Acessibilidade e mobilidade pedonal

26-Jun-2009

Todos os diplomas e programas lanÃ§ados pelo governo em matÃ©ria de acessibilidade e mobilidade pedonal falharam logo Ã partida, porque nÃ£o houve o cuidado nem a vontade de fazer previamente a estimativa orÃ§amental do custo nacional da aplicaÃ§Ã£o das leis e um programa financeiro de apoio Ã s instituiÃ§Ãµes que dele necessitassem.

Contributo de JoÃ£o Marques

4

Notas para alguns aspectos da acessibilidade e mobilidade pedonal no texto participado do programa eleitoral do BE

1

- "Que sejam imediatamente tomadas medidas no sentido da remodelaÃ§Ã£o da acessibilidade no espaÃ§o pÃºblico que excluem as pessoas com deficiÃªncia, como se tÃªm edificado sistematicamente sem atender Ã s normas de acessibilidade definidas.
Importaria, por isso, que se definisse legislativamente um curto perÃ-odo de tempo que, obrigasse Ã transformaÃ§Ã£o das estruturas existentes, e que garantisse o cumprimento do que for doravante edificado."

Os prazos para adaptaÃ§Ã£o estÃ£o previstos no Decreto-Lei nÂº 163/2006, de 8 de Agosto e tambÃ©m estavam no Decreto-Lei nÂº 123/97 de 22 de Maio, revogado pelo DL163/2006, sÃ³ que o cumprimento deste Ãºltimo nÃ£o se verificou, e a ausÃªncia de uma estratÃ©gia por parte do PS/SÃ³crates para que a lei seja consequente, cria todas as condiÃ§Ãµes para que o DL 163 tambÃ©m nÃ£o venha a ser cumprido, especialmente no que diz respeito Ã adaptaÃ§Ã£o e transformaÃ§Ã£o do espaÃ§o pÃºblico e edificado existente.

A razÃ£o mais forte prende-se com o facto de todos os diplomas e programas lanÃ§ados pelo governo em matÃ©ria de acessibilidade e mobilidade pedonal falharem logo Ã partida, porque nÃ£o houve o cuidado nem a vontade de fazer previamente a estimativa orÃ§amental do custo nacional da aplicaÃ§Ã£o das leis e um programa financeiro de apoio Ã s instituiÃ§Ãµes que dele necessitassem.

O OrÃ§amento de Estado deveria prever nas transferÃªncias para os municÃ-pios verbas vindas, por exemplo, do imposto sobre produtos petrolÃ-feros (sugere-se o ISP por princÃ-pio contrastante - a

mobilidade motorizada poderia ajudar a financiar a mobilidade pedonal), exclusivamente destinadas Ã adaptaÃ§Ã£o, com a finalidade de criar acessibilidade pedonal. Este princÃ-pio poderia de alguma forma suprir, a ausÃªncia da prÃ©via orÃ§amentaÃ§Ã£o que deveria ter sido feita, do custo da aplicaÃ§Ã£o de todos os diplomas legais em matÃ©ria de acessibilidade pedonal e da concepÃ§Ã£o de modelos de financiamento.

(Ã€
parte) A seguranÃ§a da mobilidade pedonal depende em muito do comportamento e dos limites impostos Ã mobilidade motorizada.

1.1
- A obrigatoriedade da execuÃ§Ã£o de Planos de Acessibilidade Pedonal a prever no Regime JurÃ-dico dos Instrumentos de GestÃ£o Territorial, como parte integrante dos PMOT's, seria uma forma estruturante de implementar a acessibilidade do planeamento e ordenamento territorial.

Como
sustentaÃ§Ã£o pode-se referir que, uma legislaÃ§Ã£o de Ã¢mbito urbanÃ-stico (DL 163/2006) vincula no seu cumprimento, os campos de actuaÃ§Ã£o do Regime JurÃ-dico da EdificaÃ§Ã£o e UrbanizaÃ§Ã£o (Lei nÂº 60/2007), verifica-se assim a discrepÃ¢ncia entre estas exigÃªncias e a ausÃªncia da obrigaÃ§Ã£o de elaborar Programas de Acessibilidade, dentro dos PMOT'S (PDM, PU e PP). Acresce tambÃ©m, que o PNPA estabelece como recomendaÃ§Ã£o para os municÃ-pios, a elaboraÃ§Ã£o de 24 programas no domÃ-nio da acessibilidade pedonal.

2
- "A
lei deve clarificar a natureza das alteraÃ§Ãµes exigidas no edificado para garantir o acesso ao serviÃ§o/edifÃ-cio pretendido, distinguindo entre os decisores, as CÃ¢maras, e os serviÃ§os de fiscalizaÃ§Ã£o."

Neste
ponto aquilo que me parece que importa salientar Ã© um aspecto que pode ter carÃ¡cter um pouco absurdo:

As
imensas possibilidades combinatÃ³rias que se escudam no regime de excepÃ§Ã£o previsto no DL 163/2006 articulado com a Lei nÂº 60/2007, de 4 de Setembro - Regime JurÃ-dico da UrbanizaÃ§Ã£o e EdificaÃ§Ã£o.

3
- Para a definiÃ§Ã£o "barreiras arquitectÃ³nicas", sugere-se barreiras fÃ-sicas.

JoÃ£o
Marques

{easycomments}