

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

PROJETO DE LEI Nº 5.122, DE 2013

Dispõe sobre o transporte público metroferroviário em regiões metropolitanas, exigindo que funcionem por período integral (24h) nos finais de semana e sobre o transporte público viário em cidades com população superior a 300 (trezentos) mil habitantes, exigindo que funcionem todos os dias da semana por período integral (24h) e dá outras providências.

Autor: Deputado RICARDO IZAR

Relator: Deputado ADRIANO DO BALDY

I - RELATÓRIO

Chega a esta Comissão a proposição acima descrita, que visa a exigir condições de funcionamento no sistema de transporte público metroferroviário e viário. Proposto pelo eminente Deputado Ricardo Izar, o PL foi distribuído às Comissões de Viação e Transportes (CVT), de Desenvolvimento Urbano (CDU) e de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC) e está sujeito à apreciação conclusiva pelas comissões, nos termos do art. 24, II, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados. O projeto segue em regime de tramitação ordinária.

A proposição foi aprovada na CVT, na forma de substitutivo, o qual retirou do texto a obrigatoriedade do funcionamento do transporte público metroferroviário em regiões metropolitanas no período integral (24h) nos finais de semana. Entretanto, foi mantida no substitutivo a obrigação do funcionamento do transporte público viário em cidades com população superior a trezentos mil habitantes, em período integral, nos dias da semana.



De acordo com o art. 32, VII, "a", do RICD, cabe a esta Comissão pronunciar-se sobre "assuntos atinentes a urbanismo e arquitetura; política e desenvolvimento urbano; uso, parcelamento e ocupação do solo urbano; habitação e sistema financeiro da habitação; **transportes urbanos**; infraestrutura urbana e saneamento ambiental". (Grifei)

Durante o prazo regimental, não foram apresentadas emendas nesta Comissão.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O projeto de lei em tela visa a impor condições de funcionamento por parte dos sistemas de transporte público coletivo. O PL pretende obrigar o funcionamento do transporte público metroferroviário em regiões metropolitanas no período integral (24h) nos finais de semana, e, para o transporte público viário em cidades com população superior a trezentos mil habitantes, o funcionamento nos dias da semana por período integral (24h).

Na CVT, foi aprovado substitutivo que retirou a obrigatoriedade do funcionamento do transporte público metroferroviário em regiões metropolitanas no período integral (24h) durante os finais de semana. A justificativa da alteração, e com a qual concordamos, foi a necessidade de tempo para atividades de manutenção preventiva e corretiva, de treinamento de pessoal, de simulações de emergência e para teste de equipamentos.

Não obstante os benefícios que a proposição tem como objetivo, e a nobre intenção de seu Autor, devemos também analisar outras consequências que as medidas propostas podem causar.

Aumentar o tempo disponível dos serviços de transporte público acarreta imediato aumento dos custos envolvidos com veículos, combustível, manutenção, pessoal e administrativos. Pode-se dizer ainda que os veículos, ao trafegarem em horários com pouca demanda, tendem a gerar um sistema ineficiente economicamente.



Por não haver previsão orçamentária para custeio desse aumento de despesa, conseqüentemente a opção de suprir esses custos seria por meio de subsídio cruzado, o que produziria aumento significativo dos valores das tarifas dos transportes públicos.

Ademais, a imposição do funcionamento de linhas onde sequer há previsão de demanda, já que o PL trata do sistema como um todo, além de trazer o conceito de uma forma não muito clara, parece não ser razoável. A organização do transporte público é baseada em estudos técnicos como, por exemplo, de pesquisa de origem-destino, a fim de se estimar o trajeto e a periodicidade das viagens dos veículos.

A iniciativa em questão não engloba estudos de viabilidade financeira e de caráter técnico na gestão do sistema de transportes, e poderia gerar impactos com ônus desproporcional e conseqüências contrárias ao que se pretende buscar. Entendemos que os benefícios sociais adquiridos com a proposição seriam inferiores ao prejuízo causado pelo impacto nas tarifas em virtude dos custos envolvidos.

Nossa opinião não é a de desprezar as necessidades de locomoção da população, mas temos convicção que o instrumento mais adequado para resolução desse problema é o Plano de Mobilidade Urbana, instituído na Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que em seu art. 24, § 1º, determina, para todos os municípios com população acima de vinte mil habitantes, a obrigatoriedade de sua elaboração. Os estudos envolvidos na elaboração do Plano de Mobilidade Urbana é que irão definir questões como qual o modo de transporte mais apropriado, horário de funcionamento, qual o trajeto e a periodicidade.

Por fim, embora a análise desse aspecto seja de competência da CCJC, por refletir também no mérito do projeto, devemos destacar que a constitucionalidade da matéria deve ser observada com ressalvas, já que a competência para organizar e prestar os serviços de transporte público coletivo intermunicipal é dos Estados, enquanto a dos serviços de transporte público urbano é dos Municípios.



Diante do exposto, no que cabe a esta Comissão analisar, somos pela **REJEIÇÃO** do Projeto de Lei nº 5.122, de 2013, assim como do substitutivo da CVT.

Sala da Comissão, em de de 2021.


Deputado ADRIANO DO BALDY
Relator

2019-11469

