JUSTIFICATIVA AO PROJETO DE EMENDA À LEI ORGÂNICA Nº 01, DE 01 DE NOVEMBRO DE 2018.

Excelentíssimo Senhor Presidente,

Ilustres Vereadores,

Ilustres Vereadoras,

Apresentamos a essa Augusta Casa Legislativa, para apreciação de Vossas Excelências, o Projeto de Emenda à Lei Orgânica nº 01, de 01 de novembro de 2018, que almeja a alteração do §1º do Art. 47 da Lei Orgânica do Município de Marabá.

A concessão de uso de bem público é o ajuste que se dá entre a Administração, tida como concedente, e um particular, visto como concessionário, em que aquela outorga a este a utilização exclusiva de um bem de seu domínio, para que o explore por sua conta e risco, respeitando a sua específica destinação, bem como as condições avençadas com a Administração, tais como prazo, preço a ser cobrado do público, entre outras.

A atual redação do §1º do art. 47 da Lei Orgânica do Município, abaixo transcrito, define que é permitida a concessão de bens públicos de uso especial e dominical, não contemplando os bens de uso comum do povo.

> "Art. 47. O uso de bens municipais por terceiros poderá ser feito mediante concessão, permissão e autorização, na forma da lei.
>
> §1º. A concessão administrativa de bens **públicos de uso especial e dominical** far-se-á mediante contratos precedidos de autorização legislativa e concorrência, dispensada esta quando o uso se destinar a entidades populares, sindicais e assistenciais, ou quando de interesse público relevante devidamente justificado. " (Grifo nosso)

Todavia, ressalte-se que, o art. 44 da Lei Orgânica do Município de Marabá, os bens patrimoniais são classificados em bens de uso comum do povo, bens de uso especial e bens dominicais, senão vejamos:

> "Art. 44. Os bens patrimoniais do Município deverão ser classificados:
>
> I - de uso comum do povo:
>
> II - de uso especial;
>
> III - dominicais."

Doutrinariamente, bens de uso comum do povo são aqueles cuja utilização é destinada à população em geral que, cumprindo os regulamentos, pode livremente utilizá-los. Estes bens pertencem ao ente de direito público, seja o Município, Distrito Federal, Estado ou a União, sendo que a comunidade dispõe livremente do uso e gozo, nos termos do art. 99 do Código Civil de 2002:

> Art. 99. São bens públicos:
>
> I - os de uso comum do povo, tais como rios, mares, estradas, ruas e praças;
>
> (...)

São bens de uso comum do povo, portanto, as áreas abertas como as ruas, praças, mares e rios de acesso livre às pessoas do povo que podem utilizá-las, desde que observadas as regras impostas pelo Poder Público que, ainda, sob algumas hipóteses, pode exigir uma contrapartida para o seu uso, conforme dispõe o art. 68 do Código Civil.

Os bens de uso comum do povo e de uso especial são as maiores expressões da atividade administrativa pública destinada à população em geral, por isso sua alienação está sujeita a maiores limitações que dos demais bens públicos. Nesse sentido, tem-se o art. 100 Código Civil Brasileiro:

> Art. 100. Os bens públicos de uso comum do povo e os de uso especial são inalienáveis, enquanto conservarem a sua qualificação, na forma que a lei determinar.

Desta feita, a presente alteração trará viabilidade de concessão de uso de bem imóvel para a construção de terminal integrado para implantação de sistema de transporte público no município de Marabá. O referido projeto é empreendimento de grande porte e, considerando o impacto a ser causado nas atividades e estrutura do município a curto, médio e longo prazo, deve atender as diretrizes do Plano Diretor Participativo do Município de Marabá.

No caso em apreço, constata-se que o espaço a ser utilizado é bem de uso comum do povo, canteiros centrais, logo o instrumento jurídico cabível para uso do mesmo em vista da implantação do projeto em questão é a concessão de bem de uso comum do povo.

Um sistema de transporte público eficaz minimiza o tempo de percurso e otimiza o tempo de utilização do serviço pelos cidadãos. Considerando ser a configuração urbana um conjunto integrado de agentes, tal eficiência reflete em melhorias para o trânsito, maior acessibilidade e mobilidade urbana, criação de novos pólos geradores de tráfego e a consequente estruturação e implantação de um sistema viário compatível com as necessidades do município.

O transporte público ordenado direciona o crescimento da cidade e distritos para áreas propícias à urbanização, evitando problemas ambientais e de trânsito, racionalizando o uso da infraestrutura urbana instalada, evitando sua sobrecarga ou ociosidade. Trata-se da democratização do espaço público, que reverbera em maior inclusão social e sustentabilidade ambiental.

Destarte, inegável a necessidade de investimentos no referido setor. Imprescindível, pois, a observação de determinadas questões, a fim de que seja viabilizado um projeto dentro dos parâmetros legais.

A Constituição Federal de 1988 trouxe diversas inovações ao direito brasileiro e dentre elas a transformação dos municípios em ente federativo, com os mesmos possuindo autogoverno, auto-administração e auto-organização.

A promulgação de uma política nacional de mobilidade urbana estabeleceu as diretrizes do sistema de mobilidade nas cidades brasileiras, bem como reconheceu os direitos dos usuários de transporte, trazendo novos parâmetros para avaliar a eficiência dos sistemas de transporte urbano e novas obrigações dos estados e municípios em oferecer um meio de deslocamento seguro, eficiente e minimamente confortável.

Dessa feita, foi criado, na Constituição, o capítulo da Política Urbana, composto pelos arts. 182 e 183, coloca o ente municipal como principal responsável pela elaboração e execução do planejamento urbano, devendo elaborar o plano diretor que constitui instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana, sendo obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, e no qual serão definidas as diretrizes para o crescimento e gestão municipal.

Não obstante a inovação constitucional, os dispositivos necessitavam de regulamentação infraconstitucional, que ocorreu com a promulgação da Lei Federal nº 10.257, de 2001, que criou o Estatuto da Cidade, responsável por fincar diretrizes gerais e criar novos instrumentos para a concretização do desenvolvimento urbano, sempre observando o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental.

O Estatuto também dispõe que as cidades devem ser geridas democraticamente, ou seja, com a participação ativa da população e de associações nos processos decisórios, quer por meio de consultas e audiências públicas ou planos e projetos de lei de iniciativa popular entre outros.

Além disso, a Lei Federal nº 10.257, de 2001, trata dos planos diretores municipais mencionados na Constituição, ao qual cabe o planejamento seguro e ordenado da cidade para que ela possa se desenvolver de forma saudável, respeitados os critérios previstos em lei.

A autonomia municipal representa um grande avanço na política de uso do espaço urbano, pois sendo o município o ente mais próximo neste contexto tem maior contato com as demandas locais e consequentemente melhor compreensão dos

instrumentos necessários para o seu planejamento, gerando uma maior possibilidade de participação popular na gestão da cidade.

Articulando a gestão municipal com a mobilidade urbana é possível vislumbrar como as políticas de transporte devem ser elaboradas e executadas dentro do espaço da cidade, considerando seus efeitos nos entes que a compõe. Ressalte-se o papel da mobilidade urbana na efetivação do direito à cidade e enquanto elemento importante para garantir o acesso aos bens e serviços urbanos, bem como ao mercado de trabalho.

A presente proposta de emenda visa realizar a adequação do referido dispositivo a fim de garantir a viabilidade de concessão de bem imóvel de uso comum do povo para a construção de terminal integrado para implantação de sistema de transporte público no município de Marabá, sob o regime de concessão.

Ante o exposto, conta-se mais uma vez com a colaboração e o entendimento das Senhoras e dos Senhores Vereadores desta Casa para aprovação deste Projeto de Emenda à Lei Orgânica, para que, desta forma, possamos permitir o adequado funcionamento da Administração Municipal deste Município de Marabá. Na oportunidade, renovamos protestos de estima e consideração aos membros dessa Câmara Municipal de Marabá.

Atenciosamente,

Sebastião Miranda Filho
Prefeito Municipal de Marabá

PROJETO DE EMENDA À LEI ORGÂNICA Nº 01, DE 01 DE NOVEMBRO DE 2018.

ALTERA O §1º DO ART. 47 DA LEI ORGÂNICA DO MUNICÍPIO DE MARABÁ, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

A Mesa da Câmara Municipal de Marabá, Estado do Pará, nos termos do § 2.º do art. 136 da Lei Orgânica do Município, promulga a seguinte emenda ao referido texto legal:

Art. 1º. Altera o §1º do Art. 47 da Lei Orgânica do Município de Marabá, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 47. O uso de bens municipais por terceiros poderá ser feito mediante concessão, permissão e autorização, na forma da lei.

§ 1.º A concessão administrativa de bens públicos de uso especial, de uso comum do povo e dominical far-se-á mediante contratos precedidos de autorização legislativa e concorrência, dispensada esta quando o uso se destinar a entidades populares, sindicais e assistenciais, ou quando de interesse público relevante devidamente justificado.

.....

Art. 2º. Esta Emenda à Lei Orgânica do Município de Marabá, entra em vigor na data de sua publicação.

Gabinete do Prefeito de Marabá, Estado do Pará, em 01 de novembro de 2018.

Sebastião Miranda Filho
Prefeito Municipal de Marabá