



Câmara dos Deputados

PROJETO DE LEI Nº de 2023 **(DO SR. AUREO RIBEIRO)**

Altera a Lei nº 6.149, de 2 de dezembro de 1974, e a Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, para possibilitar que regulamento federal estabeleça regras gerais sobre segurança no transporte metroviário no país.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta lei altera a Lei nº 6.149, de 2 de dezembro de 1974, que “dispõe sobre a segurança do transporte metroviário e dá outras providências” e a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que “dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas e Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, e dá outras providências” para possibilitar que regulamento federal estabeleça regras gerais sobre segurança no transporte metroviário no país.

Art. 2º Os artigos 1º e 7º da Lei nº 6.149, de 2 de dezembro de 1974, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º A segurança do transporte metroviário incumbe à pessoa jurídica que o execute, observado o disposto nesta Lei, em regulamento federal, em regulamento local e pelas instruções de tráfego.” (NR)

.....

“Art. 7º O regulamento do transporte metroviário deve pormenorizar o modo e a forma de operação de serviço, a





Câmara dos Deputados

conduta do usuário, os direitos e deveres da executora, as atribuições e o procedimento do corpo de segurança, multas e demais sanções administrativas para os infratores de suas disposições, com previsão de recursos para cada caso.

§ 1º Cabe à União elaborar regulamentos gerais relativos à segurança na prestação de serviço do setor de transporte metroviário.

§ 2º As autoridades locais deverão expedir o regulamento de que trata o caput a fim de atender suas peculiaridades, no que não for contrário às normas gerais previstas no § 1º.” (NR)

Art. 3º O artigo 24 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art. 24.....

.....

XX – elaborar regulamentos gerais relativos à segurança na prestação de serviços de transporte metroviário.” (NR)

Art. 4º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A projeto de lei tem por fim trazer à competência da União o estabelecimento de normas técnicas gerais acerca da segurança em sistemas metroviários e, desse modo, atenuar os recorrentes problemas que vêm sendo identificados no transporte urbanos ferroviários e metroviários pelo país.

Em 15 de maio de 2023, o Fantástico, da Rede Globo, noticiou que diversas linha de metrô e trem, no estado de São Paulo, após serem passadas para a iniciativa privada, via concessão, tiveram um aumento do número de falhas e reclamações relativas a seus serviços¹.

1G1. Eles reduziram o treinamento de seis para dois meses. Disponível em <https://g1.globo.com/fantastico/noticia/2023/05/15/eles-reduziram-o-treinamento-de-seis-para-dois->





Câmara dos Deputados

Os passageiros, com frequência, passam por transtornos decorrentes de falhas técnicas, atrasos e descarrilamentos. Em São Paulo, há 6 linhas de metrô e 7 de trem, e as mais recentes nas mãos da iniciativa privada são a Diamante e a Esmeralda (linhas 8 e 9, respectivamente). Somente essas duas linhas, no primeiro ano de operação da concessionária, a ViaMobilidade, tiveram a maior quantidade de falhas dos últimos dez anos, o que fez com que o Ministério Público de São Paulo (MP-SP) abrisse uma investigação².

Os problemas vão de descaso e falta de manutenção dos trilhos a falhas humanas. Foram seis descarrilamentos em menos de um ano e meio de concessão e, pelo menos um deles, devido às péssimas condições dos dormentes (barras onde os trilhos são fixados). Além disso, ao longo das duas linhas, existem 70 pontos críticos em que há risco de acidentes, e a negociação para correção das falhas se arrasta há meses entre o governo do estado, a ViaMobilidade e o MP-SP.

A falha humana também tem sido um dos motivos pelo qual a ViaMobilidade foi multada em mais de R\$ 10 milhões, por infrações como avanço de sinal vermelho, por exemplo³. Poucos dias após o MP-SP informar que agiria para romper o contrato de concessão das linhas 8 e 9 de trens metropolitanos, a empresa apresentou uma proposta de acordo que prevê investimento de R\$ 87 milhões para melhoria nas linhas férreas⁴.

[meses-diz-maquinista-da-cptm-sobre-treinamentos-de-condutores-da-viamobilidade.ghtml](#) Acessado em 16/5/2023

2G1. Atrasos superlotação acidentes. Disponível em <https://g1.globo.com/fantastico/noticia/2023/05/14/atrasos-superlotacao-acidentes-veja-o-sufoco-de-quem-depender-de-trens-em-sao-paulo.ghtml> Acessado em 16/5/2023

3G1. Atrasos superlotação acidentes. Disponível em <https://g1.globo.com/fantastico/noticia/2023/05/14/atrasos-superlotacao-acidentes-veja-o-sufoco-de-quem-depender-de-trens-em-sao-paulo.ghtml> Acessado em 16/5/2023

4AGÊNCIA BRASIL. Para evitar processo mobilidade propõe acordo. Disponível em <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2023-04/para-evitar-processo-mobilidade-propoe-acordo-de-r-87-milhoes> Acessado em 16/5/2023





Câmara dos Deputados

As falhas não são recentes, e já vêm do início de 2022. A Folha de SP⁵, em março daquele ano, informou que a concessionária diminuiu os treinamentos para a condução de trens e que os maquinistas reclamavam de sobrecarga de trabalho, com jornadas acima de 12 horas. Dias antes da reportagem, uma barreira de contenção de uma estação no centro de São Paulo foi destruída por um trem que não teve os freios acionados pelo operador no ponto correto.

Outra crítica decorre da falta de treinamento. Antes, quando quem cuidava era a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), eram 8 meses de curso e mais 2 anos de prática sob supervisão para poder operar um trem. Já o treinamento de um novo maquinista, pela ViaMobilidade, tem duração de cerca de 4 meses apenas. A concessionária se defendeu e, em nota, afirmou que segue o previsto no contrato da concessão⁶.

Além disso, há diversas outras questões envolvendo a ViaMobilidade e seus funcionários em curso no Ministério Público do Trabalho, em relação a problemas com equipamentos de proteção individual, falta de manutenção de veículos, falta de iluminação adequada para a realização do serviço, entre outros⁷.

Como se percebe, são problemas comuns e recorrentes, que ocorrem nas maiores capitais e que prejudicam milhares de pessoas em trânsito pelo país.

No que tange à legislação, sabe-se que a Constituição Federal (CF/88) atribui à União competência para prestação dos serviços de transporte ferroviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais ou que transponham

5FOLHA DE SP. Treino mais curto deixa novatos na fogueira. Disponível em <www1.folha.uol.com.br/%2Fcotidiano%2F2022%2F03%2Ftreino-mais-curto-deixa-novatos-na-fogueira-nas-linhas-8-e-9-de-trem-segundo-condutores.shtml> Acessado em 16/5/2023

6DIÁRIO DO TRANSPORTE. Entrevista maquinistas. Disponível em <https://diariodotransporte.com.br/2022/03/15/entrevista-maquinistas-das-linhas-8-e-9-viamobilidade-trabalham-12-horas-por-dia-e-treinamento-foi-menos-da-metade-do-ideal-diz-sindicato/> Acessado em 16/5/2023

7FOLHA DE SP. Treino mais curto deixa novatos na fogueira. Disponível em <www1.folha.uol.com.br/%2Fcotidiano%2F2022%2F03%2Ftreino-mais-curto-deixa-novatos-na-fogueira-nas-linhas-8-e-9-de-trem-segundo-condutores.shtml> Acessado em 16/5/2023





Câmara dos Deputados

os limites de Estado ou Território (art. 21, XII), bem como dá competência privativa à União para legislar sobre “trânsito e transporte” (art. 22, XI). Aos municípios, cabe legislar sobre assuntos de interesse local e suplementar a legislação estadual e federal no que couber (art. 30, I e II). Evitar o conflito é a essência do princípio federativo, razão pela qual a CF/88 bem arquiteta a discriminação das competências em seu texto, conforme a preponderância do interesse.

Não teria um município, portanto, à pretexto de sua autonomia local, competência para legislar sobre uma ferrovia em seu território, por exemplo. A falta de predominância do interesse local é clara nesse caso, e é essa predominância do interesse local em face dos interesses federais ou estaduais que justifica a autonomia do município. Razão pela qual, por vezes, o Supremo Tribunal Federal já decidiu, em matéria de trânsito (competência da União), pelo caráter restritivo à produção de normas para além da esfera federal.

A Lei das Ferrovias (Lei n. 14.273, de 23 de dezembro de 2021), em seu art. 2º, atribui à União competência para estabelecer normas para a segurança do trânsito e do transporte ferroviários em todo o território nacional. Assim como estabelece, no art. 48, que cabe ao regulador ferroviário federal regular a segurança do trânsito e do transporte ferroviários, e realizar fiscalizações nas ferrovias quanto a aspectos de segurança.

Nesse sentido, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), criada pela Lei n. 10.233, de 5 de junho de 2001, vem regular e supervisionar as prestações de serviços e exploração da infraestrutura de transportes a fim de garantir a movimentação das pessoas e harmonizar os diversos interesses, preservando-se o interesse público. Em especial, deve a ANTT, nos termos do art. 22, articular-se com outros reguladores para a resolução de interfaces do transporte terrestre com outros meios, bem como harmonizar sua esfera de atuação com a de órgãos de Estados, Distrito Federal e Municípios, encarregados de seus sistemas viários e de operações





Câmara dos Deputados

de transporte intermunicipal e urbano, primando sempre pela movimentação mais econômica e segura das pessoas.

Em que pese o transporte metroviário ser de competência local, uma vez que se trata de movimentação intermunicipal e urbana, a segurança desse meio de transporte é regulada por lei federal, a Lei n. 6.149, de 2 de dezembro de 1974. Por segurança entende-se a preservação do patrimônio, medidas técnicas que visem a regularidade do tráfego, prevenção de acidentes, e outros.

Além disso, dada alguma similaridade do sistema metroviário com o sistema ferroviário e as competências da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), órgão com notórios conhecimentos no setor ferroviário e responsável pela regulação e supervisão das prestações de serviços e exploração da infraestrutura de transportes, em especial relativos aos aspectos de segurança, a proposta em tela vem trazer à competência da União a possibilidade de se estabelecer normas técnicas gerais acerca da segurança em sistemas metroviários.

Dessa forma, oferta à União a capacidade de se definir, por exemplo, limites para as horas de plantão e tempo de descanso entre empregados e funcionários responsáveis pela sinalização, regras gerais ou requisitos mínimos para planos de fadiga dos maquinistas e para planos de treinamentos e capacitação de técnicos e maquinistas, com medidas de avaliação de competências, avaliações de acuidade visual e auditiva, entre outros. E, assim, com regras mínimas comuns, trazer mais segurança e qualidade para os serviços prestados ao cidadão.

Dada a exposição, pedimos aos pares o apoio para a aprovação do presente projeto de lei.

Sala das Sessões, em de de 2023

Deputado Federal AUREO RIBEIRO
Solidariedade/RJ

