

PARECER Nº , DE 2014

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 13, de 2014, do Senador Eduardo Braga, que *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.*

RELATORA: Senadora ANA AMÉLIA

I – RELATÓRIO

Chega à Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 13, de 2014, de autoria do Senador Eduardo Braga, que “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 projeto contém três artigos, sendo que o primeiro altera dispositivos do Código de Trânsito Brasileiro e o segundo altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Em ambos os casos, a ideia é a de inserir, no corpo desses diplomas legais, diretrizes acerca da necessidade de se utilizarem aportes tecnológicos no planejamento e na operação do trânsito urbano. Por fim, o terceiro artigo estabelece a cláusula de vigência, que seria imediata.

Na justificção, o autor destaca a piora dos tempos de deslocamento nos grandes centros urbanos ao longo dos últimos anos. Para ele, a resposta para

este fenômeno não pode ser centrada apenas na expansão da oferta de espaços viários, mas precisa envolver o uso mais racional da infraestrutura existente por meio da aplicação de novas tecnologias. Assim, salienta que “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”.

A proposição foi distribuída à CAE e à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ), onde colherá decisão de caráter terminativo.

Não foram oferecidas emendas.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 99 do Regimento Interno, compete a esta Comissão opinar sobre a matéria. Além disso, como o projeto ainda tramitará na CCJ, deixaremos para aquela Comissão a análise de seus aspectos formais, como constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

Em relação ao mérito, não há como se discordar da necessidade de mudanças urgentes nos paradigmas que norteiam a ação das prefeituras no que concerne ao trânsito e à mobilidade das pessoas. De fato, como resultado das políticas federais de ampliação da produção (e venda) do número de veículos de passeio, as cidades brasileiras têm observado uma crescente queda na qualidade de vida das pessoas, em função de congestionamentos cada vez mais longos. Nesse sentido, tem razão o autor quando afirma que não faz sentido buscar apenas a expansão dos espaços viários para lidar com tão grande desafio.

De fato, a verdadeira solução para a mobilidade urbana somente virá no momento em que as cidades colocarem o transporte coletivo como ponto central de suas ações. O exemplo de cidades como Los Angeles, nos Estados Unidos, demonstra cabalmente que mesmo com orçamentos robustos não é possível expandir as vias na mesma proporção do crescimento do transporte individual. A efetiva solução dos congestionamentos em nossas cidades depende diretamente do investimento dos recursos públicos, que são escassos, na melhoria efetiva dos sistemas de transporte coletivo.

Nesse sentido, a utilização de recursos tecnológicos no gerenciamento da mobilidade urbana – como advoga o autor do projeto analisado



– constitui um meio tanto para aperfeiçoar o sistema com viés no transporte privado que temos hoje, como para gerenciar uma rede moderna de transportes coletivos, a exemplo do que ocorre atualmente na Europa.

Em síntese, concordamos com o autor quanto à necessidade de mais investimento em tecnologia, de forma a melhorar a eficácia da aplicação dos recursos orçamentários disponíveis, tanto no modelo atual, como em um modelo que priorize o transporte coletivo. Por esses motivos, expressamos nosso apoio à proposta aqui avaliada.

III – VOTO

Diante do exposto, somos pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei do Senado nº 13, de 2014.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relatora

