

# PROJETO DE LEI DO SENADO Nº , DE 2013

Altera as Leis nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o *Código de Trânsito Brasileiro*, e nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as *diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana* para determinar a utilização de aportes tecnológicos no planejamento e na operação do trânsito de veículos e nos sistemas de mobilidade urbana.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** O inciso I do art. 6º e o inciso II do art. 24 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passam a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 6º.** .....

I – estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito, com vistas à segurança, à fluidez, ao conforto, à defesa ambiental, ao avanço tecnológico e à educação para o trânsito, e fiscalizar seu cumprimento;

.....

.....” (NR)

“**Art. 24.** .....

.....

II – planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas, adotando os recursos tecnológicos disponíveis;

.....

.....” (NR)



SF/13821.76120-00

**Art. 2º** Os arts. 3º, 5º, 6º, 7º, 16, 17 e 24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passam a vigorar com as seguintes alterações:

**“Art. 3º.** .....

.....

§ 3º .....;

VIII – sistemas informatizados de gerenciamento das demais infraestruturas.” (NR)

**“Art. 5º.** .....

.....

X – emprego dos recursos tecnológicos disponíveis para o gerenciamento dos sistemas de mobilidade urbana.” (NR)

**“Art. 6º.** .....

.....

VIII – fomento de soluções inteligentes para o trânsito. (NR)”

**“Art. 7º.** .....

.....

VI – estabelecer o monitoramento eletrônico do trânsito para melhorar a circulação urbana. (NR)”

**“Art. 16.** .....

.....

VIII – implantar modelo sistêmico de trânsito integrando a Política Nacional de Mobilidade Urbana com a Política Nacional de Trânsito, priorizando soluções inteligentes. (NR)”

**“Art. 17.** .....

.....

X – propor política tributária específica e de incentivos para a implantação de um modelo sistêmico de trânsito, utilizando informação ao motorista e novas tecnologias. (NR)”



“Art. 24. ....

.....  
XII – a otimização da infraestrutura existente. (NR)”

**Art. 3º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

## JUSTIFICAÇÃO

A presente proposição objetiva determinar a utilização de aportes tecnológicos no planejamento e na operação do trânsito de veículos e nos sistemas de mobilidade urbana. Para tanto, alteram-se o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e a Lei de Mobilidade Urbana.

Segundo estudo divulgado pelo IPEA em 2013 no qual foram analisados os dados da PNAD sobre tempo de deslocamento casa trabalho entre 1992 e 2009, tem havido uma piora nas condições de transporte urbano nas principais áreas metropolitanas do país desde 1992, com um aumento nos tempos de viagem casa-trabalho.

De acordo com entrevista dada pelo pesquisador do IPEA, Rafael Henrique Moraes Pereira, que escreveu o estudo com Tim Schwanen, o modelo rodoviarista, no qual são priorizadas a abertura, alargamento e expansão de avenidas, e a construção de túneis e viadutos, pode ser comparado a um "buraco negro" de investimentos de recursos e deve ser repensado.

Nesse sentido, soluções inteligentes de monitoramento eletrônico do trânsito podem ser uma opção à falta de transporte público de qualidade e investimentos em infraestrutura. Semáforos inteligentes e informação para o motorista são alguns exemplos dessas soluções, que devidamente estruturadas e organizadas pela tecnologia da informação, tornam-se aliadas do motorista e trazem soluções mais eficazes.



O tema da mobilidade urbana voltou à pauta do Congresso após as manifestações de junho, como um dos problemas que mais afeta a população das cidades brasileiras. Existem diversos tipos de soluções para o atual problema da mobilidade urbana dependendo das características e do orçamento de cada localidade. Por meio desse projeto de lei, é apresentado mais uma ferramenta para melhorar a qualidade de vida das pessoas e diminuir o tempo gasto nos deslocamentos.

O objetivo do projeto é permitir uma intervenção profunda com visão de longo prazo. A solução do problema do trânsito por meio de grandes obras é muito cara e nem sempre atende às necessidades. O melhor aproveitamento da infraestrutura existente por meio do uso intensivo de novas tecnologias é uma abordagem mais sustentável e muito utilizada em países desenvolvidos. É o chamado “software urbano”.

Um exemplo disso é o Centro de Operações do Rio (COR), que monitora o tráfego carioca 24 horas e em todos os dias da semana. Inaugurado no dia 31 de dezembro de 2010, imagens das mais de 560 câmeras instaladas em áreas diversas da cidade são expostas em um telão de 80 metros quadrados, que mostra o tráfego em tempo real para fiscais, representantes de 30 órgãos públicos e jornalistas. A partir destas imagens, são passadas informações para a Polícia Militar, os bombeiros e para a concessionária de energia, por exemplo.

Enquanto o “hardware urbano” se preocupa em priorizar grandes obras (como pontes, metrô, vias expressas), o “software urbano” se preocupa em racionalizar as obras já existentes. As facilidades da informática, do geoprocessamento, dos bancos de dados e das simulações eletrônicas poderiam iluminar muito essa discussão.

A fim de que o trânsito inteligente possa desenvolver todo seu potencial, é preciso que ele seja institucionalizado, mediante incorporação dessa alternativa à política de mobilidade urbana. É preciso oferecer facilidades aos produtores dessas soluções, assim como instrumentos para que essa opção seja considerada na formulação de políticas públicas para o setor.

De acordo com as normas fixadas pela Constituição Federal quanto à independência dos Poderes, as proposições iniciadas no Poder



Legislativo não podem ferir as prerrogativas administrativas do Poder Executivo. O projeto limita-se, assim, a incorporar o preceito do aporte tecnológico aos princípios e às diretrizes da Política Nacional de Trânsito e da Política Nacional de Mobilidade Urbana, bem como a incluí-lo como condicionante do planejamento e da operação do trânsito pelos órgãos executivos.

Caberá, portanto, à administração do sistema – seja no aspecto regulamentar, prerrogativa atribuída pelo CTB ao Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), seja no aspecto operacional – tomar a inadiável iniciativa de valer-se dos aportes propiciados pela tecnologia da informação como instrumento para a implantação de um modelo de trânsito mais eficiente e eficaz.

São essas as razões que justificam a presente iniciativa, para a qual esperamos contar com o apoio dos membros do Congresso Nacional.

Sala das Sessões,

Senador EDUARDO BRAGA

