

PROJETO DE LEI Nº ,de 2012
(Dos Sr. José de Filippi Júnior e Carlos Zarattini)

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.

O Congresso Nacional decreta:

TÍTULO I
DA POLÍTICA METROPOLITANA DE MOBILIDADE URBANA

CAPÍTULO I
DOS FUNDAMENTOS

Art. 1º – Esta Lei, denominada **Mobilidade na MetrÓpole**, estabelece as diretrizes para a execução Política Metropolitana de Mobilidade Urbana, cria o Pacto Metropolitano da Mobilidade Urbana e o Sistema de Informações e Planejamento dos Transportes Metropolitanos (SITRAM), com fundamento no art. 21, incisos IX, XV e XX da Constituição Federal.

Art. 2º – A Política Metropolitana de Mobilidade Urbana constitui um conjunto de conceitos, objetivos e diretrizes, por meio do qual a União, em articulação com os Estados, Distrito Federal e Municípios, estabelecerá critérios para organização metropolitana do sistema de transporte a fim de garantir a mobilidade da população nestas regiões.

§ 1º - Para os fins de aplicação da Política Metropolitana de Mobilidade Urbana, entende-se por regiões metropolitanas o agrupamento de municípios limítrofes que juntos corresponda a, no mínimo, 1 (um) milhão de habitantes, que tem por finalidade integrar a organização e o planejamento e a execução das funções públicas de interesse comum no que refere aos serviços de transporte e mobilidade urbana, observado o disposto no art. 25, § 3º da Constituição Federal.

§ 2º A Política Metropolitana de Mobilidade Urbana será elaborada e executada em consonância com as disposições da Lei nº 12.587, de janeiro de 2012, que estabelece a Política Nacional de Mobilidade Urbana, que objetiva a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

CAPÍTULO II

DOS OBJETIVOS GERAIS

Art. 3º - A Política Metropolitana de Mobilidade Urbana reger-se-á pelas disposições desta Lei e pelas demais normas a ela pertinentes e tem, por objetivos gerais:

I – elaborar e executar planos metropolitanos de transporte e mobilidade urbana;

II – promover a cooperação entre a União, Estados, Distrito Federal e Municípios integrantes das regiões metropolitanas, mediante a articulação e integração de seus órgãos e entidades tanto das administrações diretas quanto das indiretas, visando formação do Pacto Metropolitano da Mobilidade Urbana em favor de interesses comuns;

III – organizar e manter serviços oficiais de informações e gerenciamento de dados do sistema público de transportes metropolitanos;

CAPÍTULO III

DAS DIRETRIZES DA POLÍTICA METROPOLITANA DE MOBILIDADE URBANA

Art. 4º - Para efeito de aplicação desta Lei são consideradas as seguintes diretrizes:

I – desenvolvimento da política metropolitana de transporte público e mobilidade urbana de modo integrado ao uso do solo;

II – prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

III – integração metropolitana entre os modos e serviços de transporte urbano;

IV - atuar sob o princípio da conservação de energia, incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;

V – garantir a eficiência dos serviços prestados e segurança nos deslocamentos das pessoas;

VI – planejamento e desenvolvimento integrado entre operações de sistemas de transportes metropolitanos e a ocupação do espaço urbano;

VII – redução do tempo de casa para o trabalho em função das melhorias nos transportes públicos.

CAPÍTULO IV

DOS INSTRUMENTOS DA POLÍTICA METROPOLITANA DE MOBILIDADE URBANA

Art. 5º - As ações decorrentes da Política Metropolitana de Mobilidade Urbana serão executadas, entre outros, por meio dos seguintes instrumentos:

I – formação do Pacto Metropolitano da Mobilidade Urbana, coordenado por um Conselho Gestor formado pela União, representada pelo Ministério do Planejamento, Ministério das Cidades Ministério dos Transportes, e demais órgãos e secretarias nacionais; e pelos representantes das Câmaras Técnicas;

II – a constituição do Sistema de Informações e Planejamento dos Transportes Metropolitanos (SIPTRAM).

Art. 6º - São atribuições do Conselho Gestor do Pacto Metropolitano da Mobilidade Urbana:

I – constituir as Câmaras Técnicas, que terão como princípio, a integração política e institucional em nível metropolitano, formadas por representantes da

União, Estados, autarquias, municípios das regiões metropolitanas, iniciativa privada, universidades e demais segmentos da sociedade civil daquela localidade.

II – criar o Fundo Metropolitano do Transporte Público por meio de concessão de subsídios visando investimento em transporte coletivo e participação da iniciativa privada;

III – constituir o Sistema de Informações dos Transportes Metropolitanos (SITRAM).

Art. 7º São atribuições das Câmaras Técnicas:

I - estabelecer um plano estratégico metropolitano de gerenciamento da mobilidade de acordo com a Política Nacional de Mobilidade Urbana e demais projetos complementares que possam integrar os sistemas locais às principais vias de acesso metropolitano;

II – constituir a Autoridade Metropolitana de Planejamento e Execução dos Transportes Metropolitanos;

III - constituir Sistema Inteligente de Integração de Diversos Modais, considerando-se como possibilidades: veículos leves sobre trilhos, sistemas de ônibus rápidos, sistema de elevadores, passarela rolante e ônibus elétricos conectados com a rede viária e implantação de corredores de ônibus;

IV - incentivar e apoiar a criação de plano diretor metropolitano de uso e ocupação do solo, com a premissa de recuperação dos espaços públicos;

V - estabelecer estudo sobre origem/destino, indicando possibilidades de desenvolvimento descentralizado a fim de se criar oportunidades de trabalho em locais próximos às residências da população;

VI - estabelecer Campanhas de Uso Racional do Transporte Individual;

VII – promover a integração física, tarifária e operacional nos diferentes modos e das redes de transporte metropolitano público e privado;

VIII – constituir o sistema de informação para planejamento, redução de impactos ambientais, conservação energética, política de estacionamentos; integração física e tarifária, incentivo ao transporte não motorizado, incentivo ao uso racional do carro, dando prioridade para o transporte coletivo;

IX - promover a eficiência na fiscalização e manutenção;

X - facilitar a circulação de modos não motorizados;

XI - Construir terminais de transportes, envolvendo a oferta de serviços e comércio no entorno das áreas metropolitanas;

XII - Definir uma política metropolitana de gerenciamento de vagas em estacionamentos.

Art. 8º - Da constituição do Fundo Metropolitano do Transporte Público:

I – determina que o Poder Executivo Federal ficará autorizado a constituir o Fundo Metropolitano do Transporte Público, aqui caracterizado como o instrumento institucional 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, Estados e municípios integrantes das regiões metropolitanas;

II – promover financiamentos e investimentos para a execução de programas e projetos de transporte público de interesse metropolitanos;

III – captar e compatibilizar recursos financeiros para a gestão da Política Metropolitana de Mobilidade Urbana;

Art. 9º - Constituirão recursos do Fundo Metropolitano do Transporte Público, dentre outros:

I – recursos da União a ele destinados por disposição legal;

II – transferências dos Estados, Distrito Federal e municípios integrantes das regiões metropolitanas, destinadas à manutenção das estruturas de gestão Política Metropolitana de Mobilidade Urbana;

III – empréstimos nacionais, internacionais e outras contribuições financeiras;

IV – recursos decorrentes do rateio de custos referentes a obras de interesse comum;

V – produto de operações de crédito e rendas provenientes da aplicação de seus recursos;

VI – doações de pessoas físicas ou jurídicas, públicas ou privadas, nacionais, estrangeiras ou multinacionais e outros recursos eventuais;

Parágrafo único – o Fundo Metropolitano do Transporte Público integrará o orçamento anual da União.

Art. 10º - A aplicação dos recursos do Fundo Metropolitano do Transporte Público será supervisionada por um Conselho formado por seis membros, divididos da seguinte forma: União (02 representante), Estado (2 representantes), Prefeituras da Região Metropolitana (01 representante) e sociedade civil (01 representante).

Art. 11º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

A mobilidade urbana é um dos principais desafios para o desenvolvimento das principais regiões metropolitanas brasileiras. Há necessidade urgente de repensar as metrópoles contemporâneas a partir de políticas públicas e mecanismos eficientes de gestão do território. Alavancar o desenvolvimento da infraestrutura, o saneamento ambiental, habitação, em especial, da mobilidade e transporte público de qualidade.

Pensar o desenvolvimento das regiões metropolitanas conectadas aos grandes projetos estratégicos de desenvolvimento nacional. Uma política nacional de desenvolvimento das regiões metropolitanas brasileiras requer propostas legislativas visando o equacionamento dos graves problemas de ordenamento territorial e gestão de serviços públicos decorrentes da fragmentação da metrópole em vários municípios.

O recente processo de reorganização da região metropolitana de São Paulo, por exemplo, foi um passo importante, mas também não significa garantia de integração das políticas públicas setoriais, pois não bastam ações setoriais isoladas, é preciso considerar o planejamento das sub-regiões no planejamento metropolitano e estadual.

Nas principais regiões metropolitanas há uma grave situação de imobilidade, somente com investimento em transporte coletivo será possível recuperar a capacidade de mobilidade nas grandes cidades. Se medidas urgentes não forem tomadas certamente haverá redução de investimentos econômicos e diminuição das oportunidades de trabalho.

Infelizmente, nas últimas décadas, o poder público tem priorizado o transporte individual em detrimento do transporte coletivo, o que é prejudicial, principalmente para as camadas mais pobres da população.

O uso do transporte coletivo é minoritário no país. Ainda temos o aumento das vendas de automóvel e motocicletas que hoje atingem 35 milhões de automóveis e 15 milhões de motos.

No caso da Região Metropolitana de São Paulo, tem-se chegado a uma média de 300 km diários de congestionamento. O congestionamento dos carros também tem reduzido a eficiência dos ônibus.

Na cidade de São Paulo há ruas com mais motos que carros em horário de pico. Representando 12,8% da frota registrada no município, elas dominam estrada da zona sul e eixo da zona leste.

O número de falhas e interrupções no Metrô só tem aumentado com o tempo. Além da falta de investimentos na ampliação e manutenção da rede de trens e metro, sobram denúncias de corrupção nunca apuradas. Apesar da previsão de implantação de 200 quilômetros de linhas do metrô até 2018, nos últimos 17 anos, apenas 25 quilômetros foram construídos.

Trens da CPTM também batem recorde de passageiros e superlotação, o sistema atingiu marca de 2,5 milhões de pessoas em único dia da semana.

Um cenário de guerra urbana com graves consequências sociais, principalmente para a saúde pública. Há registros de 500 mortes em acidentes com motos por ano no país e aumento dos acidentes causados por transporte individual. Segundo estudo do DENATRAN e IPEA, o custo social dos acidentes em rodovias foi estimado em R\$ 24,6 bilhões anuais, dos quais R\$ 8,1 bilhões correspondiam aos acidentes nas rodovias federais e R\$ 16,5 bilhões nas estaduais. O custo médio do acidente com feridos em torno de R\$ 90 mil e, com mortes, este valor chega a R\$ 421 mil.

O acidentado de trânsito, em sua maioria, é conduzido às estruturas públicas de atendimento hospitalar. Grande parte dos recursos financeiros do setor da saúde é para o atendimento de urgência e traumatologia, para a reabilitação e a inclusão social de acidentados de trânsito. Sem contar que, a cada morte no trânsito, contam-se 20 outros acidentados que ficam feridos, muitos deles com sequelas irreversíveis, exigindo um esforço brutal do setor de saúde e das famílias brasileiras.

Além do problema da péssima qualidade do serviço público, a tarifa de R\$ 3,00 em São Paulo é a maior do país e uma das mais altas do mundo, tomando quase 30% do salário mínimo dos trabalhadores assalariados. Com tais recursos, teriam até condições para solucionar o problema através do bilhete único mensal.

A população que poderia utilizar o transporte coletivo, não faz esta opção porque o custo de tempo e dinheiro não compensa. O padrão europeu privilegia, através de subsídios, o transporte coletivo, isso também como medida de garantia da sustentabilidade ambiental. No Brasil, os grandes interesses econômicos tem prevalecido privilegiando o transporte individual.

Estudos da ANTP (Associação Nacional de Transportes Públicos) também indicam que é preciso tirar 30% dos automóveis da cidade de São Paulo. Não se trata de impedir que as pessoas adquiram seu automóvel, mas é preciso coibir seu uso indiscriminado através da oferta de transporte coletivo de qualidade.

As construções verticais sem infraestrutura social e urbana no seu entorno também faz aumentar os congestionamentos. É preciso incentivar outros meios de mobilidade na cidade através da recuperação de elevadores, passareira rolante e ônibus elétricos conectados com a rede viária, implantação de estacionamentos próximos ao metrô nas áreas mais densas. Investir na construção de terminais de transporte, incluindo a criação de atividades de comércio e serviços no entorno.

Recuperar as calçadas e criar condições de mobilidade da população idosa e crianças, que não haja necessidade dos pais levarem filhos para a escola de carro. Ter pessoas treinadas para pararem os carros para travessia de idosos e crianças.

É fundamental pensar um sistema de integração inteligente entre diversos modais de transporte, e atualmente há alternativas viáveis e de menor custo que poderiam responder às demandas de mobilidade urbana em nossa cidade.

Como por exemplo, os chamados Veículos Leves sobre Trilhos (VLT), por exemplo, que apresentam custos menores e certa flexibilidade operacional. Outra alternativa é o chamado Bus Rapid Transit (BRT), sistemas de ônibus rápidos, que se apropriam de alguns atributos dos metrô, mas com custos em torno de 20 milhões (o que corresponde a apenas 15% dos custos dos metrô). São alternativas de novas modalidades de transporte em substituição aos automóveis e ônibus, poderão diminuir o fluxo de veículos, os atrasos, o desconforto da população e a emissão de gases poluentes na atmosfera, beneficiando a saúde pública.

O país dispõe de condições, potencial técnico e experiência para reverter este quadro. Mas, para isto, é necessário mudar paradigmas pautados pela competição econômica, pensar em termos de rede, flexibilidade e complementaridade. Incentivar o uso racional do carro e o transporte coletivo, recuperar o espaço público e melhorar a vida das pessoas na cidade.

A legislação que institui as diretrizes da política nacional de mobilidade urbana (Lei 12.587/2012), de janeiro de 2012, foi um passo importante no sentido de valorizar a acessibilidade e a mobilidade das pessoas e rever o transporte de cargas nos municípios, além de prever investimentos de R\$ 32 bilhões no setor.

A lei dá prioridade para os meios de transportes não motorizados e ao serviço público coletivo e obriga os municípios com mais de 20 mil habitantes a elaborar planos para a circulação dos habitantes no prazo máximo de três anos. Para tanto, é preciso que as prefeituras elaborem seus planos de mobilidade urbana exigidos pela lei e assim tenham direitos aos repasses da União também previstos na norma.

A urgente necessidade de se constituir as condições de mobilidade das metrópoles requer ações de articulação de políticas públicas em escala metropolitana. Articular ações de uso e ocupação do solo e desenvolver política setorial de transporte e mobilidade urbana em escala metropolitana através de um planejamento metropolitano coordenado entre poder municipal, estadual e federal.

É a proposta desta Lei, denominada **Mobilidade na Metrópole**, que 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 fundamento no art. 21, incisos IX, XV e XX da Constituição Federal.

A Política Metropolitana de Mobilidade Urbana constitui um conjunto de conceitos, objetivos e diretrizes, por meio do qual a União, em articulação com os Estados, Distrito Federal e Municípios, integrantes das regiões metropolitanas, estabelecerá

critérios para organização metropolitana do sistema de transporte a fim de garantir a mobilidade da população nestas regiões.

Assim sendo, o projeto de Lei relativo à Mobilidade na MetrÓpole, estabelece por objetivos gerais:

I – elaborar e executar planos metropolitanos de transporte e mobilidade urbana;

II – promover a cooperação entre a União, Estados, Distrito Federal e Municípios integrantes das regiões metropolitanas, mediante a articulação e integração de seus Órgãos e entidades das administrações diretas e indiretas, visando formação do Pacto Metropolitano da Mobilidade Urbana em favor de interesses comuns;

III – organizar e manter serviços oficiais de informações e gerenciamento de dados do sistema público de transportes metropolitanos.

Sala das sessões, em, 18 de dezembro de 2012.

Deputado **José de Filippi Júnior**
PT/SP

Deputado **Carlos Zarattini**
PT/SP