

Porto Alegre, 22 de dezembro de 2021.

## Orientação Técnica IGAM nº 32.299/2021.

I. O Poder Legislativo do Município de Rio Grande solicita orientação análise e orientação quanto ao Projeto de Lei nº 279, de iniciativa parlamentar, cuja ementa versa: Dispõe sobre a instituição do PROGRAMA DE MOBILIDADE "CIDADE PARA PESSOAS" NO ÂMBITO DO MUNICÍPIO DO RIO GRANDE.

II. Preliminarmente, deve ser destacado que o Município possui competência para legislar sobre assuntos de interesse local, bem como para organizar e prestar os serviços públicos de interesse local (art. 30, I, Constituição da República).

A matéria atinente à acessibilidade e atendimento aos Municípios, especialmente pessoas com deficiência, idosos, gestantes e pessoas com criança no colo nas ruas e calçadas situadas no Município, encontra-se inserida no contexto de assuntos de interesse local. Sendo necessário verificar, ainda, no que toca à iniciativa legislativa, sobre a qual André Leandro Barbi de Souza diz ser:

A fase do processo legislativo que deflagra a elaboração de uma lei, abrindo etapa externa da atividade legislativa, com a pública e transparente discussão e deliberação de seu conteúdo, em uma casa parlamentar.

A regra indica que o exercício de iniciativa de uma lei é geral. Encontra-se disponível ao parlamentar, a uma bancada, a uma comissão legislativa permanente ou especial, ao chefe do governo e aos cidadãos. **Há situações, no entanto, em que o exercício da iniciativa de uma lei é reservado. Nessas hipóteses, apenas quem detém competência para propor o projeto de lei pode apresentá-lo. (grifou-se).**

Tratar sobre mobilidade, acessibilidade e conforto dos municípios não se encontra reservado ao Prefeito ou à Câmara Municipal na LOM, configurando iniciativa concorrente, possível de ser deflagrada a proposição por Vereador. Tal posicionamento é reafirma do no Tema 917 do STF e de longa data em outras decisões da Corte Suprema.

Todavia, em que pese a possibilidade do ponto de vista da competência legiferante do Município, para garantir a viabilidade da matéria pela mão parlamentar, necessários ajustes aos termos do PL, visto que, em diversos dispositivos, especialmente art. 3º e 4º, cria atribuições ao Poder Executivo, sob pena de inconstitucionalidade.



Devido à importância do tema, aventa-se a possibilidade instituí-la na forma de política pública, desta forma o PL deverá ser reanalisado pela Parlamentar, excluindo os termos que criam atribuições ao Poder Executivo.

Cabe lembrar que políticas públicas não têm “muros”, ou seja, a partir do fato de um tema ser alçado à condição de ser tratado como política pública, ela passa a ser direcionado a todos as pessoas e instituições, com tratamento de prioridade, pelo governo, que passará a desenvolver programas e ações, dentro de um processo de decisão, com a participação da sociedade, a partir de premissas constitucionalmente previstas, voltadas para a afirmação dos princípios estabelecidos.

É indispensável, assim, que os objetivos do plano sejam factíveis e que as prioridades sejam identificadas claramente, por meio de um amplo debate local, para que não se constituam em meros discursos. Quando se anuncia um plano de ações governamentais, o que se define é um compromisso legal (porque constará em lei) político-programático, sujeito, inclusive, ao controle social e técnico de sua execução e dos resultados que serão gerados, tudo com ampla e absoluta transparência.

Buscando auxiliar à consulente, recomenda-se fixação de diretrizes gerais sobre mobilidade e acessibilidade, que poderá ser apresentada na forma de Substitutivo ao PL, nos termos regimentais, sugerindo minuta nos seguintes termos:

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº \_\_, DE \_\_ DE \_\_ DE 202\_\_.

Estabelece diretrizes para ações que visem à \_\_\_\_\_ no âmbito do Município de \_\_\_\_\_.

Art. 1º. Ficam instituídas as diretrizes para ações que visem à \_\_\_\_\_ no âmbito do Município de \_\_\_\_\_.

Art. 2º. São diretrizes das ações referidas no art. 1º desta Lei:

I - Promover uma cultura de convivência no trânsito e as exigências legais para acessibilidade e mobilidade.

II - Aprofundar e ampliar a abordagem da acessibilidade, em especial à acessibilidade arquitetônica e urbanística.

III - promover o acesso à informação e à educação sobre as leis de trânsito.

IV – difundir o conhecimento sobre (...)

V- articular campanhas que visem (...)

(...)



Art. 3º As ações descritas no art. 2º poderão ser realizadas pelo poder público, por instituições de ensino, entidades representativas de classe e pelas organizações da sociedade civil isoladamente ou em parceria.

Art. 4º Os critérios referentes à mobilidade e acessibilidade terão como diretrizes a legislação municipal, estadual e federal, vigentes e pertinentes.

Art. 5º A presente lei será regulamentada, no que couber, para sua fiel execução.

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

Por fim, em atenção à Lei Complementar nº 95, de 1998, a ementa não deverá ser grafada entre aspas e em negrito, somente com recuo à direita. Ademais, o PL não veio acompanhado com as razões que o justificam, assim, deverá o parlamentar-autor instruí-lo.

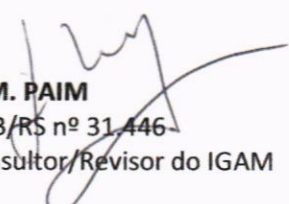
III. Diante do exposto, conclui-se que para adquirir viabilidade, o PL nº 279, de 2021, merece ajustes, suprimindo e reformulando os dispositivos indicados, sob pena de esbarrar no princípio da separação dos poderes, sacramentado no art. 2º, da Constituição Federal.

Diante da competência municipal para tratar sobre mobilidade e acessibilidade, sugere-se a possibilidade de fixar diretrizes gerais sobre o tema, resguardando a competência do Poder Executivo para regulamentar a matéria, naquilo que compete.

O IGAM permanece à disposição.

*Keike Amaral*

**KEIKE AMARAL**  
OAB/RS nº 102.781  
Consultora do IGAM

  
**EVERTON M. PAIM**  
OAB/RS nº 31.446  
Consultor/Revisor do IGAM