



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **PROJETO DE LEI N.º 4.505-B, DE 2004** **(Do Sr. Jamil Murad)**

Dispõe sobre o reconhecimento do dia 26 de outubro como o Dia Nacional dos Trabalhadores Metroviários; tendo pareceres: da Comissão de Educação e Cultura, pela aprovação (relatora: DEP. ALICE PORTUGAL); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa (relator: DEP. LUIZ ALBERTO).

### **DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE:  
EDUCAÇÃO E CULTURA  
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

### **APRECIÇÃO:**

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

### **SUMÁRIO**

- I - Projeto Inicial
- II - Na Comissão de Educação e Cultura
  - parecer da relatora
  - parecer da comissão
- III - Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania
  - parecer do relator
  - parecer da comissão

## O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º – Fica estabelecido nacionalmente, em reconhecimento à categoria profissional, que o dia **26 de outubro** será o **DIA NACIONAL DOS TRABALHADORES METROVIÁRIOS**.

Art. 2º – Esta lei entra em vigor na data da sua publicação.

### JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto objetiva a realização de homenagem à conquista que os trabalhadores metroviários tiveram no dia 24 de outubro de 1979, por meio de sua Carta Sindical, reconhecida pelo Ministério do Trabalho através da Comissão de Enquadramento Sindical, de serem reconhecidos como categoria profissional.

A decisão da referida Comissão atendeu ao requerimento impetrado pela então Associação dos Empregados do Metrô de São Paulo, através do processo nº Mtb -119.490/69, publicado no Diário Oficial da União no dia 26 de outubro de 1979 e permitiu a mudança da entidade, que passou a denominar-se Associação Profissional dos Trabalhadores em Empresas de Transportes Metroviários de São Paulo. A Carta Sindical foi concedida em 24 de agosto de 1981.

Os metroviários cariocas também fizeram a requisição de sua Carta Sindical em julho e agosto de 1981 pelo então Ministro do Trabalho que concedeu-a aos dois primeiros sindicatos de metroviários brasileiros. Nos anos seguintes outros sindicatos foram constituídos, como o do Rio Grande do Sul, em 1985, o de Pernambuco, em 1998, o da cidade de Belo Horizonte, em 1996, o de Brasília em 1998 e o de Fortaleza em 2004.

Os metroviários brasileiros, desde o início da operação comercial do metrô em 1974, prestam um serviço cada dia mais relevante nas cidades onde atuam. Só em São Paulo transportam diariamente cerca de 2,6 milhões de usuários. Em 2003, o metrô da Capital paulista transportou 507 milhões de passageiros. Se forem consideradas as transferências entre as linhas do sistema, esse número atinge 712 milhões de passageiros transportados.

As receitas não-tarifárias de 2003 contabilizaram R\$ 33,9 milhões, um aumento de 5,4% em relação ao ano anterior. O Metrô de São Paulo auferiu receita de R\$ 10 milhões neste mesmo ano, principalmente pela arrecadação proveniente da taxa de embarque (83%).

Segundo dados do balanço social da Cia. do Metropolitano de São Paulo de 2003 reproduzidos pelo Jornal da Tarde (15/04/2004), os benefícios gerados pelo sistema metrô foram estimados em R\$ 200.000,00 (duzentos mil reais) na redução da emissão de poluentes, R\$ 514.900.000,00 (quinhentos e quatorze milhões e

novecientos mil reais) na redução de consumo de combustível, R\$ 812.800.000,00 (oitocentos e doze milhões e oitocentos mil reais) na redução do custo operacional de ônibus e automóveis, de 22.800.000,00 (vinte e dois milhões e oitocentos mil reais) na redução do custo de manutenção e operação de vias, R\$ 1.643.700.000,00 (Um bilhão seiscentos e quarenta e três milhões e setecentos mil reais) na redução de tempo das viagens e R\$ 98.300.000,00 (noventa e oito milhões e trezentos mil reais) na redução do número de acidentes, totalizando um custo social na ordem de R\$ 3.292.500.000,00 (três bilhões, duzentos e noventa e dois milhões e quinhentos mil reais).

O transporte público coletivo deve ser considerado como serviço essencial e equiparado à educação e à saúde, tanto no que se refere à obrigatoriedade dos investimentos quanto no que tange à prestação dos serviços, de forma a atender as necessidades da sociedade.

Ademais, o metrô, como instrumento de transporte de massa, veio ligar pontos importante, facilitando a locomoção das pessoas para os mais longínquos pontos das grandes metrópoles brasileiras. O transporte público de qualidade deve ser inserido na agenda social e econômica da nação como um serviço essencial, um direito para todos, visando a inclusão social, a melhoria da qualidade de vida e o desenvolvimento sustentável com a geração de emprego e renda.

Ao colocar-se como alternativa efetiva e social ao transporte individual, um tipo de transporte público e de qualidade para todos, o metrô contribui decisivamente para melhorar a qualidade ambiental de nossas cidades. Recentes estudos evidenciam que um passageiro de automóvel consome cerca de 10 vezes mais energia que um passageiro de ônibus e 25 vezes mais que um passageiro de metrô. Em comparação com os ônibus, os carros são caros e ineficientes, pois gastam mais espaço nas vias, mais energia e poluem muito mais – dados da ANTP (Agência Nacional de Transporte Público) e do MDT (Movimento Nacional pelo Transporte Público), de 12/08/2003.

Além do transporte de pessoas, segundo o citado documento, o metrô veio alavancar grandes empreendimentos, dando dinâmica e logística aos grande centros urbanos brasileiras.

Inspirada no histórico e na importância desta categoria profissional no transporte urbano sobre trilhos em nosso país, em especial nas grandes metrópoles, que despidas desse meio de transporte estariam à beira do caos, a Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Metroviários, aprovou esta proposta em seu 1º Congresso Nacional, e é o que também me levam a solicitar ao Parlamento brasileiro que considere o **dia 26 de outubro**, em reconhecimento a esta importante categoria profissional, como o **Dia Nacional dos Trabalhadores Metroviários**.

Sala da Sessões, em 23 de novembro de 2004

Deputado **Jamil Murad**  
Deputado federal/SP

## **COMISSÃO DE EDUCAÇÃO E CULTURA**

### **I – RELATÓRIO**

O projeto de lei em exame, de autoria do nobre Deputado Jamil Murad, dispõe sobre o reconhecimento do dia 26 de outubro como o Dia Nacional dos Trabalhadores Metroviários.

A matéria tramita sob rito ordinário (art. 52 do R.I.) e sua apreciação dá-se conforme o artigo 24, inciso II do Regimento Interno desta Casa, sendo conclusiva por parte da Comissão de Educação e Cultura - CEC.

A proposição chega a esta Comissão para análise de mérito educacional e cultural, não tendo recebido emendas no prazo regimental.

### **II - VOTO DA RELATORA**

Um transporte público eficiente é fator de qualidade de vida e aspecto relevante no funcionamento da economia de um país, com seu impacto sobre o mercado de trabalho ao definir os graus de economicidade e temporalidade no deslocamento das pessoas.

A opção ao transporte individual, dispendioso do ponto de vista ambiental e ineficiente na ocupação racional das vias públicas, tem se concentrado na oferta de transporte coletivo em ônibus, trens, metrô e, mais recentemente, vans cuja operação foi legalizada e caracterizada em várias cidades como transporte alternativo.

Neste sentido, o transporte de massa realizado por meio de metrô tem algumas características especiais. Paralelamente a sua função social de democratizar a mobilidade dos cidadãos, ele introduz ganhos sócio-econômicos ao aliviar congestionamentos e minimizar problemas com o tráfego urbano nos grandes centros, bem como ao contribuir para a melhoria da qualidade ambiental com a redução na emissão de poluentes atmosféricos.

O transporte metroviário, como demonstram os números de usuários apresentados pelo autor do projeto – apenas na capital paulista, em 2003, foram 507 milhões de passageiros – é reconhecido pela população como meio de transporte rápido e eficaz. Esses resultados são fruto do trabalho consciente e dedicado da categoria dos metroviários que, embora recente – os primeiros sindicatos tem cerca

de 21 anos de existência – são bastante atuantes na defesa de investimentos para a expansão e qualificação dos serviços prestados pelos sistemas de metrô.

Diante do exposto e considerando que a data de 26 de outubro, proposta pelo autor do projeto, é reconhecida pela Federação Nacional dos Metroviários como um marco para a categoria, voto favoravelmente ao Projeto de Lei nº 4.505, de 2004, do nobre Deputado Jamil Murad.

Sala da Comissão, 30 de março de 2005.

Deputada ALICE PORTUGAL  
Relatora

### **III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Educação e Cultura, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 4.505/2004, nos termos do Parecer da Relatora, Deputada Alice Portugal.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Paulo Delgado - Presidente, Maria do Rosário e Celcita Pinheiro - Vice-Presidentes, Antenor Naspolini, Antônio Carlos Biffi, Átila Lira, Bonifácio de Andrada, César Bandeira, Clóvis Fecury, Gastão Vieira, Geraldo Resende, Iara Bernardi, Ivan Valente, Lobbe Neto, Neuton Lima, Neyde Aparecida, Osvaldo Biolchi, Paulo Rubem Santiago, Professor Irapuan Teixeira, Ricardo Izar, Rogério Teófilo, Dr. Heleno, Humberto Michiles, Jefferson Campos, Jonival Lucas Junior, Luiz Bittencourt, Osvaldo Coelho, Paulo Lima, Rafael Guerra e Roberto Magalhães.

Sala da Comissão, em 4 de maio de 2005.

Deputada MARIA DO ROSÁRIO  
1º Vice-Presidenta no exercício da Presidência

## **COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA**

### **I - RELATÓRIO**

O Projeto de Lei em epígrafe estabelece que, em reconhecimento à categoria nacional, o dia 26 de outubro será o “Dia Nacional dos Trabalhadores Metroviários”.

Na justificção, o autor esclarece a importância do transporte metroviário no Brasil, destacando os milhões de usuários que o usam diariamente, bem como a receita milionária aferida principalmente da arrecadação proveniente da taxa de embarque.

O autor destaca ainda os inúmeros benefícios gerados pelo sistema metrô: a redução da emissão de poluentes, a redução de consumo de combustível, a redução do custo operacional de ônibus e automóveis, a redução do custo de manutenção e operação de vias, a redução de tempo das viagens e a redução de acidentes. Tais benefícios totalizam, só em São Paulo, uma economia de R\$3.292.500.000,00 (três bilhões, duzentos e noventa e dois milhões e quinhentos mil reais).

De outra parte, acredita o autor que o “transporte público de qualidade deve ser inserido na agenda social e econômica da nação como um serviço essencial, um direito para todos, visando a inclusão social, a melhoria da qualidade de vida e o desenvolvimento sustentável com a geração de emprego e renda.” Informa, por fim, que a Federação Nacional dos Trabalhadores Metroviários aprovou a idéia do presente projeto de lei em seu 1º Congresso Nacional.

A matéria tramita em regime ordinário (RI, art. 151, III) e é de competência conclusiva das comissões (RI, art. 24, II). Foi distribuída, para exame de mérito, à Comissão de Educação e Cultura, que a aprovou unanimemente, sem emendas, nos termos do parecer da Relatora Deputada Alice Portugal.

Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas.

É o relatório.

## **II - VOTO DO RELATOR**

Conforme orientação do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (art. 32, IV, *a c/c* art. 54), cumpre que esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania analise terminativamente os aspectos constitucionais, jurídicos e de técnica legislativa do Projeto de Lei nº 4.505, de 2004.

A matéria é de competência legislativa concorrente da União (CF, art. 24, IX). Cabe ao Congresso Nacional sobre ela dispor, com a sanção do Presidente da República (CF, art. 48). A iniciativa do parlamentar é legítima (CF, art. 61), uma vez que não está reservada a outro Poder.

Após verificados os requisitos constitucionais formais, afere-se que a proposição respeita, igualmente, as demais normas constitucionais de cunho material. Além disso, o projeto está em acordo com as demais normas infraconstitucionais em vigor no país, assim como atende aos princípios de Direito.

No que diz respeito à técnica legislativa, nada há a ser modificado. O Projeto de Lei ora examinado foi elaborado conforme as disposições da Lei Complementar nº 95/98, alterada pela Lei Complementar nº 107/01.

Isto posto, nosso voto é no sentido da constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Lei nº 4.505, de 2004.

Sala da Comissão, em 10 de Junho de 2005.

Deputado LUIZ ALBERTO  
Relator

### **III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em reunião ordinária realizada hoje, opinou unanimemente pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Lei nº 4.505-A/2004, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Luiz Alberto.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Antonio Carlos Biscaia - Presidente, Benedito de Lira, Bosco Costa, Carlos Mota, Cezar Schirmer, Claudio Rorato, Darci Coelho, Edmar Moreira, Edna Macedo, Gonzaga Patriota, Ivan Ranzolin, Jamil Murad, José Carlos Araújo, José Eduardo Cardozo, Juíza Denise Frossard, Lino Rossi, Luiz Carlos Santos, Luiz Eduardo Greenhalgh, Marcelo Ortiz, Mendes Ribeiro Filho, Nelson Pellegrino, Nelson Trad, Ney Lopes, Odair Cunha, Osmar Serraglio, Paes Landim, Paulo Afonso, Paulo Magalhães, Sandra Rosado, Sigmaringa Seixas, Zenaldo Coutinho, Alex Canziani, André de Paula, Ann Pontes, Átila Lira, Coriolano Sales, Enio Tatico, Fernando Coruja, Iara Bernardi, Jaime Martins, João Fontes, José Pimentel, Júlio Delgado, Luciano Zica, Luiz Couto, Mauro Benevides, Moroni Torgan e Ricardo Barros.

Sala da Comissão, em 7 de março de 2006.

Deputado ANTONIO CARLOS BISCAIA  
Presidente

**FIM DO DOCUMENTO**