

JUSTIFICATIVA
PL 0079/2013

A presente proposta de alteração do Código de Obras e Edificações, de 4 de junho de 1992, e da Lei n.º 15.442, de 9 de Setembro de 2011 que, dentre outros assuntos, dispõe sobre passeios públicos, vem atender a necessidade de atualização das normas que buscam a garantia da adequação técnica dos passeios públicos e da manutenção do seu bom estado de conservação, proporcionando à população condições adequadas de deslocamento e acessibilidade.

Um estudo feito pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA calculou que em 2003 o número de quedas nas calçadas era de 100.000 por ano. Em outubro de 2012, o consultor de trânsito Philip Gold atualizou a pesquisa e projetou o número de 170.000 quedas na região metropolitana. O custo social acumulado de todos esses tombos giraria em torno de 2,9 bilhões de reais, incluindo gastos hospitalares e outros mais difusos, como os dias de trabalho perdidos durante a recuperação.

Outro dado importante consta do levantamento realizado pelo Instituto de Ortopedia e Traumatologia do Hospital das Clínicas da Faculdade de Medicina da USP, em novembro de 2012, que constatou que uma a cada cinco vítimas de queda atendidas no pronto-socorro havia desabado em calçadas, estando os buracos entre os vilões em 40% dos casos. Esse mesmo levantamento revela que os entorses são as lesões mais frequentes (45%), seguidas das contusões (35%) e fraturas (8,5%). A estimativa é que um paciente internado devido à queda na calçada custe em média R\$ 40 mil para o sistema de saúde.

É conhecida a necessidade de uma regulamentação mais apropriada para a manutenção e conservação dos passeios públicos, capaz de resolver com maior eficiência esse gargalo. Diversas já foram as tentativas e diversas são as opiniões: com multa, sem multa, com majoração do valor, etc., mas o que se vê é que uma outra forma de governança e gestão sobre o tema é necessário. Diversos são os instrumentos ora propostos para enfrentar a questão.

Com relação ao Código de Obras e Edificações, além da documentação já exigida contendo dados que permitam a caracterização e a análise do projeto do imóvel, peças gráficas e descritivas, levantamento topográfico e área e localização do imóvel, o pedido de alvará de aprovação junto à Secretaria Municipal de Habitação deverá, também, ser acompanhado de projeto contendo a especificação dos materiais a serem aplicados e as peças gráficas, que deverão estar conforme as normas da ABNT, no caso do interessado pretender alguma intervenção. Assim, o passeio público já será objeto de verificação e constatação no âmbito das análises de construção e reforma.

Em relação às alterações trazidas para a Lei n.º 15.442, de 9 de setembro de 2012, a Prefeitura Municipal passa a ser obrigada a executar as adequações necessárias, manter e conservar os passeios públicos, assumindo a responsabilidade pelas calçadas. Ao mesmo tempo, continua sendo direito do responsável pelo lote ou imóvel as obras de adequação e conservação, às suas expensas, se assim desejar.

A responsabilidade do poder público decorre da própria natureza do passeio público (ou "calçada"), haja vista que o próprio Código de Trânsito Brasileiro define, em seu anexo I, o termo 'trânsito' como 'movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres' e "via" como a "superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central". Ou seja, as calçadas são de responsabilidade de adequação e manutenção assim como são as vias pelas quais transitam os veículos automotores. Estima-se que haja 35 mil quilômetros de passeios públicos, dos quais 1/3 estão em bom estado de conservação e atendem às exigências técnicas, sem contar as calçadas já atendidas pelo Programa Emergencial de Calçadas.

O valor estimado anualmente destinado para recapeamento de ruas é de 100 milhões de reais, sem contar os recursos para operações tapa-buraco na ordem de 50 milhões por ano. Ou seja, é muito grande a discrepância entre o que se investe em melhoria ao transito de veículos e a circulação de pessoas (entre 2005 e 2008 foram 66 milhões para calçadas, investimento muito maior do que em qualquer outro período passado). Além disso, a vida útil de uma calçada bem feita é de aproximadamente 30 anos, o que justifica o investimento paulatino e programado ao longo dos anos.

A presente proposta é na verdade uma continuidade do processo de melhoria da mobilidade da cidade, que teve início em com a criação da Secretaria da Pessoa com Mobilidade Reduzida em 2005, paralelamente à adaptação da frota de ônibus para acesso a cadeirante e deficiente visual - que hoje se encontra 50% integralmente adaptada - além do próprio Plano Emergencial de calçadas.

O atual estado de conservação das calçadas da cidade é fruto de décadas de falta de investimento, somado ao fato de diversos arranjos de governança sobre a questão não terem dado os resultados esperados - por exemplo por meio do estabelecimento de uma elevada multa.