

## COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

### PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 136, DE 2007

Autoriza os Estados a legislar sobre mobilidade urbana, a partir das diretrizes nacionais que estabelece, conforme prevê o parágrafo único do art. 22 da Constituição Federal.

**Autor:** Deputado Marcondes Gadelha

**Relator:** Deputado Jackson Barreto

#### I - RELATÓRIO

O projeto de lei complementar em epígrafe, do Deputado Marcondes Gadelha, chega para exame nesta Comissão de Desenvolvimento Urbano.

A proposta foi elaborada na forma de incisos, sendo composta por 28 diretrizes sobre mobilidade urbana, as quais atendem os ditames do inciso IX do art. 22 da Constituição Federal, que estipula ser da competência privativa da União legislar sobre: “as diretrizes da política nacional de transportes”, como também o parágrafo único do mesmo dispositivo, que prevê a apresentação de Lei Complementar autorizando os Estados a legislar sobre a matéria.

Em resumo, o teor do conjunto de diretrizes estipula o seguinte:

O inciso I prioriza o pedestre em detrimento do veículo e o transporte coletivo sobre o individual. Para compatibilizar os dispositivos, foi previsto no inciso XXVII o incentivo aos municípios para adotarem medidas de

redução do uso do automóvel, principalmente nos centros urbanos e nos corredores de transportes. Em complemento, o inciso XXVIII sugere viabilizar programas de financiamento para a melhoria do transporte público nesses municípios.

O inciso II propõe a garantia da segurança, da cidadania e da qualidade de vida da população, em especial, para os mais carentes ou com mobilidade reduzida, mediante o aumento da mobilidade e da acessibilidade. Na esteira dessa diretriz, o inciso XXVI propõe a promoção de políticas e ações de acessibilidade para pessoas com deficiência, com restrição de mobilidade e idosos, com base no princípio de acesso universal à cidade.

No inciso III consta o efetivo controle social das políticas públicas de transporte, trânsito e acessibilidade.

O inciso IV estipula a adequação do modelo de custeio dos serviços de transporte coletivo às diretrizes estabelecidas na Lei Complementar.

O inciso V propõe o barateamento das tarifas de transporte coletivo, como medida para assegurar a inclusão social e a distribuição de renda.

O inciso VI aduz a definição, em conjunto com os Municípios, de fontes alternativas de custeio dos serviços, inclusive com recursos de beneficiários indiretos.

O inciso VII sugere a provisão de acessibilidade a bens e serviços essenciais aos moradores em novas unidades habitacionais.

O inciso VIII privilegia a facilidade de circulação dos veículos automotores de transporte coletivo e, também, dos não motorizados, para garantir o crescimento urbano sustentável e a apropriação mais justa e democrática dos espaços públicos. Nesse contexto, consta no inciso XXV a construção e manutenção de ciclovias integradas à rede pública de transporte existente.

O inciso IX incentiva a promoção da paz no trânsito.

Com o objetivo de reduzir as necessidades de deslocamento, o inciso X visualiza a efetiva articulação entre as políticas públicas de transporte, de trânsito, de habitação, de meio ambiente e

desenvolvimento urbano, enquanto o inciso XIII recomenda a consolidação dos arcabouços institucionais adequados à integração dessas políticas com vistas à gestão da circulação.

Para racionalizar a distribuição das atividades no território, tendo em vista a redução dos deslocamentos motorizados, o inciso XI incentiva a elaboração de Planos Diretores Urbanos.

Como serviço público de caráter essencial, o inciso XII prevê a regulamentação do transporte coletivo, para garantir o alcance dos objetivos de universalização do acesso, de segurança, de conforto, de confiabilidade, de regularidade e de justiça tarifária.

No inciso XIV constam o apoio e a promoção da gestão municipalizada do trânsito, enquanto o inciso XVIII propõe o fortalecimento da gestão local, supralocal e regional dos serviços de transporte e da mobilidade urbana.

No inciso XV estimulam-se as parcerias público-privadas destinadas à implementação de empreendimentos relacionados à mobilidade urbana.

O inciso XVI prevê a promoção da articulação das políticas, planos, programas e ações governamentais dos setores da mobilidade, tendo em vista a otimização dos recursos institucionais, humanos, econômicos, financeiros e administrativos.

O inciso XVII recomenda a promoção do desenvolvimento dos setores da mobilidade, com ênfase na capacitação gerencial e na formação de recursos humanos, tendo em vista a melhoria da qualidade e da gestão desses setores, frente às demandas da população, observadas as particularidades regionais e locais. Para isso, o inciso XIX sugere a promoção do desenvolvimento e do aperfeiçoamento institucional dos Municípios, pela adoção de mecanismos adequados no planejamento, na gestão, na implantação, no monitoramento e na operação dos sistemas de transportes urbanos e da mobilidade.

De acordo com o inciso XX, a legislação sobre mobilidade urbana deve apoiar e promover o desenvolvimento tecnológico e a adoção de tecnologias apropriadas às diretrizes da Lei Complementar, como também a difusão dos conhecimentos gerados de interesse para os setores da

mobilidade. Nessa linha, o inciso XXI incentiva a promoção de ações para a conservação energética e para a substituição das fontes de energia dos sistemas de transportes, tendo em vista alcançar maior autonomia dos sistemas locais. Em adendo, o inciso XXII incentiva a fabricação de veículos com combustível limpo, condicionando, na inspeção veicular, o controle dos níveis críticos de emissão de poluentes.

O inciso XXIII indica para as grandes cidades e regiões metropolitanas, a diretriz de incentivar e promover a implantação de sistemas estruturais de transporte de grande capacidade, em corredores próprios, implementando mecanismos de integração intermodal que assegurem condições universais de acesso e de circulação.

No inciso XXIV consta a recomendação de se fomentar a implementação de modificações de equipamentos urbanos que intervenham sobre a dinâmica urbana, aumentando o poder de atração do transporte público.

O autor justifica sua proposta como uma tentativa de, com o devido amparo constitucional, regulamentar o assunto para prover os poderes legislativos estadual e municipal com os instrumentos legais à adoção de políticas públicas para enfrentar a realidade atual do comprometimento da mobilidade urbana e, em conseqüência, da qualidade de vida da população.

É o relatório.

## **II - VOTO DO RELATOR**

Na sociedade moderna urbana, observa-se uma contradição aparentemente insolúvel, que é a prioridade dos interesses pessoais sobre os da coletividade.

A lógica capitalista da produção e venda de bens de consumo tem, na fabricação de veículos individuais, um mercado em expansão, que suplanta a capacidade das administrações públicas de prover a infra-estrutura demandada para garantir uma boa circulação e o pleno desenvolvimento das funções da cidade.

Assim, cria-se um ambiente urbano conturbado pelo aumento da frota em circulação, que corresponde aos veículos de pequena parcela da população, em detrimento de soluções eficientes de transporte de grande capacidade para atender a coletividade em geral.

Aos congestionamentos de trânsito associam-se a poluição resultante da emissão de partículas e gases da queima de combustíveis e o dispêndio de horas produtivas na inércia, gerando prejuízos consideráveis à economia e ao meio ambiente. Em adendo, o aumento da frota circulando pela mesma malha viária vem ocasionando a elevação do registro de acidentes de trânsito, em especial os atropelamentos de pedestres.

O crescimento desse modelo poderá promover o rompimento dos limites da racionalidade, comprometendo a própria capacidade produtiva do sistema e o bem-estar das pessoas.

Impõe-se, desde já, a atuação da administração pública com intervenções para mitigar os problemas, na busca de soluções viáveis a cada realidade.

Para atuar, o poder público local precisa do respaldo legal, sob pena do vácuo jurídico favorecer questionamentos judiciais daqueles que vêem seus interesses serem contrapostos.

Esse é o grande mérito da proposta em exame, qual seja o de estabelecer diretrizes para assegurar a mobilidade urbana, a partir das políticas públicas das áreas afins de trânsito, transportes e suas interfaces com o uso e a ocupação do solo urbano, como também com o meio ambiente, priorizando o pedestre sobre o automóvel e o transporte coletivo sobre o individual, além de estimular o transporte não motorizado e prever a capacitação institucional e tecnológica necessária à incorporação das medidas sugeridas.

Chama atenção o caráter democrático da proposta, demonstrado em especial com a previsão do atendimento aos mais carentes e às pessoas portadoras de necessidades especiais, além da garantia da participação cidadã no controle social das políticas públicas.

Do ponto de vista da competência de análise desta Comissão de Desenvolvimento Urbano, vislumbramos a necessidade de duas pequenas correções a serem apostas no inciso XIII, para introduzir

primeiramente o termo “públicas” após a palavra “políticas” e o termo “habitação” após a palavra “trânsito”, com o intuito de homogeneizar a redação desse dispositivo com a do inciso X.

Pelo exposto, somos pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei Complementar Nº 136, de 2007, com a emenda modificativa proposta ao inciso XIII.

Sala da Comissão, em            de            de 2008.

Deputado JACKSON BARRETO  
Relator

## COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

### PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 136, DE 2007

Autoriza os Estados a legislar sobre mobilidade urbana, a partir das diretrizes nacionais que estabelece, conforme prevê o parágrafo único do art. 22 da Constituição Federal.

#### EMENDA MODIFICATIVA Nº1

Dê-se ao inciso XIII do art. 1º do Projeto de Lei Complementar nº 136, de 2007, a seguinte redação:

"Art. 1º.....

.....  
*XIII – consolidar arcabouços institucionais adequados à gestão integrada da circulação que integre as políticas públicas de transporte, trânsito, habitação, desenvolvimento urbano e meio ambiente;*

.....”

Sala da Comissão, em            de            de 2008.

Deputado JACKSON BARRETO