

EMENDA Nº - CMMPV 748/2016
(à MPV nº 748, de 2016)

Dê-se ao art. 24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, nos termos do art. 1º da Medida Provisória nº 748, de 11 de outubro de 2016, a seguinte redação:

“Art. 24.....

.....

§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser integrado ao plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de sete anos, contado da data de vigência desta Lei.

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana até a data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de sete anos, contado da data de sua entrada em vigor, para elaborá-lo.

§ 5º As regiões metropolitanas e as aglomerações urbanas deverão contar com Plano de Mobilidade Urbana próprio, aprovado por lei estadual.

§ 6º O Plano de Mobilidade Urbana de regiões metropolitanas e de aglomerações urbanas deverá ser integrado ao plano de desenvolvimento urbano integrado de que trata o art. 10 da Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, no prazo máximo de sete anos, contado da data de vigência desta lei.

§ 6º As regiões metropolitanas e as aglomerações urbanas que não tenham elaborado seu Plano de Mobilidade Urbana até a data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de sete anos, contado da data de sua entrada em vigor, para elaborá-lo.

§ 7º Encerrado o prazo a que se referem os §§ 4º e 6º, os Municípios, regiões metropolitanas e aglomerações urbanas ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência estabelecida nesta Lei.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A publicação do IPEA intitulada Território Metropolitano, Políticas Municipais, no capítulo dedicado à temática dos transportes, traz a informação de que, embora compartilhem cotidianamente os fluxos de



mercadorias e pessoas do aglomerado metropolitano, via de regra, os municípios integrantes de uma Região Metropolitana não atuam devidamente de forma colaborativa e compartilhada no tema. As soluções para as questões regulatórias e financeiras das políticas de investimento, de planejamento e gerenciamento são desenvolvidas, em grande parte das regiões metropolitanas, exclusivamente pelos titulares do serviço – neste caso, os municípios –, não se utilizando, portanto, dos instrumentos existentes, como os consórcios públicos.

A despeito do planejamento integrado das ações dos municípios integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas, a Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, que institui o Estatuto da Metrópole, prevê que incorre em improbidade administrativa: 1) o governador ou agente público que atue na estrutura de governança interfederativa que deixar de tomar as providências necessárias, no prazo de três anos da instituição da região metropolitana ou da aglomeração urbana, mediante lei complementar estadual, para elaboração do plano de desenvolvimento urbano integrado, aprovado mediante lei estadual; e 2) o prefeito que deixar de tomar as providências necessárias, no prazo de três anos da aprovação do plano de desenvolvimento integrado, para compatibilizar o plano diretor municipal com o plano de desenvolvimento urbano integrado da unidade territorial urbana.

Por seu turno, a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, delimita prazo a fim de que os municípios elaborem seus Planos de Mobilidade Urbana e os integre ao plano diretor municipal.

De acordo com o citado estudo do IPEA, a demanda por transporte urbano em um determinado município pertencente a um aglomerado urbano pode ser afetada de maneira significativa por mudanças na dinâmica urbana de municípios vizinhos. Alterações no uso de solo de outro município da região, como a construção de um polo gerador de viagens – hospital, expansão de um *campus* universitário, conjunto habitacional, centros comerciais –, podem afetar de maneira substancial a quantidade e o perfil das viagens que passam por uma cidade vizinha. Na prática, isto significa que mudanças na legislação de zoneamento de um município de uma RM exercem influência indireta sobre a demanda de transporte, que ultrapassa os limites puramente administrativos dos municípios.

A lei que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana definiu as atribuições de cada ente federado no contexto da mobilidade urbana, na tentativa de dirimir os conflitos de atribuições existentes e orientar uma possível coordenação metropolitana do serviço de transporte público.



Entretanto, para essas regiões metropolitanas e aglomerados urbanos, onde os desafios se ampliam em razão da complexidade inerente às institucionalidades existentes, não há a obrigatoriedade de elaboração de um Plano de Mobilidade Urbana que abarque todos os municípios pertencentes ao aglomerado.

No caso de Goiânia, por exemplo, há um conglomerado de 20 cidades em torno da capital e tendência de crescimento dessa conglomeração. As cidades que participam desse conglomerado são: Goiânia, Abadia de Goiás, Aparecida de Goiânia, Aragoiânia, Bela Vista de Goiás, Bonfínópolis, Brazabrantes, Caldazinha, Caturai, Goianópolis, Goianira, Guapó, Hidrolândia, Inhumas, Nerópolis, Nova Veneza, Santo Antônio de Goiás, Senador Canedo, Terezópolis de Goiás e Trindade.

Logo, há a necessidade de se pensar o adensamento urbano integradamente, planejando no presente para garantir, ainda mais, o desenvolvimento no futuro. Existem dependências, interações e ciclos econômicos e sociais que demandam um planejamento coordenado, analisando o perfil de cargas e pessoas que transitam na região. Dessa forma, pretendemos unificar a política de mobilidade urbana e transportes, preparando a região metropolitana para receber e aplicar recursos de maneira eficiente e preparar a mesma para as rápidas constantes transformações que o mundo moderno nos reserva. A presente Medida Provisória trata do planejamento municipal isolado, no entanto, alertamos sobre as diferenças que existem entre cidades que dependem, estão e participam de um centro metropolitano e cidades que não possuem essa característica geográfica, cito o recente estudo¹ da Dra. Profa. Érika Cristine Kneib e Dra. Ana Stéfany da Silva Gonzaga da Universidade Federal de Goiás para embasar a necessidade científica e de política pública para a diferenciação proposta por nós.

Dessa forma, a presente emenda visa preencher essa lacuna e contribuir para que o planejamento de transporte abarque toda a área metropolitana e seja compatível com as diretrizes do plano de desenvolvimento urbano integrado.

Sala da Comissão,

Senador WILDER MORAIS

¹ Título: Transformações Metropolitanas e Mobilidade Urbana: Os desafios da Integração entre planos municipais e metropolitanos. XXIX Congresso Nacional de Pesquisa de Transporte da ANPET.

