

Projeto de Lei nº /2012
(DO Sr. José de Filippi Junior)

Acrescenta o parágrafo 95-A na Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código Brasileiro de Trânsito, com a seguinte redação.

O Congresso Nacional Decreta:

Artigo 1º - Fica acrescentado o parágrafo 95-A na Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código Brasileiro de Trânsito, com a seguinte redação:

“Art. 95A. - Nas vias de trânsito rápido ou arteriais em que circulam mais de 30 (trinta) veículos tipo ônibus de transporte público coletivo urbano hora/sentido em horário de pico, fica proibido o estacionamento de veículos ou colocação de barreiras junto às calçadas, em dias úteis, das seis às nove horas e das dezessete às vinte horas, que se transformarão em faixas exclusivas de ônibus.

Parágrafo 1º - As vias deverão ser sinalizadas com a placa de regulamentação tipo R-32 com a informação complementar com o horário e dias da proibição, bem como sinalização de solo.

Parágrafo 2º - A proibição de que se trata no *caput* deste artigo poderá ser determinada, a critério do poder público municipal, somente no sentido de pico de trânsito na parte da manhã e somente no sentido de pico de trânsito na parte da tarde/noite.”

Artigo 2º - As despesas decorrentes com a presente Lei correrão por conta de verbas próprias, suplementadas se necessário.

Artigo 3º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação revogadas as disposições em contrário.

JUSTIFICAÇÃO

O Poder Legislativo deve, por competência, buscar alternativas que venham de encontro com as necessidades da população, ou seja, cabe ao Parlamento a função, ímpar na República, de implantar e renovar constantemente, a ordem jurídica nacional.

O professor e eminente jurista Celso Ribeiro Bastos em *Curso de Direito Constitucional*, explica que a atividade típica do Legislativo é de legislar ele é o poder encarregado da elaboração de normas genéricas e abstratas que se denominam leis. São elas atos que, oriundos do Legislativo e produzidos segundo procedimento descrito na Constituição, inovam originariamente a ordem jurídica.

Diante disso, o legislador federal deve por excelência, identificar as demandas que a sociedade está clamando, sendo que, nos dias de hoje enfrentamos um problema crônico de mobilidade urbana, com trânsito caótico e sem grandes avanços no sentido de facilitar a vida dos brasileiros com investimentos em transporte público de alta capacidade.

Diante disso, o legislador e a sociedade devem buscar mecanismos e alternativas para que o cidadão consiga superar esse obstáculo social que é sua dificuldade de locomoção.

A Revista Carta Capital de 04.05.2012, publicou matéria com o título “*Cidade ou Hospício?*”, abordando a influencia

da imobilidade do trânsito nas grandes capitais na saúde das pessoas que ali residem e transitam, senão vejamos:

“Poderia ser uma das cidades fictícias do escritor Ítalo Calvino. Um lugar onde a maioria dos 11 milhões de habitantes enfrenta de duas a quatro horas de trânsito por dia, espremidos em vagões com outras oito pessoas por metro quadrado ao lado de cartazes de alerta (Onde está a sua carteira agora?) ou em corredores de ônibus com ruído semelhante ao de uma serra elétrica. Bastam 48 horas de um dia de primavera para as mazelas da confluência tempo-espço tomarem seus 1,5 mil quilômetros quadrados. Num dia, quatro cidadãos acabam na delegacia por brigar por espaço, motivo de uma interrupção de 23 minutos no metrô. No outro, os trens atrasam, gemem vagarosos sobre os trilhos, enquanto os passageiros telefonam angustiados. Na volta, a chuva alaga tudo e deixa 229 quilômetros de congestionamento às 15 para as 7 da noite, recorde do ano. Seria o assunto para os motoristas parados em parte dos mais de 7 milhões de veículos, a temer a violência em alta que descobrem na rádio dedicada ao trânsito. Podia ser pior: sem chuva, a seca e a poluição fariam o ar ficar inadequado para respirar, como todo inverno.”

Soma-se a isso, a imobilidade de muitos governantes em planejar e estabelecer políticas públicas viáveis para que as pessoas tenham facilidades e acesso rápido, podendo assim trabalhar e se locomover com harmonia.

Sensível a isso, é que propomos que nas vias públicas em que circulam mais de duas linhas de ônibus de transporte coletivo urbano, fique proibido o estacionamento de

veículos ou colocação de barreiras junto às calçadas, em dias úteis, das seis às nove horas e das dezessete às vinte horas.

Medida que prestigiará o transporte público e incentivará cada vez mais o uso destes meios, que de fato, são os utilizados pela grande maioria da população.

Apresentamos tal proposição, pois é sabido que a administração pública deve buscar predominantemente o interesse da coletividade e diante disso, concluímos que esta deve aperfeiçoar suas políticas públicas e conseqüentemente seus serviços.

Sendo, o transporte coletivo de passageiros, indubitavelmente, um serviço público e de utilidade pública, que deve ser constantemente incentivado.

E considerando ainda que conforme o artigo 22, XI, da Constituição Federal, cabe privativamente à União legislar sobre trânsito e transportes.

É que apelamos aos nobres pares, no sentido da acolhida e aprovação da presente lei.

Sala das Sessões, em, 18 de Dezembro 2012.

Deputado José de Filippi Junior
PT – SP