso*" das "*áreas de embarque e desembarque*" criadas será de "*usuários de veículos particulares, e veículos prioritários*".

Não há na legislação de trânsito definição do que sejam "*veículos prioritários*" e quando o texto estende o direito à "*usuários de veículos particulares*", na prática libera as áreas de estacionamento pretendidas para quase toda a frota de veículos, majoritariamente constituída por veículos da categoria particular, conforme classificação do artigo 96 do CTB.

Quando o Projeto de Lei especifica a liberação para uso de veículos particulares indiretamente veda o uso de tais áreas para veículos das categorias oficial, de representação diplomática, de aluguel (taxis) e de aprendizagem.

II - Na redação do parágrafo único Inciso II do Projeto de Lei estão definidos como sendo os detentores do direito de uso das "*áreas de embarque e desembarque*" que institui o "*passageiro com mobilidade reduzida, de caráter temporário ou permanente, o idoso com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos, a gestante, a lactante ou a pessoa com criança de colo. "*

No caso da pessoa com idade igual ou superior a 60 anos a legislação de transito prevê todo um sistema de concessão de cartão próprio que dá o direito ao condutor de veículo que o porta ao estacionamento em vagas especiais, concessão de cartões que já é operacionalizada na cidade de São Paulo e tem ampla adesão dos beneficiários. Os veículos que portam tais cartões não tem qualquer distinção que os diferencia entre os demais veículos para o embarque e desembarque, distinção que não se faz necessária conforme detalhado adiante nos itens III e IV.

Não há na legislação de trânsito previsão para tratamento diferenciado, seja como condutores de veículo, seja como seus passageiros, das gestantes, lactantes ou pessoas com criança de colo. A a constatação da presença destas pessoas embarcando ou desembarcando nas áreas previstas no Projeto de Lei seria extremamente complexa, justamente por inexistência de "cartão" no veículo ou outro identificador que indique a presença das referidas pessoas embarcando ou desembarcando, o que tornará a fiscalização para caracterização da infração de trânsito prevista no Projeto de Lei quase impossível.

Ademais o fato de uma pessoa ter mais de 60 anos de idade, ser lactante, gestante ou transportar criança de colo não a caracteriza automaticamente como pessoa com mobilidade reduzida, o que justificaria um tratamento diferenciado em relação às demais pessoas.

As pessoas com mobilidade reduzida já tem acolhimento e tratamento diferenciado pela legislação de trânsito, tratamento que se materializa pela possibilidade de obtenção de cartão próprio, que dá o direito ao condutor de veículo que o porta ou *que transporta a pessoa nesta condição ao estacionamento em vagas especiais, mas não há qualquer distinção entre os veículos portadores destes cartões* e os demais, no que se refere ao embarque e desembarque, distinção que não se faz necessária conforme detalhado adiante.

Matéria DOCREC 928/2021. Documento digitalizado e autenticado por OTAVIO DE CARVALHO MOREIRA, juntado ao PL 265/2021 por Otávio de Carvalho Moreira. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=329417.

nos itens III e IV.

III - A legislação de trânsito diferencia o estacionamento de veículo em relação à parada do mesmo para embarque e desembarque de passageiros.

O Anexo I do CTB estabelece as seguintes definições legais:

"ESTACIONAMENTO - imobilização de veículos por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros".

PARADA - imobilização do veículo com a finalidade e pelo tempo estritamente necessário para efetuar embarque ou desembarque de passageiros. "

Por definição legal não há limitação do tempo de embarque e desembarque de pessoas nos veículos, fato que contempla o atendimento à todas as necessidades, em termos de tempo necessário para o embarque e desembarque, de passageiros de qualquer natureza ou grupo, onde se incluem os idosos, portadores de necessidades especiais, pessoas com mobilidade reduzida, gestantes, lactantes, pessoas com crianças no colo, pessoas que necessitam assistência, pessoas com bagagem pessoal, etc.

A legislação de trânsito acerta ao não estabelecer o tempo limite de embarque e desembarque, pois assim na prática os locais estabelecidos pela sinalização para embarque e desembarque atendem às necessidades de todos os tipos de passageiros.

O Projeto de Lei ao estabelecer o tempo de até "*5 (cinco) minutos"* para o embarque e desembarque pode estar estabelecendo um tempo inferior ao necessário para algumas das pessoas que busca privilegiar como pode estar prevendo um tempo excessivo para a real necessidade das demais, o que induz ao à facilitação do abuso na área de estacionamento pretendida, em detrimento ao interesse de todos.

IV Atualmente a normalização da sinalização de trânsito, que segue os conceitos do CTB no que se refere à parada para embarque e desembarque de passageiros, já prevê áreas de parada para embarque e desembarque que atendem integralmente ao que pretende o Projeto de Lei, tanto no seu texto como na sua Justificativa.

A Resolução CONTRAN Nº 180 de 2005 que estabelece o Volume I do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito - MBST - Sinalização Vertical de Regulamentação, especialmente em seu item 5.7 - Estacionamento, bem como a Resolução CONTRAN Nº 236 de 2007 que estabelece o Volume IV do MBST - Sinalização Horizontal, especialmente em seu item 8.1 - Linha de Indicação de Proibição de Estacionamento, fundamentam o estabelecimento pelo Munícipio de São Paulo do seu Manual de Sinalização Urbana CET Volume 5 - Horizontal Ver. 3, onde a sinalização das áreas de embarque e desembarque já estabelecidas e sinalizadas na cidade tem sua fundamentação normativa.

Estas áreas de parada para embarque e desembarque de passageiros tem sido implantada na cidade de São Paulo, nos locais onde há demanda de espaço viário para embarque e

Matéria DOCREC 928/2021. Documento digitalizado e autenticado por OTAVIO DE CARVALHO MOREIRA, juntado ao PL 265/2021 por Otávio de Carvalho Moreira. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=329417.

desembarque, através de estudos e projetos de sinalização viária individualizados para cada um dos locais, onde se incluem os equipamentos urbanos que o Projeto de Lei designa como "*terminais ou estações intermediárias de meios de transporte coletivo".*

Tais áreas de embarque e desembarque são identificadas por sinalização vertical, complementada por sinalização horizontal que define a extensão do trecho da área de embarque e desembarque (vide sinalização anexa).

Esta sinalização é bem conhecida pelos condutores de veículos também pelo tempo em que já vem sendo utilizada na cidade, sinalização que por si já estabelece as áreas de embarque e desembarque que o propõe o Projeto de Lei, atendendo integralmente às necessidades dos grupos de pessoas que o mesmo especifica.

Assim, com base na análise técnica efetuada, consideramos que a sinalização de áreas para embarque e desembarque, encontra respaldo na legislação vigente.

Portanto, encaminhamos o presente para ciência e prosseguimento.

SPP/Normas, 10/09/21.

Silvana Di Bella Santos
Reg.CET: 01682
10/09/21

Matéria DOCREC 928/2021. Documento digitalizado e autenticado por OTAVIO DE CARVALHO MOREIRA, juntado ao PL 265/2021 por Otávio de Carvalho Moreira. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=329417.

autuado por Otávio de Carvalho Moreira em 14/10/2021 18:14:49.

COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO
Superintendência de Planejamento e Projetos
Rua Dr. Bráulio Gomes, 36, 2º andar - São Paulo/SP - CEP 01047-020
Telefone: (11) 3059-7260

PROCESSO 6010.2021/0002484-0

Encaminhamento CET/SPP Nº 051719188

São Paulo, 10 de setembro de 2021.

Diretoria de Planejamento e Projetos - DP

Sr. Diretor,

Em atendimento ao Encaminhamento 050781851 restituímos o presente com o croqui 051717611 e o parecer 051717736, para ciência e prosseguimento.

Atenciosamente,

Documento assinado eletronicamente por **Valtair Ferreira Valadão**, **Superintendente**, em 10/09/2021, às 16:43, conforme art. 49 da Lei Municipal 14.141/2006 e art. 8º, inciso I do Decreto 55.838/2015

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://processos.prefeitura.sp.gov.br, informando o código verificador **051719188** e o código CRC **E9B06CCC**.

Matéria DOCREC 928/2021. Documento digitalizado e autenticado por OTAVIO DE CARVALHO MOREIRA, juntado ao PL 265/2021 por Otávio de Carvalho Moreira. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=329417.

COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO
Diretoria de Planejamento e Projetos
Barão de Itapetininga, 18, 13º andar - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01042-000
Telefone: (11) 3396-5451

PROCESSO 6010.2021/0002484-0

Encaminhamento CET/DP Nº 051734831

São Paulo, 10 de setembro de 2021

CET/GAB

Senhor Chefe de Gabinete,

Restituímos o presente com as informações prestadas pela Superintendência de Planejamento e Projetos, documento 051719188, para prosseguimento.

Atenciosamente,

LUIZ FERNANDO ROMANO DEVICO

Diretor Adjunto de Planejamento e Projetos

Documento assinado eletronicamente por **Luiz Fernando Romano Devico**, **Diretor(a) Adjunto(a)**, em 13/09/2021, às 12:10, conforme art. 49 da Lei Municipal 14.141/2006 e art. 8º, inciso I do Decreto 55.838/2015

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://processos.prefeitura.sp.gov.br, informando o código verificador **051734831** e o código CRC **72D323E9**.

Matéria DOCREC 928/2021. Documento digitalizado e autenticado por OTAVIO DE CARVALHO MOREIRA, juntado ao PL 265/2021 por Otávio de Carvalho Moreira. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=329417.

COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO
Departamento de Atendimento a Orgãos Externos
Barão de Itapetininga, 18, 8º andar - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01042-000
Telefone: (11) 3396-8144

PROCESSO 6010.2021/0002484-0

Encaminhamento CET/GAB/DAE Nº 051832302

SMT/AJ
6010.2021/0002484-0

Sr. Procurador,

De ordem do senhor Chefe de Gabinete, em atenção ao solicitado pelo documento nº 050515690 , restituímos o presente com as informações prestadas pela Diretoria Adjunta de Planejamento e Projetos, desta Companhia, documento n° 051734831 , que contempla o solicitado.

Atenciosamente,

EDWARD NOGUEIRA JUNIOR
Departamento de Ações Executivas 1 - DAE1

EDENIR SIMÕES
Chefe de Gabinete

Documento assinado eletronicamente por **Edward Nogueira Junior**, **Supervisor(a) de Departamento**, em 14/09/2021, às 22:22, conforme art. 49 da Lei Municipal 14.141/2006 e art. 8º, inciso I do Decreto 55.838/2015

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://processos.prefeitura.sp.gov.br, informando o código verificador **051832302** e o código CRC **BBE054DE**.

Matéria DOCREC 928/2021. Documento digitalizado e autenticado por OTAVIO DE CARVALHO MOREIRA, juntado ao PL 265/2021 por Otávio de Carvalho Moreira. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=329417.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE E TRÂNSITO

Assessoria Jurídica de Transportes

Rua Boa Vista, 128, 4º andar - Fundos - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01014-000

Telefone:

PROCESSO 6010.2021/0002484-0

Informação SMT/AJ Nº 051983156

INTERESSADO

Câmara do Município de São Paulo

ASSUNTO

Subsídios. PL nº 265/2019-Substitutivo. Vagas para embarque e desembarque de passageiros com deficiência ou mobilidade reduzida

Ao

SMT/GAB

Sr. Secretário,

Trata o presente de pedido de subsídios, formulado pela Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, da Câmara do Município de São Paulo, quanto aos termos do Projeto de Lei nº 265/2019, de autoria do N. Vereador Aurélio Nomura, na forma de seu Substitutivo aprovado pela Comissão de Constituição e Justiça daquela, que "cria direito ao uso de áreas demarcadas para embarque e desemarque de passageiros com deficiência ou mobilidade reduzida".

A proposta legislativa, já consolidada, possui o seguinte teor:

> Art. 1º Fica instituído direito ao uso de áreas demarcadas para embarque e desembarque de passageiros com deficiência ou mobilidade reduzida, usuários de automóveis particulares e veículos prioritários, nas proximidades de terminais ou estações intermediárias de meios de transporte coletivo, no Município de São Paulo.
>
> Parágrafo único. Para os fins desta Lei, consideram-se:
>
> I - passageiro com deficiência aquele com impedimento de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, o qual, em interação com uma ou mais barreiras, pode obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdade de condições com as demais pessoas, nos termos do Estatuto da Pessoa com Deficiência, aprovado pela Lei Federal nº 13.146, de 6 de julho de 2015;
>
> II - passageiro com mobilidade reduzida, de caráter temporário ou permanente, o idoso com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos, a gestante, a lactante ou a pessoa com criança de colo.
>
> Art. 2º As áreas de embarque e desembarque de que trata esta Lei deverão atender aos passageiros que pretendam utilizar ou ter acesso a estações de metrô, de trem e terminais rodoviários.
>
> § 1º As referidas áreas deverão ter sinalização específica, com a afixação de placas que discriminem o tempo de parada permitido e o tipo de passageiro beneficiado com a área especial de embarque e desembarque.
>
> § 2º O tempo de parada máximo permitido para o embarque e desembarque das pessoas beneficiárias desta Lei será de 5 (cinco) minutos.
>
> § 3º Ultrapassado o tempo máximo estipulado no § 2º, incidirão as sanções previstas no art. 181 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro).
>
> Art. 3º As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas, se necessário.

Matéria DOCREC 928/2021. Documento digitalizado e autenticado por OTAVIO DE CARVALHO MOREIRA, juntado ao PL 265/2021 por Otávio de Carvalho Moreira. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=329417.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Submetido o presente à CET (051717736), foram realizados os seguintes apontamentos:

a) sobre o artigo 1º, que inexiste na legislação de trânsito a definição do que sejam "veículos prioritários" e quanto ao direito a "usuários de veículos particulares", sendo que a propositura vedaria a parada de veículos oficiais, representação diplomática, de aluguel (taxi) e de aprendizagem;

b) sobre o inciso II do parágrafo único do art. 1º, o sistema de trânsito prevê a concessão de cartão próprio para uso de pessoa de idade iguai ou superior a 60 anos, não havendo necessidade de sua distinção, além de inexistir qualquer distinção para uso de veículo com passageiro gestante, lactante ou pessoa com criança de colo, dificultando a fiscalização. Por oportuno, nenhuma das situações descritas redunda em reconhecimento de mobilidade reduzida, as quais são enquadradas atualmente na qualidade de pessoas com deficiência, para fins de confecção de cartão de estacionamento;

c) sobre o § 2º do art. 2º, a legislação nacional define a "parada" como a imobilização do veículo com a finalidade de tempo estritamente necessário para efetuar embarque ou desembarque de passageiros", sendo o tempo fixado em 5 (cinco) minutos um interregno que pode não ser compatível com a realidade da pessoa transportada;

d) quanto ao mérito, aponta que as áreas de parada para embarque e desembarque de passageiros tem sido implantadas na cidade de São Paulo, onde se verifica demanda de espaço viário, através de estudos e projetos de sinalização viária individualizados para cada um dos locais, onde se incluem os equipamentos urbanos designados no Projeto de Lei em testilha, com sinalização vertical, complementada pela horizontal.

É, em breve síntese, o que cumpria relatar.

Para a realização da análise jurídica quanto ao conteúdo da proposição, mister, preliminarmente, enfrentar a matéria atinente quanto à legitimidade quanto à autoria do projeto. Nesse sentido, é imperioso se ater aos limites estabelecidos pela Lei Orgânica Municipal e pela Constituição do Estado de São Paulo.

Quanto à análise no âmbito da LOM, o art. 37, § 2º, estabelece as matérias que são de iniciativa privativa do Sr. Prefeito Municipal, sendo que o projeto em tela em momento algum tangencia seu conteúdo.

Por seu turno, a análise quanto aos termos da Constituição do Estado de São Paulo, por força do disposto no seu artigo 144, envolve a obediência quanto à separação de poderes e reserva administrativa, em especial quanto às ações descritas no artigo 47 deste diploma estadual.

Nesse sentido, há de se recorrer à análise jurisprudencial da Corte Paulista sobre situações análogas, envolvendo a obrigatoriedade de instalação e sinalização de locais para embarque e desembarque de passageiros por meio de projeto de lei de autoria de Vereador. E quanto ao tema, o D. Tribunal vem reconhecendo a inconstitucionalidade formal do tema:

> Ação direta de inconstitucionalidade. Lei n. 5.371/2020, de iniciativa parlamentar, que "dispõe sobre a criação de vagas de estacionamento exclusivo para veículos de transporte escolar em frente às creches e escolas de ensino fundamental e médio, e dá outras providências". Imposição não apenas da demarcação e de número certo de vagas, conforme o espaço ocupado pela creche ou escola, mas também o cadastramento dos veículos que poderão utilizá-la. Vulneração à reserva da Administração. Artigos 47, II e XIV, c/c o artigo 144, da Constituição do Estado. Ação julgada procedente.
> (TJSP; Direta de Inconstitucionalidade 2117555-09.2020.8.26.0000; Relator (a): Claudio Godoy; Órgão Julgador: Órgão Especial; Tribunal de Justiça de São Paulo - N/A; Data do Julgamento: 02/12/2020; Data de Registro: 04/12/2020)
>
> Ação Direta de Inconstitucionalidade - Lei nº 3.887/2020 do Município de Mairiporã, de iniciativa parlamentar, que dispõe sobre a criação de vagas de estacionamento exclusivo para veículos de transporte escolar em frente às creches e escolas de ensino fundamental e médio - Inconstitucionalidade por violação ao princípio da separação, independência e harmonia entre os Poderes – Precedentes do Órgão - Afronta aos artigos 5º, 47, II e XIV, e 144 da Constituição do Estado de São Paulo – Precedentes deste Colegiado - AÇÃO PROCEDENTE.
> (TJSP; Direta de Inconstitucionalidade 2197687-53.2020.8.26.0000; Relator (a): Moreira Viegas; Órgão Julgador: Órgão Especial; Tribunal de Justiça de São Paulo - N/A; Data do Julgamento: 01/09/2021; Data de Registro: 02/09/2021)
>
> Ação Direta de Inconstitucionalidade. Lei Municipal nº 8.897, de 06 de julho de 2015, que dispõe sobre a criação de vagas de estacionamento exclusivo para veículos de transporte escolar em frente às creches e escolas, públicas e particulares, para fins de embarque e desembarque de alunos. 1) Norma protetiva da infância e juventude. Tema inserido na competência concorrente da União, Estados e Distrito Federal.

Matéria DOCREC 928/2021. Documento digitalizado e autenticado por OTAVIO DE CARVALHO MOREIRA, juntado ao PL 265/2021 por Otávio de Carvalho Moreira. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=329417.

(inciso IX do art. 24 da Constituição Federal), cabível suplementação pelo Município, considerando o interesse predominantemente local (art. 30, I e II, da Constituição Paulista). Inocorrência de afronta ao princípio do pacto federativo; 2) Inconstitucionalidade, contudo, verificada, pela determinação de obrigação ao Poder Executivo quanto a matéria estritamente administrativa, afeta exclusivamente ao Poder Executivo. Vício patente. Configurada afronta à Reserva Administrativa. Ação direta julgada procedente, com efeito ex tunc.
(TJSP; Direta de Inconstitucionalidade 2079125-22.2019.8.26.0000; Relator (a): Cristina Zucchi; Órgão Julgador: Órgão Especial; Tribunal de Justiça de São Paulo - N/A; Data do Julgamento: 28/08/2019; Data de Registro: 31/08/2019)

Ação direta de inconstitucionalidade Lei 4.604, de 11 de maio de 2009, do Município de Votuporanga, que "dispõe sobre reserva de vagas nas vias públicas para estacionamento de veículos que objetivam o embarque e o desembarque de hóspedes em hotéis e similares" - Norma de iniciativa de vereador Invasão de esfera de atuação do Prefeito, a quem compete gerír a administração pública municipal Ofensa ao princípio constitucional da separação e independência de poderes - Violação dos artigos 5o e 144, ambos da Constituição Estadual - Ação julgada procedente para declarar a inconstitucionalidade da lei impugnada.
(TJSP; Direta de Inconstitucionalidade 0228025-30.2009.8.26.0000; Relator (a): Ribeiro dos Santos; Órgão Julgador: Órgão Especial; Foro Central Cível - São Paulo; Data do Julgamento: 17/03/2010; Data de Registro: 08/04/2010)

Por seu turno, a obrigatoriedade de sinalização de vaga de estacionamento (que também pode ser estendida ao embarque e desembarque), somente se mostra aderente ao Texto Constitucional Estadual quando gera obrigação aos particulares, não ao Poder Executivo. Nesse sentido:

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE - Lei n° 7.580, de 16 de novembro de 2010, do Município de Jundiaí, que dispõe sobre a utilização do símbolo internacional de acesso da pessoa com deficiência e define critérios para reserva de vagas de estacionamento nos locais que especifica - Matéria de interesse local e também atinente à proteção e garantia de direitos de portadores de deficiência fisica e pessoas com mobilidade reduzida, em relação à qual era lícito ao Município legislar, nos exatos limites da competência definida nos artigos 23, inciso II, e 30, inciso I, da CF - Questões, de qualquer forma, que já haviam sido objeto de tratamento em legislação federal editada na forma do art. 24, inciso XIV, da CF, cuidando a lei municipal impugnada tão somente de suplementar as normas gerais ali traçadas, consoante lhe era facultado pelo art. 30, inciso II, da CF - Inocorrência, outrossim, de vício de iniciativa do projeto de lei deflagrado pelo Legislativo Municipal, haja vista que a norma editada não regula matéria estritamente administrativa, afeta ao Chefe do Poder Executivo, delimitada pelos artigos 24, §2° 47, incisos XVII e XVIIIt 166 e 174 da CE, aplicáveis ao ente municipal, por expressa imposição da norma contida no artigo 144 daquela mesma Carta - Previsão legal, na verdade, que apenas impõe obrigações a particulares e não implica no aumento de despesa do Município, uma vez que o dever de fiscalização do cumprimento das normas é conatural aos atos normativos e não tem efeito de gerar gastos extraordinários - Precedentes desta Corte - Ação Direta de Inconstitucionalidade julgada improcedente.
(TJSP; Direta de Inconstitucionalidade 0265031-66.2012.8.26.0000; Relator (a): Paulo Dimas Mascaretti; Órgão Julgador: Órgão Especial; Tribunal de Justiça de São Paulo - N/A; Data do Julgamento: 08/05/2013; Data de Registro: 14/05/2013)

Deste modo, não vislumbramos constitucionalidade quanto aos termos do que se propõe, por entender como norma que viola a separação de poderes entre os Poderes Executivo e Legislativo.

Ainda, conforme explicitado por CET, a Municipalidade vem rotineiramente estabelecendo locais aptos à sinalização aos condutores quanto aos locais destinados ao embarque e desembarque de passageiros, especialmente em locais de grande procura de demanda, como "nas proximidades de terminais ou estações intermediárias de meios de transporte coletivo, no Município de São Paulo". Denota-se, daí a desnecessidade da propositura.

Sem prejuízo, apenas em tese e teoricamente, de modo a não prejudicar o livre exercício da atividade de parlamentar municipal, passamos a ponderar sobre o texto proposto.

De início, a regulamentação quanto à "parada" de veículo, destinada ao embarque e desembarque de passageiros, permite que a regra indicada na sinalização vertical possua complementação quanto ao uso da vaga, conforme consta do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito: Volume I - Sinalização Vertical de Regulamentação. De fato, a regulamentação da permissão exclusiva de embarque e desembarque de passageiros envolve a proibição do estacionamento, mediante as seguintes especificações técnicas:

Matéria DOCREC 928/2021. Documento digitalizado e autenticado por OTAVIO DE CARVALHO MOREIRA, juntado ao PL 265/2021 por Otávio de Carvalho Moreira. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=329417.

autuado por Otávio de Carvalho Moreira em 14/10/2021 18:14:49.

Sinal	**Proibido estacionar**	**R-6a** 
Significado	Assinala ao condutor que é proibido o estacionamento de veículos.	
Princípios de utilização	O sinal **R-6a deve** ser utilizado sempre que o estacionamento de veículo for considerado prejudicial, por motivo de segurança, visibilidade, fluidez ou quando estudos de engenharia indicarem a necessidade da restrição. Pode vir acompanhado de informação complementar, tal como espécie e categoria de veículo, horário, dia da semana, permissão para carga e descarga, delimitação de determinado trecho de via/ pista, **"Início"**, **"Término"**, **"Na Linha Amarela"**. Quando o sinal **R-6a** não se aplicar por todo período de 24h, **deve** vir acompanhado de horário de restrição. O sinal **R-6a** tem validade ao longo da face de quadra ou do trecho sinalizado, antes e após a placa que contém o sinal.	

Por seu turno, o Manual de Fiscalização de Trânsito, em seu Volume 1, permite a autuação de veículo "estacionado" em desobediência a informação complementar da placa:

Matéria DOCREC 928/2021. Documento digitalizado e autenticado por OTAVIO DE CARVALHO MOREIRA, juntado ao PL 265/2021 por Otávio de Carvalho Moreira. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=329417.

autuado por Otávio de Carvalho Moreira em 14/10/2021 18:14:49.

Tipificação resumida: Estacionar local/horário proibido especificamente pela sinalização			*Cód. Enquadramento:* 555-00
Amparo legal: Artigo 181, XVIII			
Tipificação do enquadramento: Estacionar o veículo em locais e horários proibidos especificamente pela sinalização (placa -proibido estacionar)			
Natureza: Média	*Penalidade:* Multa	*Medida administrativa:* Remoção do veículo	*Sinalização:* R 6a
Infrator: Condutor	*Competência:* Órgão ou entidade de trânsito municipal e rodoviário		
Pontuação: 4	*Constatação da infração:* Possível sem abordagem		

Quando autuar	Não autuar	Definições e Procedimentos	Campo 'Observações'
Veículo estacionado em local sinalizado com placa R-6a (proibido estacionar).		Atentar: .Carga/descarga = estacionamento .Informação complementar da placa.	Obrigatório informar se: "Condutor ausente", ou "Condutor orientado, recusou-se a retirar o veículo".
Veículo estacionado em local sinalizado com placa R-6a (proibido estacionar) em desobediência a informação complementar de horário, carga e descarga, tipo de veículo, etc.			

Desenhos ilustrativos:

AUTUAR 555-00

O que se observa da estrutura procedimental adotada pelo DENATRAN (atual Secretaria Nacional de Trânsito), é que não se pune administrativamente a parada de veículo, entendida como a imobilização destinada ao embarque ou desembarque de passageiros, em descompasso com a sinalização instalada, mesmo com a informação complementar.

Para verificar a situação, se se trata de erro de concepção por parte dos Órgãos Nacionais de Trânsito, mister se socorrer da previsão constante do artigo 181 do Código de Trânsito Brasileiro:

> Art. 181. Estacionar o veículo:
>
> [...]
>
> XVIII - em locais e horários proibidos especificamente pela sinalização (placa - Proibido Estacionar):
>
> Infração - média;
>
> Penalidade - multa;

Matéria DOCREC 928/2021. Documento digitalizado e autenticado por OTAVIO DE CARVALHO MOREIRA, juntado ao PL 265/2021 por Otávio de Carvalho Moreira. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=329417.

Medida administrativa - remoção do veículo;

XIX - em locais e horários de estacionamento e parada proibidos pela sinalização (placa - Proibido Parar e Estacionar):

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo.

[...]

Art. 182. Parar o veículo:
I - nas esquinas e a menos de cinco metros do bordo do alinhamento da via transversal:
Infração - média;
Penalidade - multa;
II - afastado da guia da calçada (meio-fio) de cinqüenta centímetros a um metro:
Infração - leve;
Penalidade - multa;
III - afastado da guia da calçada (meio-fio) a mais de um metro:
Infração - média;
Penalidade - multa;
IV - em desacordo com as posições estabelecidas neste Código:
Infração - leve;
Penalidade - multa;
V - na pista de rolamento das estradas, das rodovias, das vias de trânsito rápido e das demais vias dotadas de acostamento:
Infração - grave;
Penalidade - multa;
VI - no passeio ou sobre faixa destinada a pedestres, nas ilhas, refúgios, canteiros centrais e divisores de pista de rolamento e marcas de canalização:
Infração - leve;
Penalidade - multa;
VII - na área de cruzamento de vias, prejudicando a circulação de veículos e pedestres:
Infração - média;
Penalidade - multa;
VIII - nos viadutos, pontes e túneis:
Infração - média;
Penalidade - multa;
IX - na contramão de direção:
Infração - média;
Penalidade - multa;
X - em local e horário proibidos especificamente pela sinalização (placa - Proibido Parar):
Infração - média;
Penalidade - multa.
XI - sobre ciclovia ou ciclofaixa: (Incluído pela Lei nº 14.071, de 2020)
Infração - grave; (Incluído pela Lei nº 14.071, de 2020)
Penalidade - multa. (Incluído pela Lei nº 14.071, de 2020)

Verifica-se que a estrutura normativa posta, quanto às normas de trânsito, possibilitam que a Autoridade de Trânsito instale sinalização que permita apenas o embarque ou desembarque de passageiros (a partir da proibição de estacionar veículo, placa R-6a), mas não vislumbra possibilidade de promover a fiscalização de trânsito, mediante lavratura de auto de infração, contra o veículo que descumpra a regra complementar. **Ou seja, toda complementação prevista na placa R-6a, que possibilitaria a adoção da medida proposta, está vinculada apenas a regras excepcionais de estacionamento de veículo**.

E, como bem ressaltado pela CET, com base nos conceitos trazidos pelo CTB, o estacionamento se distingue da parada, sendo esta destinada ao tempo necessário para fins de embarque e desembarque de passageiros, e aquele para tempo superior a tal operação.

Outrossim, prever a aplicação de dispositivo legal, ainda que federal, para sancionamento, diverso daquele originalmente proposto pelo CTB envolve, de forma indireta, na ação de inovar legislativamente quanto a trânsito, matéria de competência privativa da União (art. 22, inciso XI).

Assim sendo, mostra-se viável a indicação de regra para fins de uso de vagas destinadas exclusivamente a embarque e desembarque de passageiros, todavia inexiste consequência de natureza fiscalizatória para tanto.

Matéria DOCREC 928/2021. Documento digitalizado e autenticado por OTAVIO DE CARVALHO MOREIRA, juntado ao PL 265/2021 por Otávio de Carvalho Moreira. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=329417.

Quanto às objeções da CET, elas são pertinentes à matéria, haja vista que (i) o foco a ser dado é ao passageiro e à sua qualificação, independentemente do veículo utilizado, se particular ou outro classificado na forma do CTB, (ii) a dificuldade de (a) se fiscalizar a questão do uso da vaga, haja vista que a identificação presente hoje diz respeito a estacionamento de veículo em vagas demarcadas e sinalização mediante uso de cartão de identificação, de idoso ou de deficiente físico, conforme o caso, sendo que este pode ser utilizado em favor do motorista, sendo a regra de embarque e desembarque destinada ao passageiro, além de não abarcar outras situações, como gestantes, lactantes ou pessoa com criança de colo, além de (b) não se vislumbrar a correlação entre os tipos de passageiros descritos como de mobilidade reduzida, que possui outra caracterização legal, muitas vezes conectado ao conceito de pessoa com deficiência, e (iii) a impropriedade de definir tempo para operação, haja vista que o embarque e o desembarque está vinculado ao tempo necessário ao passageiro para esse fim, sendo no caso de pessoa com maior dificuldade, pode ocorrer maior a exigência de tempo superior ao padrão para pessoas sem essa variante.

Desse modo, corroborando com a informação de CET que a Municipalidade já proporciona a devida identificação de locais destinados ao embarque e desembarque de passageiros, especialmente em tais equipamentos urbanos, sugerimos, de modo a agregar a proposta legislativa em testilha, a seguinte composição:

> "Autoriza o Município a instituir vagas preferenciais de embarque e desembarque de passageiros, na forma que especifica"
>
> Art. 1º Fica autorizado o Município a implantar vagas preferenciais de embarque e desembarque de passageiros que atendam às condicionantes estabelecidas nesta Lei, mediante anotação na sinalização vertical, conforme padrões estabelecidos pelo Código de Trânsito Brasileiro e normas complementares, nas proximidades de terminais ou estações intermediárias de meios de transporte coletivo, no Município de São Paulo.
>
> Parágrafo único. São considerados passageiros que se destinam ao uso das vagas de embarque e desembarque preferencial:
>
> I - passageiro com deficiência, nos termos do Estatuto da Pessoa com Deficiência, aprovado pela Lei Federal nº 13.146, de 6 de julho de 2015;
>
> II - passageiro idoso, com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos;
>
> III - passageira gestante, lactante ou passageiro com criança de colo.
>
> Art. 2º As áreas de embarque e desembarque preferencial de que trata esta Lei deverão atender ao passageiros que pretendam utilizar ou ter acesso a estações de metrô, de trem e terminais rodoviários.
>
> § 1º As referidas áreas deverão ter sinalização específica, com a afixação de placas que discriminem o tipo de passageiro beneficiado com a área especial de embarque e desembarque.
>
> § 2º O tempo de parada será o necessário para realização do embarque e desembarque das pessoas beneficiárias desta Lei.
>
> Art. 3º As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas, se necessário.
>
> Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

A adoção de sinalização de prioridade já é realizada pela Municipalidade, como nos casos envolvendo a implantação de faixa de ônibus sem se tratar de faixa exclusiva, as quais o desrespeito da regra não gera uma multa de trânsito mas tem o condão de conscientizar os demais motoristas de que existe uma preferência do uso da via para determinado fim, com resultados positivos à fluidez do trânsito.

Com essas ponderações, concluímos que:

a) o projeto possui vício de iniciativa insanável, facultando-se ao Poder Executivo propor projeto de lei próprio para tanto, adotando-se a recomendação constante nesta;

b) superado, em tese, o impedimento de iniciativa, não existe previsão legal que imponha penalidade pelo descumprimento da regra aqui estabelecida, uma vez que o Código de Trânsito Brasileiro apenas veda o estacionamento em local destinado ao embarque e desembarque, e não quanto ao descumprimento de outras regras como a ora proposta, sendo as penalidades voltadas à proibição de parada não atingem o objeto do Projeto de Lei;

c) são pertinentes os apontamentos da CET quanto à redação do Projeto de Lei;

d) sugere-se a adoção da regra de autorizar a Municipalidade a instituir locais para embarque e desembarque prioritários às pessoas que são contempladas no projeto.

Matéria DOCREC 928/2021. Documento digitalizado e autenticado por OTAVIO DE CARVALHO MOREIRA, juntado ao PL 265/2021 por Otávio de Carvalho Moreira. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=329417.

(assinado digitalmente)

GILMAR PEREIRA MIRANDA

Chefe de Assessoria Jurídica

Procurador do Município

OAB/SP nº 298.549

Documento assinado eletronicamente por **Gilmar Pereira Miranda**, **Chefe de Assessoria Jurídica**, em 16/09/2021, às 19:06, conforme art. 49 da Lei Municipal 14.141/2006 e art. 8º, inciso I do Decreto 55.838/2015

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://processos.prefeitura.sp.gov.br, informando o código verificador **051983156** e o código CRC **B3973620**.

Matéria DOCREC 928/2021. Documento digitalizado e autenticado por OTAVIO DE CARVALHO MOREIRA, juntado ao PL 265/2021 por Otávio de Carvalho Moreira. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=329417.

autuado por Otávio de Carvalho Moreira em 14/10/2021 18:14:49.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE E TRÂNSITO

Assessoria Jurídica de Transportes

Rua Boa Vista, 128, 4º andar - Fundos - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01014-000

Telefone:

Manifestação

Ao

CASA CIVIL/ATL III

Sr. Assessor,

Em atenção ao quanto solicitado, devolvemos o presente, com as ponderações de CET (051717736) e da Assessoria Jurídica desta (051983156), as quais acolho, quanto à análise do Projeto de Lei nº 265/2019, na forma de seu Substitutivo.

RICARDO TEIXEIRA

Secretário - SMT

Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Teixeira**, **Secretário(a) Municipal de Mobilidade e Trânsito**, em 17/09/2021, às 15:29, conforme art. 49 da Lei Municipal 14.141/2006 e art. 8º, inciso I do Decreto 55.838/2015

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://processos.prefeitura.sp.gov.br, informando o código verificador **052082663** e o código CRC **558D8F82**.

Referência: Processo nº 6010.2021/0002484-0 SEI nº 052082663

Matéria DOCREC 928/2021. Documento digitalizado e autenticado por OTAVIO DE CARVALHO MOREIRA, juntado ao PL 265/2021 por Otávio de Carvalho Moreira. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=329417.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA
Assessoria Jurídica
Rua Líbero Badaró, 425, 32º andar - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01009-905
Telefone: 3913-4000

PROCESSO 6010.2021/0002484-0

Parecer SMPED/AJ Nº 051555533

São Paulo, 08 de setembro de 2021.

Trata-se de projeto de lei destinado a instituir, no Município de São Paulo, o uso de áreas demarcadas nas proximidades de terminais e estações intermediárias de meios de transporte coletivo para embarque e desembarque de pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida usuárias de autumóveis particulares e veículos prioritários.

O artigo 1º, parágrafo único, do substitutivo de projeto de lei submetido a exame adota como definição de passageiro com deficiência para os fins do objeto legal as disposições do artigo 2º da Lei Brasileira de Inclusão, instituída pela Lei Federal nº 13.146/2015.

Por sua vez, o mesmo dispositivo adota definição mais restritiva em relação aos passageiros com mobilidade reduzida, incluindo aquelas pessoas idosas com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos, as gestantes, as lactantes e as pessoas com criança de colo. Nesse sentido, cabe observar que o artigo 3º, inciso IX, da Lei Brasileira de Inclusão define a pessoa com mobilidade reduzida de forma mais abrangente, alcançando toda pessoa que tenha, por qualquer motivo, dificuldade de movimentação, permanente ou temporária, com redução efetiva da mobilidade, da flexibilidade, da coordenação motora ou da percepção, fazendo referência expressa também às pessoas obesas.

Matéria DOCREC 928/2021. Documento digitalizado e autenticado por OTAVIO DE CARVALHO MOREIRA, juntado ao PL 265/2021 por Otávio de Carvalho Moreira. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=329417.

O artigo 2º do substitutivo de projeto de lei delimita o âmbito de aplicação do comando legal ao dispor que as áreas demarcadas destinam-se a atender as pessoas que pretendam ter acesso a estações de trem e de metrô e a terminais rodoviários, por meio de sinalização específica e afixação de placas que indiquem o período de parada permitido e o tipo de passageiro beneficiado com a área especial de embarque e desembarque.

Quanto ao período de parada a ser permitido, o referido artigo 2º determina, em seus §§ 2º e 3º, que o tempo máximo será de 5 (cinco) minutos, ao final do qual incidirão as sanções previstas no Código de Trânsito Brasileiro.

No que toca aos direitos e interesses das pessoas com deficiência, parece que o projeto de lei está de acordo com o ordenamento jurídico vigente, em especial por força do que prescreve o artigo 9º, inciso IV, da Lei Brasileira de Inclusão, que institui de maneira expressa o direito da pessoa com deficiência de receber atendimento prioritário voltado a assegurar a disponibilização de pontos de parada, estações e terminais acessíveis de transporte coletivo de passageiros e a garantia de segurança no seu embarque e desembarque.

Sobre o tema, cumpre notar, ainda, que o artigo 46 da Lei Brasileira de Inclusão dispõe que o direito da pessoa com deficiência ao transporte e à mobilidade será assegurado em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, com a identificação e eliminação de todos os obstáculos e barreiras ao seu acesso, abrangendo a garantia de acessibilidade dos veículos, dos terminais, das estações, dos pontos de parada, do sistema viário e da prestação do serviço em si.

Assim, em respeito à plena autonomia da pessoa com deficiência, é

Matéria DOCREC 928/2021. Documento digitalizado e autenticado por OTAVIO DE CARVALHO MOREIRA, juntado ao PL 265/2021 por Otávio de Carvalho Moreira. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=329417.

razoável a tomada de medidas pertinentes para que o acesso aos meios de transporte coletivo seja garantido a partir de seus arredores, assegurando o embarque e desembarque das pessoas com deficiência de forma segura já nos pontos de acesso aos terminais e estações intermediários.

Por fim, o Substitutivo de Projeto de Lei dispõe que a lei entrará em vigor na data de sua publicação, sem definição de período para a regulamentação pelo Poder Executivo.

Isso posto, entendo que o objeto do projeto de lei atende as disposições mais atualizadas e consentâneas com o ordenamento jurídico vigente, promovendo a autonomia e a acessibilidade das pessoas com deficiência aos meios de transporte e garantindo o seu direito fundamental ao transporte e à mobilidade.

No entanto, sugiro a adequação do artigo 1º, parágrafo único, inciso II do substitutivo de projeto de lei em atenção ao que determina o artigo 3º, inciso IX, da Lei Brasileira de Inclusão, que traz definição mais abrangente de pessoa com mobilidade reduzida para alcançar também as pessoas obesas e aquelas que, por outro motivo, tenham dificuldade de movimentação, permanente ou temporária, com redução efetiva da mobilidade, da flexibilidade, da coordenação motora ou da percepção.

Além disso, considerando as especificidades e individualidades de cada pessoa, parece ser pertinente a extensão do tempo de parada para que aquelas pessoas que necessitem de maior atenção possam ser contempladas sem perturbação em seu direito à mobilidade. Isso porque, em alguns casos, há que se pensar que o tempo necessário para o embarque e desembarque exija mais do que os 5 (cinco) minutos permitidos pelo substitutivo de projeto de lei.

Matéria DOCREC 928/2021. Documento digitalizado e autenticado por OTAVIO DE CARVALHO MOREIRA, juntado ao PL 265/2021 por Otávio de Carvalho Moreira. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=329417.

No mais, considerando a necessidade de providências específicas para o atendimento do comando legal, sugiro a fixação de prazo razoável para regulamentação da lei, de modo a viabilizar a providência das ações cabíveis em atenção às normas técnicas e regulamentares correlatas.

É o parecer que submeto a apreciação.

Documento assinado eletronicamente por **Felipe Soares de Sousa**, **Procurador(a) do Município**, em 08/09/2021, às 13:41, conforme art. 49 da Lei Municipal 14.141/2006 e art. 8º, inciso I do Decreto 55.838/2015

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://processos.prefeitura.sp.gov.br, informando o código verificador **051555533** e o código CRC **D652500A**.

Matéria DOCREC 928/2021. Documento digitalizado e autenticado por OTAVIO DE CARVALHO MOREIRA, juntado ao PL 265/2021 por Otávio de Carvalho Moreira. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=329417.