PROJETO DE LEI Nº_____/2023

Estabelece procedimento democrático-participativo para alteração e/ou supressão de itinerários, linhas e horários de circulação do serviço de transporte coletivo, providos por empresas concessionárias de serviço público, no âmbito do Município de Natal.

O PREFEITO MUNICIPAL DE NATAL,
Faço saber que a Câmara Municipal aprovou e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Esta Lei estabelece procedimento democrático-participativo para alteração e/ou supressão de itinerários, linhas e horários de circulação do serviço de transporte coletivo providos pelas empresas concessionárias de serviço público, no âmbito do Município de Natal.

Art. 2º O Conselho Municipal de Transporte e Mobilidade Urbana (CMTMU), órgão de controle social e popular dos serviços públicos de mobilidade urbana, nos termos da Lei Complementar nº 141, de 28 de agosto de 2014, deverá ser consultado sempre que a concessionária pleitear alteração ou supressão de itinerário, linha ou horário de circulação de ônibus de transporte coletivo.

§1º Para modificar, nas formas previstas no caput, a prestação do serviço de que é encarregada, a concessionária deverá, fundamentadamente, assim requerer à Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana (STTU) no prazo mínimo de 120 (cento e vinte) dias.

§2º Após a solicitação, a STTU encaminhará o pleito ao CMTMU que, ouvindo a população afetada, mediante audiência pública, deverá emitir recomendação sobre a causa.

§3º Sempre que o pedido de alteração se basear no princípio do equilíbrio econômico-financeiro, previsto no art. 9º, §2º, da Lei nº 8.987/1995, a concessionária deverá apresentar os cálculos contábeis que justifiquem a medida, com destaque para os dados sobre os custos e a taxa de retorno das operações empresariais antes e depois da modificação pretendida.

Art. 3º Caberá à STTU, considerando a recomendação do CMTMU e a justificativa contábil da concessionária, decidir sobre a modificação ou supressão de itinerários, linhas e horários.

§1º A decisão deverá observar prioritariamente o princípio da primazia do interesse público.

§2º Decidindo-se pela autorização solicitada pela concessionária, a STTU deverá dar ampla publicidade à alteração, sendo necessário prazo mínimo de 15 (quinze) dias para que possa ser colocada em prática.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Justificativa

Em 2020, esta Casa Legislativa aprovou o Projeto de Lei nº 275/2020, de autoria do Vereador Preto Aquino, que originou a Lei Promulgada nº 622, de 8 de outubro de 2020, que dispõe sobre alteração de itinerários, modificação de linhas e horários de circulação de ônibus integrantes da frota de concessionárias de serviços públicos de transporte coletivo municipal e dá outras providências.

A Lei aprovada e promulgada representou importante avanço, facilitando o controle social da prestação do serviço, que é prestado historicamente de forma precária, tanto da perspectiva jurídica, pela inexistência de licitação pública, como da perspectiva operacional, com ônibus velhos, baixa quantidade dos veículos, tarifa alta e irregularidades nos horários, nas linhas e nos itinerários, que, muitas vezes, mudam sem que usuárias e usuários tenham prévio conhecimento.

Apesar disso, o Tribunal de Justiça do Rio Grande do Norte, atendendo pedido do Prefeito de Natal, Álvaro Dias, no âmbito de Ação Direta de Inconstitucionalidade, declarou a citada Lei inconstitucional.

Cientes da referida decisão, lembramos que as decisões judiciais em sede de controle concentrado, como é o caso da referida ADI, vincula todos os demais órgãos do Poder Judiciário, além de toda a Administração Pública, estando de fora deste efeito vinculante o próprio Tribunal competente para o julgamento da ação e o Poder Legislativo.

Não há, portanto, qualquer impedimento a que voltemos a nos debruçar sobre o tema, como fazemos com a apresentação da presente proposta.

Também não há que se falar em vício de iniciativa, já que a presente proposta nada mais faz que explicitar tarefa que já é atribuída a órgão já existente no âmbito da Administração Municipal, nos termos da Lei

Complementar nº 141, de 28 de agosto de 2014, que é o Conselho Municipal de Transporte e Mobilidade Urbana.

No art. 3º da presente proposição, deixamos nítido que a atribuição para decidir sobre o formato da prestação do serviço continua com a STTU, não procedendo o argumento de que se estaria tolhendo "a prerrogativa basilar da Administração Municipal, no tocante à análise do ângulo de conveniência e oportunidade (espaço de decisão política do respectivo Chefe de Governo) para administrar, gerenciar e cuidar deste importante serviço público municipal" (ADI nº 0811324-24.2020.8.20.0000, p. 12, Id nº 8302129). O poder discricionário do Prefeito, portanto, segue incólume.

No entanto, embora a decisão final seja da STTU, a proposição busca somente concretizar a atribuição de consulta à população, expressamente prevista no art. 29, V, da Lei Complementar nº 141/2014, segundo a qual "Art. 29. Compete à Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana - STTU: (...) V - realizar estudos periódicos, assim como criar e manter formas de participação interativa da sociedade no que tange às necessidades de locomoção da população, objetivando dar efetividade às políticas públicas promovidas pela STTU que visem atender os anseios de mobilidade da população". É este, precisamente, o objetivo da presente proposição.

A Constituição Federal de 1988 determina, em seu art. 5º, § 1º, que normas definidoras de direitos e garantias fundamentais têm aplicação imediata. E entre estes direitos encontramos o direito ao transporte, inserido no art. 6º da CF pela Emenda Constitucional nº 90, de 15 de setembro de 2015, como direito social.

O Poder Legislativo, portanto, tem não só o poder, mas o dever, de criar condições para o exercício e fruição dos direitos garantidos constitucionalmente. Os direitos fundamentais vinculam sua atuação, exigindo que se atue de forma propositiva, sob risco de incorrer em inconstitucionalidade por omissão.

O problema das alterações de rotas e de retiradas de linhas, sem prévia discussão ou sequer conhecimento da população, inviabiliza o exercício do direito ao transporte, essencial para que a classe trabalhadora tenha acesso ao trabalho, à educação, ao lazer, à cultura e à saúde, entre outros.

E isto não é algo recente na nossa cidade, que, como se sabe, enfrenta um transporte historicamente precarizado.

Em 2012, por exemplo, houve alteração de itinerário nas linhas 48, 66 e 29, sem qualquer consulta ou sequer informe às usuárias e aos usuários do serviço, fazendo com que as pessoas ficassem impossibilitadas de chegar aos seus destinos[1].

[1] https://unibusrn.com/2012/12/29/alteracao-em-itinerario-de-linhas-de

Mais recentemente, em setembro de 2020, a Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana (STTU) anunciou mudanças nos itinerários das linhas 21 e 30, alegando que o objetivo era melhorar o serviço de transporte, mas o que aconteceu foi o aumento da precarização do serviço[2].

Ainda em 2020, nova alteração, desta vez de 11 linhas (N-25, L-48, 557, 581, 585, 591, N-02, N-15, N-26, N-27 e N-43), voltou a pegar usuárias e usuários de surpresa. Na ocasião, a Prefeitura alegou que as mudanças foram baseadas em estudo, mas a vendedora Maria do Socorro, que aguardava o ônibus na Ribeira para ir ao trabalho na avenida Pompeia, afirmou ao G1: "Estou aqui desde 7h30. Agora são 8h30. Eu ia abrir a loja do meu patrão na (avenida) Pompeia. Estou atrasada e sem saber nem onde vou ter que ir pra encontrar um ônibus que me leve"[3].

Outro usuário, na mesma ocasião, afirmou: "Eles já tinham reduzido a frota por causa da pandemia. Eu pegava o 76, que deixou de circular e hoje ainda não tinha voltado. Vou continuar pegando o 79 que tem ponto muito mais longe do trabalho, não vi melhora nenhuma nessas mudanças"[4].

Já este ano, novamente usuárias e usuários foram pegos de surpresa, com a alteração unilateral e sem prévio comunicado do itinerário do circular da UFRN, prejudicando as muitas pessoas que, mesmo durante as férias na instituição, não deixam de utilizar o serviço de transporte[5].

Apesar das isenções fiscais concedidas pelos governos estadual e municipal (Leis 7141/2021 e 7365/2022 e Leis Complementares 194/2020 e 195/2021), a precariedade do serviço de transporte na cidade do Natal só aumenta.

Buscamos, portanto, com a presente proposta legislativa, criar condições para melhorias no serviço de transporte coletivo municipal, fortalecendo a participação social na construção da política de mobilidade.

Natal/RN, 15 de fevereiro de 2023

Daniel Araújo Valença

Daniel Valença

Vereador de Natal (PT)

[2] https://g1.globo.com/rn/rio-grande-do-norte/noticia/2020/09/06/sttu-confirma-mudanca-de-itinerario-nas-linhas-21-e-30-a-partir-de-terca-feira-8.ghtml
[3] https://g1.globo.com/rn/rio-grande-do-norte/noticia/2020/09/14/mudancas-em-linhas-de-onibus-pegam-usuarios-de-surpresa-e-geram-protesto-em-natal.ghtml
[4] https://saibamais.jor.br/usuarios-do-transporte-coletivo-criticam-mudanca-nas-linhas-de-onibus-em-natal
[5] https://saibamais.jor.br/2023/01/estudantes-relatam-manha-inteira-sem-circular-na-ufrn/