



**SENADO FEDERAL**  
**Gabinete do Senador Fernando Bezerra Coelho**

**PARECER N°           , DE 2015**

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, sobre o Projeto de Lei do Senado n° 13, de 2014, do Senador Eduardo Braga, que *altera as Leis n° 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e n° 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.*

**RELATOR: Senador FERNANDO BEZERRA COELHO**

## **I – RELATÓRIO**

Encontra-se na Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) o Projeto de Lei do Senado (PLS) n° 13, de 2014, de autoria do Senador Eduardo Braga, que “altera as Leis n° 9.503, de 23 de setembro de 1997, que *institui o Código de Trânsito Brasileiro*, e n° 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. O primeiro altera dispositivos do Código de Trânsito Brasileiro, e o segundo altera a Lei n° 12.587, de 2012. Em ambos os casos, buscam-se aportes tecnológicos ao planejamento e à operação do transporte e trânsito urbanos. Por fim, o terceiro artigo estabelece a cláusula de vigência, que seria imediata.





**SENADO FEDERAL**  
**Gabinete do Senador Fernando Bezerra Coelho**

Na justificação, 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. A Senadora Ana Amélia apresentou a esta comissão Relatório pela aprovação da matéria em 10 de junho de 2014, que não chegou a ser apreciado. Apresento, com pequenas alterações, documento com similar conclusão.

Não há emendas a analisar.

## **II – ANÁLISE**

Nos termos do art. 99, I, do Regimento Interno, compete a esta Comissão opinar sobre os aspectos econômicos da 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, são necessárias mudanças urgentes nos paradigmas que norteiam a ação dos governos locais no que concerne à mobilidade das pessoas. De fato, como resultado das políticas federais de ampliação da produção e de incentivo à venda de veículos de passeio, as cidades brasileiras têm observado uma crescente queda na qualidade de vida, 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 solução para a mobilidade urbana somente virá no momento em que as cidades colocarem o transporte coletivo como ponto central de suas ações, pois não é possível expandir as vias na mesma proporção do crescimento do transporte individual.





**SENADO FEDERAL**

**Gabinete do Senador Fernando Bezerra Coelho**

Assim, a utilização de recursos tecnológicos no gerenciamento da mobilidade urbana – como advoga o autor do projeto analisado – constitui um meio tanto para melhorar o trânsito com a infraestrutura que temos hoje, o que beneficiaria também os ônibus urbanos, como para gerenciar uma rede moderna de transportes coletivos, cuja implantação devemos ter como objetivo principal.

Em síntese, concordamos com o autor quanto à necessidade de mais investimento em tecnologia, de forma a melhorar a eficiência 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,

Senador Delcídio do Amaral  
Presidente

Senador **FERNANDO BEZERRA COELHO**  
Relator



SF/15809.96962-43