



SENADO FEDERAL  
GABINETE DO SENADOR ZEQUINHA MARINHO

PARECER N° , DE 2024

SF/24903.27165-15

Da COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL E TURISMO, sobre o Projeto de Lei nº 169, de 2020 (PL nº 5011/2016), do Deputado Lúcio Vale, que *altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade), para exigir análise de mobilidade urbana nos estudos prévios de impacto de vizinhança.*

Relator: Senador **ZEQUINHA MARINHO**

## I – RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão o Projeto de Lei (PL) nº 169, de 2020, oriundo da Câmara dos Deputados, que *altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade), para exigir análise de mobilidade urbana nos estudos prévios de impacto de vizinhança.*

A proposição consiste em três artigos. O art. 1º apresenta o objeto da lei e o respectivo âmbito de aplicação. O art. 2º altera a redação do inciso V do art. 37 da Lei nº 10.257, de 2001 (Estatuto da Cidade), para incluir a mobilidade urbana no rol dos assuntos a serem analisados na elaboração do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança (EIV) e, finalmente, o art. 3º determina a vigência imediata da Lei.

O projeto foi apresentado na Câmara dos Deputados em 2016 como resultado de trabalho de pesquisa realizado pelo Centro de Estudos e Debates Estratégicos (CEDES) daquela casa. Em sua justificação, argumentou-se sobre a necessidade de atualizar o texto do Estatuto da Cidade para que incorporasse às questões que devem ser objeto de análise do EIV o conceito de mobilidade urbana, que adiciona à visão tradicional dos deslocamentos urbanos, centrada no transporte público e no trânsito, os modos de transporte não motorizados e suas infraestruturas.



Assinado eletronicamente, por Sen. Zequinha Marinho

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/4653056338>



**SENADO FEDERAL**  
**GABINETE DO SENADOR ZEQUINHA MARINHO**

Naquela Casa, o texto foi debatido e aprovado nas Comissões de Desenvolvimento Urbano (CDU) e de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJC), tendo sido remetido ao Senado Federal em dezembro de 2019.

No Senado, a proposição foi distribuída à Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo (CDR) e, em seguida, será submetido à deliberação do Plenário. Até o momento, não foram recebidas emendas.

## **II – ANÁLISE**

Nos termos do inciso VIII do art. 104-A do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), cabe à CDR analisar proposições que tratem de assuntos correlatos ao desenvolvimento regional, como o desenvolvimento urbano e as políticas públicas voltadas ao planejamento das cidades. Nesta análise, serão abordados aspectos relacionados ao mérito da matéria, e também os aspectos econômicos e financeiros, a constitucionalidade, a juridicidade e a técnica legislativa.

Em relação à constitucionalidade, ressalta-se que o PL nº169, de 2020, não contraria qualquer cláusula pétreia da Constituição Federal, nem incorre em vício de iniciativa. Também não há qualquer questão a apontar em relação à regimentalidade, uma vez que a proposição seguiu até aqui o rito de tramitação ordinário, nos termos do art. 251 a 253 do RISF. O projeto também não possui vícios de juridicidade, pois trata-se de norma dotada da generalidade e abstração recomendáveis, e que, ao incluir um novo item de análise no EIV, apresenta potencial de inovação do ordenamento jurídico. Finalmente, em relação à técnica legislativa, verifica-se que a redação da proposição está em conformidade com as disposições da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

Em relação aos aspectos econômicos e financeiros, o PL não traz, impacto para a União, dado que apenas aperfeiçoa o conteúdo de instrumento urbanístico colocado à disposição da gestão municipal, não implicando, portanto, em renúncia de receitas ou aumento de despesas.

Em relação ao mérito, destaca-se, em primeiro lugar, que a proposição altera o Estatuto da Cidade, Lei nº 10.257, de 2001, que regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal. Para tanto, a lei estabelece princípios, diretrizes e instrumentos para orientar a execução da política urbana pelos municípios, por meio do Plano Diretor, seu instrumento básico, e das demais normas urbanísticas.





**SENADO FEDERAL**  
**GABINETE DO SENADOR ZEQUINHA MARINHO**

O Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança (EIV) é um dos instrumentos da política urbana municipal previstos no Estatuto da Cidade. As regras gerais para sua utilização estão dispostas nos artigos de 36 a 38 da lei. O objetivo geral desse instrumento, inspirado no Estudo de Impacto Ambiental, é analisar e informar previamente à população e à gestão municipal sobre as consequências da instalação de certos empreendimentos, considerados de grande impacto, sobre suas áreas vizinhas, a fim de minimizar eventuais consequências indesejadas e favorecer os efeitos positivos do empreendimento para a coletividade.

Por tratar-se de um instrumento de gestão municipal, que deve ser usado de forma complementar ao regramento ordinário de parcelamento, uso e ocupação do solo, cabe à lei municipal definir que tipo de empreendimento estará sujeito à elaboração do EIV, conforme art. 36 do Estatuto da Cidade. À lei federal coube estabelecer, entre outras regras de caráter geral, quais dimensões da dinâmica urbana do entorno deverão ser analisadas e incluídas no EIV, as quais encontram-se arroladas nos incisos do *caput* do art. 37.

Entre essas dimensões, estão *a geração de tráfego e a demanda por transporte público*, dispostas no inciso V do art. 37, cuja alteração é proposta pelo PL nº 169, de 2020. Nesse ponto, é importante destacar que a redação atual da norma trata dos impactos que comprometem, de forma permanente ou temporária, os deslocamentos motorizados no entorno dos empreendimentos, relacionados, de modo geral, à queda de eficiência da rede de transportes e ao esgotamento da capacidade viária.

Ocorre que os impactos possíveis no entorno de um grande empreendimento, em termos de movimentação de pessoas e cargas, podem ir muito além daqueles relacionados às formas motorizadas de deslocamento. Podem alterar, e geralmente alteram, significativamente as condições de circulação no entorno próximo, com consequências para a acessibilidade e a segurança de ciclistas e pedestres, inclusive de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

Sem minimizar a importância dos deslocamentos motorizados para o funcionamento eficiente da cidade, é importante destacar que os deslocamentos ativos, realizados a pé ou por veículos não motorizados, como bicicletas, patinetes e outros, afetam profundamente a dinâmica de vizinhança, pois, geralmente, destinam-se a cobrir distâncias mais curtas, relacionadas à realização de atividades cotidianas como a utilização de comércios e serviços locais ou, ainda, para acessar o transporte público coletivo. Alterações nas condições de exercício





**SENADO FEDERAL**  
**GABINETE DO SENADOR ZEQUINHA MARINHO**

dessa categoria de deslocamentos têm, portanto, impacto direto sobre a qualidade de vida dos moradores e usuários das instalações do bairro ou vizinhança.

Nesse sentido, parece adequado ampliar o escopo do EIV para que se avalie não apenas os impactos sobre os modos e infraestruturas relacionados aos deslocamentos motorizados, mas também aqueles relacionados aos modos ativos.

O art. 3º da Lei nº 12.587, de 2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, define o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana como *o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território*. O conceito inclui modos motorizados e não motorizados para transporte de passageiros e cargas, serviços coletivos e individuais, públicos ou privados, e, ainda, a totalidade das infraestruturas utilizadas para a realização dos deslocamentos urbanos, como vias, logradouros públicos, metroferrovias, hidrovias, ciclovias, estacionamentos, terminais, estações, pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas, sinalização viária e de trânsito e demais equipamentos, instrumentos e instalações.

Nessa linha, a inclusão da expressão “mobilidade urbana” no inciso V do art. 37, proposta pelo PL nº 169, de 2020, tem o condão de ampliar o escopo da análise para englobar todo o Sistema de Mobilidade Urbana, conforme definido na Lei nº 12.587, de 2012, e, de forma integrada, considerar também eventuais alterações causadas pelo empreendimento nas condições para a realização de deslocamentos ativos, tornando-se, assim, um instrumento para a promoção da acessibilidade urbana.

Por essas razões, entendemos que a proposição é adequada no mérito, reunindo as condições requeridas para sua aprovação nesta Comissão.

### **III – VOTO**

Diante do exposto, opinamos pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do Projeto de Lei nº 169, de 2020, e, no mérito, pela sua aprovação.

Sala da Comissão,

, Presidente

Senador Zequinha Marinho (Podemos/PA), Relator

