



PROJETO DE LEI Nº , DE 2019

(Do Sr. Guiga Peixoto)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, a fim de tratar sobre vaga de estacionamento emergencial nas proximidades de farmácias, drogarias, hospitais e clínicas médicas.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O artigo 48 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar seguinte redação:

“Art. 48.....

.....
§4º nas proximidades de farmácias, drogarias, hospitais e clínicas médicas, deverá ser designada vaga emergencial destinada aos clientes destes estabelecimentos com duração máxima de dez (10) minutos” (NR)

Art. 2º O artigo 24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar seguinte redação:

“Art. 24.....

.....
XII - as áreas de estacionamentos emergenciais públicos e privados gratuitos nas proximidades de farmácias, drogarias, hospitais e clínicas médicas;

.....” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

Essa propositura visa instituir a criação de vaga de caráter emergencial destina a atender clientes de serviços prestados em farmácias, hospitais e clínicas médicas, em período de tempo exíguo, haja vista que, dada a dinâmica das cidades, muitas vezes restam por não encontrar estacionamento em tempo hábil a solucionar uma situação de urgência.

A gênese desta propositura se ancora diretamente nos preceitos da Política Nacional de Mobilidade Urbana em coalizão aos princípios norteadores do Direito Urbanístico, mormente quanto o almejo de efetivar o princípio da função social da cidade.

É sabido que os espaços urbanos são delimitados pelo exercício das funções tidas como elementares para uma cidade, as quais enceram as atividades de habitar, trabalhar e circular.

Conforme magistério do doutrinador Paulo Carmona¹, a função social da cidade, princípio consagrado no Texto Constitucional (art. 182, *caput*) traduz a ideia de que a cidade é de todos, ou seja, que essas funções básicas devem ser possibilitadas a cada um dos cidadãos com a finalidade de construir uma sociedade justa, erradicar a pobreza e a marginalização, reduzir as desigualdades sociais e regionais, enfim promover o bem de todos (art. 3º da CF). Dito de outra forma, a cidade deve existir para servir a seus habitantes.

Nesse ponto, a CF prescreve que “*a política de desenvolvimento urbano, executada pelo poder público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes*”.

A Lei 12.587/12 institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, em atendimento ao comando constitucional, a fim de trazer aos municípios um instrumento norteador de planejamento de curto, médio e longo prazo que visa a melhoria da mobilidade urbana da cidade. Esta lei estabelece um conjunto de objetivos e metas que buscam estratégias, recursos materiais e humanos que com a finalidade de transformar e desenvolver a cidade modo a satisfazer as necessidades de seus residentes.

¹ CARMONA. Paulo. Curso de Direito Urbanístico. JusPODIVM, 2015, p.79

Não obstante, este instrumento deve ser construído a partir de uma relação essencial com o Plano Diretor da cidade (PDOT), no sentido de deixar claro o papel deste instrumento em relação ao desenvolvimento da cidade.

A Lei enfatiza, ainda, que os municípios que possuem mais de 20 mil habitantes, bem com aqueles obrigados, na forma da lei, à elaboração do Plano Diretor, deverão elaborar seus Planos de Mobilidade Urbana integrados ao Plano Diretor do município ou nele inseridos.

O Plano de Mobilidade Urbana tem por desígnio colocar em prática as diretrizes, objetivos e princípios da Política Nacional da Mobilidade Urbana. Tem-se que um plano de mobilidade efetivo é produto e ferramenta do planejamento sistêmico da mobilidade urbana do município, o qual agrupa instrumentos que atendam os anseios da coletividade e principalmente daqueles de dependem de salvaguarda do Estado.

No esteio de enfrentar a crise urbana e satisfazer os anseios daqueles que necessitam de alento que urge a integração de esforços a se fazer constar dentro dos objetivos do Plano de Mobilidade Urbana a criação de áreas de estacionamentos emergenciais públicos e privados gratuitos nas proximidades de farmácias, drogarias, hospitais e clínicas médicas para aqueles que necessitam de socorro com urgência.

Isto porque, não raras vezes aquele que se dirige a tais estabelecimentos tem sua situação agravar dada a ausência de um simples local de estacionamento. Situação que por mais simplória que seja, culmina em prejudicar as chances de atendimento em socorro de quem necessita. Há momento em que a questão de minutos é suficiente para salvar ou perder uma vida.

Ademais, convém ressaltar que esta proposição não tenciona afrontar o direito de propriedade, os princípios da livre iniciativa, do ato jurídico perfeito, da liberdade de contratar e da livre concorrência, porquanto que a própria municipalidade, com arrimo no PDOT, que irá delimitar as áreas passíveis de utilização em total respeito às garantias da propriedade privada e pública. Esclarecemos que não se trata de extinguir a propriedade, mas de vinculá-la a interesses outros que não os exclusivos do proprietário.

Salientando que a propriedade deve cumprir sua função social sem que se esvazie o conteúdo do mínimo do direito da propriedade, assevera o jurista Bernardo Gonçalves Fernandes²:

“Dada a inexistência de força absoluta de tal direito, o artigo 5º, XXIII, da nossa Constituição retira a noção individualista de propriedade típica do século XVIII. Compreendemos a propriedade agora, como socializada, o que não significa a negação ou abolição de tal direito, mas antes a afirmação do mesmo como algo maior que a esfera privada do seu sujeito”

² FERNANDES, Bernardo. Curso de Direito Constitucional. 2014, p. 406

titular. A propriedade deve oferecer uma maior utilidade à coletividade”.

Portanto, no viés de efetivar o princípio da função social da cidade a cumprir o almejo de garantir o bem-estar social daquele que necessita de amparo, bem como mobilizar e fortalecer a legitimação municipal na consecução de tal intendo, se propõem a alteração legislativa ora apresentada, sem se descurar, por oportuno, de sua inserção no Código de Transito Brasileiro para que sua fiscalização e regulamentação seja fielmente efetivada.

Sala das Sessões, em de de 2019.

Guiga Peixoto
Deputado Federal
PSL/SP