

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 4.881, DE 2012 (Apenso PL nº 7.294, de 2014)

Institui as diretrizes da Política Metropolitana de Mobilidade Urbana (PMMU), cria o Pacto Metropolitano da Mobilidade Urbana e o Sistema de Informações dos Transportes Metropolitanos (SITRAM), com a Autoridade Metropolitana de Transportes e o Fundo Metropolitano de Transporte Público e dá outras providências.

Autor: Deputados José de Filippi e Carlos Zarattini

Relator: Deputado Julio Lopes

I – RELATÓRIO

Chega para exame deste Órgão Técnico, o Projeto de Lei nº 4.481, de 2012, e seu apenso, o PL nº 7.294, de 2014.

Oriundo da iniciativa dos Deputados José de Filippi e Carlos Zarattini, o PL nº 4.481, de 2012, com base no art. 21, IX, XV e XX, da Constituição Federal, estabelece, entre outras providências, os fundamentos da Política Metropolitana de Mobilidade Urbana, definindo seus objetivos gerais, diretrizes e instrumentos. Em adendo, a medida cria o Pacto Metropolitano da Mobilidade Urbana e o Sistema de Informações dos Transportes Metropolitanos (SITRAM), assim como a Autoridade Metropolitana de Transportes e o Fundo Metropolitano de Transporte Público.

O Capítulo I desse PL traz a apresentação da proposta e o conceito da Política Metropolitana de Mobilidade Urbana.

O art. 1º apresenta o conteúdo do PL, em conformidade com as exigências da Lei Complementar nº 95, de 1998, que dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis.

No art. 2º, o PL define a Política Metropolitana de Mobilidade Urbana como um conjunto de conceitos, objetivos e diretrizes para subsidiar a União, junto com os Estados, Distrito Federal e Municípios, em relação aos critérios para a organização metropolitana do sistema de transporte, com vistas à mobilidade da população. Para efeito de aplicação da lei, o PL define regiões metropolitanas como aquelas que agrupam municípios cuja população total seja igual ou superior a um milhão de pessoas. Em seguida, o PL condiciona a elaboração e execução da Política Metropolitana de Mobilidade Urbana à obediência aos preceitos da Lei nº 12.587, de 2012, que dispõe sobre a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

No Capítulo II do projeto, constam como objetivos gerais: elaborar e executar planos metropolitanos de transporte e mobilidade urbana; promover a cooperação entre os diferentes entes da federação, visando à formação do Pacto Metropolitano da Mobilidade Urbana; como também organizar e manter serviços oficiais de informações e gerenciamento de dados do sistema público de transportes metropolitanos.

O Capítulo III traz sete diretrizes da Política Metropolitana de Mobilidade Urbana, transpostas a seguir: integração ao uso do solo; prioridade dos modos de transporte não motorizados e dos serviços de transporte público coletivo; integração entre os modos e serviços de transporte; atuação sob o princípio de conservação de energia, de incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes; eficiência e segurança dos serviços prestados; planejamento e desenvolvimento integrado entre o transporte e a ocupação do espaço urbano; redução do tempo de deslocamento casa-trabalho-casa, em face da melhoria do transporte.

Constam no Capítulo IV, os seguintes instrumentos de execução da Política Metropolitana de Mobilidade Urbana: formação do Pacto Metropolitano de Mobilidade Urbana e constituição do Sistema de Informações e Planejamento dos Transportes Metropolitanos (SIPTRAM). Nos termos da proposta, o Pacto é coordenado pelo Conselho Gestor, cuja formação conta com representantes dos Ministérios do Planejamento, Cidades e Transportes, além dos demais órgãos e secretarias nacionais e das Câmaras Técnicas.

Cabe ao Conselho Gestor: constituir as Câmaras Técnicas, formadas por representantes da União, Estados, autarquias e Municípios das regiões metropolitanas, iniciativa privada, universidades e demais segmentos da sociedade civil da localidade; criar o Fundo Metropolitano do Transporte Público, e, ainda, constituir o Sistema de Informações dos Transportes Metropolitano (SITRAM).

O projeto prevê doze atribuições para as Câmaras Técnicas: estabelecer um plano estratégico metropolitano de mobilidade de acordo com a Política Nacional de Mobilidade Urbana e demais planos complementares; constituir a Autoridade Metropolitana de Planejamento e Execução dos Transportes Metropolitanos; estipular um Sistema Inteligente de Integração de Diversos Modais; incentivar e apoiar a criação do plano metropolitano de uso e ocupação do solo; estabelecer estudo de origem/destino, com vistas à criação de oportunidades de trabalho perto das residências das pessoas; estabelecer campanhas do uso racional do transporte individual; promover a integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e das redes de transporte metropolitano público e privado; constituir o sistema de informação abrangendo o planejamento, a redução dos impactos ambientais, a conservação energética e a política de estacionamentos, além da integração física e tarifária, do incentivo ao transporte não motorizado, do incentivo ao uso racional do carro, dando prioridade ao transporte coletivo; promover fiscalização e manutenção eficientes; facilitar a circulação de modos não motorizados; construir terminais de transportes; e definir uma política metropolitana de gerenciamento de vagas em estacionamentos.

O Projeto de Lei nº 4.881, de 2012, cria o Fundo Metropolitano do Transporte Urbano como instrumento de caráter financeiro, com a finalidade de dar suporte ao planejamento integrado e às ações conjuntas dele decorrentes, no que se refere às funções públicas de interesse comum, entre a União, os Estados e os Municípios integrantes das regiões metropolitanas. A medida autoriza o Poder Executivo Federal a constituir o Fundo para ser utilizado ainda em financiamentos e investimentos de programas e projetos de transporte público de interesse metropolitano, como também para captar e compatibilizar recursos financeiros para a gestão da Política Metropolitana de Mobilidade Urbana.

Constituem recursos do Fundo, entre outros: receitas da União a ele destinadas por disposição legal; transferências dos Estados, Distrito Federal e de Municípios integrantes de regiões metropolitanas;

empréstimos nacionais, internacionais e outras contribuições financeiras; receitas decorrentes do rateio de custos referentes a obras de interesse comum; produto de operações de crédito e de rendas provenientes da aplicação de seus recursos; doações de pessoas físicas ou jurídicas, públicas ou privadas, nacionais, estrangeiras ou multinacionais e outros recursos eventuais.

O projeto determina que o Fundo em pauta integre o orçamento anual da União.

Ademais, a proposta estipula que a aplicação dos recursos do Fundo seja supervisionada por Conselho formado por seis membros, sendo dois representantes da União, dois do Estado, um de prefeitura da região metropolitana e um da sociedade civil.

A justificação, exemplificada por São Paulo, apresenta o quadro de imobilidade das metrópoles, decorrente da insuficiência de infraestrutura, da deficiência na prestação do serviço público de transporte coletivo e dos congestionamentos provocados pela frota crescente de veículos particulares em circulação, entre outros aspectos. Embora reconheçam a importância da Lei nº 12.587, de 2012, que trata da mobilidade urbana, em âmbito nacional, com vistas à acessibilidade e mobilidade das pessoas e das cargas nos municípios, os autores consideram este projeto de lei a ela complementar.

Apresentado pelo Deputado Felipe Bornier, o Projeto de Lei nº 7.294, de 2014, apensado, determina a elaboração de plano de contingência em mobilidade urbana, para assegurar o atendimento da população em caso de paralisação do serviço de transporte público, em face de algum problema inesperado.

Tramitando em regime ordinário, o PL e seu apenso foram distribuídos para apreciação conclusiva das Comissões de Viação e Transportes, de Desenvolvimento Urbano, de Finanças e Tributação e de Constituição e Justiça e de Cidadania. Os pareceres dos dois últimos órgãos serão terminativos, quanto à adequação financeira ou orçamentária da proposição e à constitucionalidade ou juridicidade da matéria.

No prazo regimental, não foram entregues emendas aos projetos.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Em razão da interface do transporte público com a mobilidade urbana, o Projeto de Lei nº 4.881, de 2012, e seu apenso, PL nº 7.294, de 2014, foram distribuídos para apreciação desta Comissão de Viação e Transportes. Ao tratar da Política Metropolitana de Mobilidade Urbana, o PL principal dispõe sobre matéria de direito urbanístico, cujo mérito principal cabe à Comissão de Desenvolvimento Urbano, e apenas complementarmente sobre transporte coletivo.

De acordo com dados do livro publicado pela Câmara dos Deputados “Os Desafios da Mobilidade Urbana”, até junho de 2015, contavam-se no Brasil 71 regiões metropolitanas, onde vive mais da metade da população brasileira. As propostas em análise mostram a preocupação dos respectivos Autores de respaldar juridicamente as ações do Poder Público em prol da melhoria dos deslocamentos de milhares de cidadãos que moram e trabalham nessas regiões.

Assim, a Política Metropolitana de Mobilidade Urbana acha-se estruturada no PL nº 4.881, de 2012, com a definição da modelagem de sua aplicação, mediada pela cooperação executiva dos entes da federação: União, Estados, Distrito Federal e Municípios. Em adendo, a proposta traz objetivos gerais, diretrizes e instrumentos de ação da Política nominada.

O tema do PL principal é objeto de duas normas legais de publicação recente, a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, e a Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, a qual institui o Estatuto da Metrópole.

Encontra-se no art. 7º do PL principal, matéria afeita à área de transporte. Trata-se dos atributos das Câmaras Técnicas, dentre os quais criticamos, por inadequado em norma legal, a atribuição constante do inciso III, que assinala alternativas de modais de transporte a serem integrados, além de recursos tecnológicos para facilitar os deslocamentos. Tais menções podem interferir em decisões locais e engessar possibilidades, afora os recursos se tornarem obsoletos diante da evolução constante e veloz do conhecimento e dos inventos.

Embora o exame de mérito do Fundo Metropolitano do Transporte Público seja de responsabilidade da Comissão de Finanças e Tributação, lembramos o caráter inócuo da proposta, que autoriza sua criação pelo Poder Executivo. Fundo similar proposto na Lei do Estatuto da Metrópole foi vetado pela Presidência, devido ao interesse do Governo de desvincular receitas para flexibilizar dispêndios.

A constitucionalidade sobre a criação de órgãos e funções, e sobre atribuições ao Poder Executivo deverá ser objeto do exame da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Quanto ao apenso, PL nº 7.294, de 2014, acatamos, pela pertinência, a ideia de inserir na Lei de Mobilidade, a elaboração de plano de contingência de transporte público, para solucionar ou mitigar problemas incidentais na prestação desse serviço público, embora em dispositivo diferente da proposta original. Ponderamos como mais adequado incluir o plano de contingência no plano de mobilidade previsto no art. 24, pela interdependência das duas medidas.

Diante do exposto, votamos pela REJEIÇÃO do Projeto de Lei nº 4.881, de 2012, principal, e pela APROVAÇÃO de seu apenso, Projeto de Lei nº 7.294, de 2014, na forma do Substitutivo em anexo.

Sala da Comissão, em de de 2016.

Deputado JULIO LOPES
Relator

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 7.294, DE 2014 (Apensado ao PL nº 4.881, de 2012)

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para dispor sobre o plano de contingência de transporte público.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta inciso ao art. 24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que, entre outras providências, institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para dispor sobre o plano de contingência de transporte público.

Art. 2º O art. 24 da Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso XII:

“Art. 24.

.....
XII - plano de contingência para solucionar ou mitigar problemas incidentais, em serviços de transporte público.” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2016.

Deputado JULIO LOPES
Relator