

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

PROJETO DE LEI Nº 5.437, DE 2019

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para obrigar que os pontos de embarque e desembarque de passageiros nos serviços de transporte público coletivo sejam dotados de cobertura.

Autor: Dep. Charles Fernandes

Relator: Dep. FRANCISCO Jr.

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei (PL) nº 5.437, de 2019, objetiva alterar a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

O projeto sugere nova redação ao inciso IV do § 3º do art. 3º da Lei nº 12.587/2012, para obrigar que os pontos de embarque e desembarque de passageiros nos serviços de transporte público coletivo sejam dotados de cobertura.

O autor ressalta que essa mesma proposta foi objeto do PL nº 8.240 de 2014, de autoria do Deputado Felipe Bornier. Não reeleito o deputado, o PL foi arquivado em 31/01/2019, com base no disposto no art. 105 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

Justifica a apresentação de proposição no mesmo sentido face a importância da medida que pode melhorar a vida das milhões de pessoas que fazem uso do transporte público nas cidades brasileiras. Os mencionados usuários, segundo o autor, já pagam um alto preço pelas tarifas de um serviço que não condiz com a qualidade esperada. Faltam linhas, ônibus e trens vivem lotados, as condições da infraestrutura são precárias e é inadmissível que os passageiros ainda tenham que esperar pelos ônibus sob sol forte ou chuva, sem proteção.

A proposição está sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões, tramita em regime de tramitação ordinária e foi distribuída às Comissões de Desenvolvimento Urbano; Viação e Transportes e Constituição e Justiça e de Cidadania.

Nesta CDU, onde o mérito da proposta será avaliado em relação aos seus impactos no desenvolvimento urbano, não foram apresentadas emendas, após esgotado o prazo regimental.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O processo de urbanização no Brasil se deu de forma muito célere. Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)¹, em apenas 50 anos, a taxa de urbanização foi praticamente dobrada. Uma urbanização vertiginosa, que não foi acompanhada do planejamento, da infraestrutura e dos serviços necessários para proporcionar qualidade de vida adequada a toda a população.

Naturalmente, esse processo trouxe diversos problemas urbanos, muitos ainda persistentes no País. É o caso do espraiamento das cidades, com intensa periferação, fragmentação e dispersão dos componentes urbanos. O espraiamento é empecilho à mobilidade eficiente nas cidades, à segurança e à redução da segregação e desigualdade social. Em termos práticos, cidades espraiadas privilegiam parcelas da população de renda mais alta, que podem fazer uso de veículos para se locomover, adquirir imóveis caros em condomínios fechados e **separados da confusa malha urbana e que possuem acesso facilitado a infraestrutura e serviços.**

A Lei 10.257, de 10 de julho de 2001, denominada “Estatuto das Cidades”, regulamentando os Art. 182 e 183 da Constituição Federal, veio estabelecer normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança, assim como estabelece importantes diretrizes com vistas ao **bem-estar dos cidadãos** e do equilíbrio ambiental. Conforme seu Art. 2º, nesse sentido, são diretrizes por ele estabelecidas para esse mister, “a garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à **infraestrutura urbana**, ao **transporte** e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações” (inciso I) e “a **oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população** e às características locais” (inciso V). A infraestrutura urbana adequada, colocada como direito, vem sendo negligenciada em desfavor do cidadão.

A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes nacionais da política nacional de mobilidade urbana, por sua vez, **incluiu os pontos de embarque e desembarque de passageiros** e cargas entre as **infraestruturas de mobilidade urbana** (art. 3º, § 3º, inciso IV). O art. 14, por sua vez, define como direito do usuário do transporte, ser informado, nos **pontos de embarque e desembarque de passageiros**, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais. Entretanto, o texto da Lei em vigor não exige que os pontos de parada de ônibus tenham cobertura adequada, de modo a proteger os usuários do transporte coletivo das condições climáticas adversas. Diante disso, o que se vê no País é a instalação de pontos de ônibus apenas com a placa sinalizadora de parada, **sem qualquer tipo de infraestrutura que possa garantir um mínimo de conforto aos passageiros** dos veículos de transporte urbano.

¹ Segundo dados constantes do Portal Series Estatísticas do IBGE ([www.http://seriesestatisticas.ibge.gov.br/](http://seriesestatisticas.ibge.gov.br/)), em 1960, o Brasil possuía uma taxa de urbanização de 44,67%. Em 2010, essa taxa alcançou 84,36%.

Importante salientar, que o art. 24 da mesma Lei determina que as cidades com mais de 20.000 habitantes elaborem o **plano municipal de mobilidade urbana, onde devem estar previstas as infraestruturas necessárias para o funcionamento do sistema,** inclusive os **pontos de embarque e desembarque** do transporte coletivo.

Todas essas constatações permitem concluir que o PL nº 5.437 de 2019, que objetiva alterar a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 para incluir a **existência de cobertura** como característica inalienável dos **pontos de embarque e desembarque de passageiros** do transporte público coletivo urbano, tem potencial para contribuir com o pleno desenvolvimento das funções sociais das cidades e garantir o bem-estar de seus habitantes, em cumprimento ao art. 182, caput, da Constituição Federal.

Diante de todo o exposto, voto pela aprovação do PL nº 5.437, de 2019.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado FRANCISCO Jr.
Relator