

PROCESSO Nº: 458 / 2024

Projeto de Lei: 458 / 2024

Data de entrada: 2 de Julho de 2024

Autor: Eribaldo Medeiros

Protocolo: 4167 / 2024

Ementa: "Institui a Política de Mobilidade Urbana Sustentável e Acessível no Município de Natal".

Despacho Inicial:



NORMA JURIDICA





**CÂMARA
MUNICIPAL
DE NATAL**

CMN - PROJETO DE LEI
Nº 458/24
FOLHA: 02 4pb

GABINETE DO VEREADOR ERIBALDO MEDEIROS

Projeto de Lei nº ____/2024.

"Institui a Política de Mobilidade Urbana Sustentável e Acessível no Município de Natal".

O Prefeito Municipal de Natal/RN, no uso de suas atribuições legais, faço saber que a Câmara Municipal de Natal aprovou e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Esta Lei institui a Política de Mobilidade Urbana Sustentável e Acessível, que visa a implantação de frota de baixa emissão de carbono e plenamente acessível no Município de Natal.

Art. 2º São objetivos da Política de Mobilidade Urbana Sustentável e Acessível:

- I - Incentivar a renovação e o incremento da frota de veículos elétricos e híbridos destinados ao transporte público coletivo urbano;
- II - Aumentar a segurança do trânsito e diminuir a emissão de poluentes do sistema de mobilidade urbana;
- III - Contribuir para o aumento da qualidade do serviço de transporte público urbano;
- IV - Viabilizar a acessibilidade plena no transporte público, com acessibilidade para pessoas com deficiência física de qualquer tipo.

Art. 3º A partir da data de publicação desta lei, os operadores dos serviços de transporte coletivo por ônibus, integrantes do Sistema de Transporte Urbano de Passageiros do Município de Natal deverão promover a redução progressiva das emissões de dióxido de carbono (CO₂) de origem fóssil, e de poluentes

tóxicos emitidos na operação de suas respectivas frotas, por meio da utilização gradual de combustíveis e tecnologias mais limpas e sustentáveis.

Parágrafo único. As reduções do CO2 de origem fóssil mencionadas no caput referem-se exclusivamente às emissões no uso final dos insumos energéticos.

Art. 4º A escolha dos combustíveis e fontes de energia alternativas devem ser feitas mediante aconselhamento das autoridades técnicas municipais, à luz de informação científica consistente, que indique a possibilidade de maximização das reduções das emissões de origem fóssil em todo ciclo de vida do combustível/energia a ser utilizado, dentro de custos aceitáveis.

§ 1º O processo de substituição por veículos e tecnologias mais limpas dar-se-á de modo gradual, e ocorrerá na substituição dos lotes de veículos mais velhos que são retirados da frota, conforme as regras contratuais de idade máxima permitida dos veículos.

§ 2º O processo de substituição de frota por insumos energéticos e tecnologias mais limpas deve priorizar a implantação de frota de ônibus elétricos.

Art. 5º O Poder Executivo poderá, a qualquer tempo, mediante negociações extracontratuais com os operadores das frotas e desde que garantam o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, solicitar intervenções ambientais extraordinárias, na totalidade ou em parcelas específicas da frota, de modo a atender demandas específicas e/ou novas exigências legais de redução de emissões e melhoria ambiental, na cidade como um todo, ou em determinados corredores e áreas sensíveis do Município.

Art. 6º As escolhas das alternativas de combustíveis e tecnologia serão realizadas por meio do acompanhamento da substituição de frota por alternativas mais limpas, a qualquer tempo, desde que observado o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos firmados pela Administração Pública.

§ 1º As metas intermediárias e finais de redução de emissões estabelecidas nesta lei serão fixas e inadiáveis, entretanto, havendo conjuntura favorável, poderão ser ajustadas para patamares mais rigorosos, em termos de quantidade de emissões reduzidas e prazos, mediante avaliações objetivas e transparentes a serem realizadas a cada 5 (cinco) anos, pelo Conselho Municipal competente.

§ 2º Os lotes de veículos substitutos de cada operadora devem ser compostos, obrigatoriamente, por unidades novas, dotadas de propulsores e/ou combustíveis de menor impacto poluidor do que os veículos convencionais substituídos, de modo a garantir reduções na emissão de poluentes. Num prazo de, no máximo 10 (dez) anos, a partir do início de vigência desta lei, deverá haver uma redução mínima de 50% (cinquenta por cento) e, num prazo máximo de 20 (vinte) anos, uma redução de 100% (cem por cento) das emissões totais de dióxido de carbono (CO₂) de origem fóssil, relativamente às emissões totais das frotas atuais.

§ 3º Num prazo máximo de 10 (dez) anos, também contados do início de vigência desta lei, deverá haver uma redução mínima de 90% (noventa por cento) de material particulado (MP) e de 80% (oitenta por cento) de óxidos de nitrogênio (NO_x) em relação ao total de emissões totais das frotas atuais, para os veículos de cada um dos respectivos sistemas para, num prazo máximo de 20 (vinte) anos, ocorrer uma redução mínima de 95% (noventa e cinco por cento) tanto de material particulado como de óxidos de nitrogênio (NO_x).

§ 4º O Conselho Municipal competente sobre o está lei, deverá acompanhar permanentemente a evolução anual da melhoria ambiental das frotas individuais de cada operadora e da frota total do sistema municipal, no sentido de estabelecer, com a necessária antecipação, os arranjos necessários para garantir o efetivo cumprimento das metas intermediárias e finais globais de redução de emissões estabelecidas nesta lei.

§ 5º A métrica utilizada para os cálculos das emissões deverá ser definida pela Administração Municipal, no contrato de operação do sistema, e publicada em

até 180 (cento e oitenta) dias após o início de vigência desta lei, mediante normativa oficial, seguindo os fatores típicos de emissão e os critérios amplamente utilizados e aceitos pelas autoridades ambientais municipais, estaduais e federais.

§ 6º As empresas operadoras de frotas de transporte coletivo deverão desenvolver programas internos de conscientização e treinamento de condutores, além de técnicos de manutenção e operação, e implantar, em até 180 (cento e oitenta) dias, após o início do contrato de operação do sistema, ações devidamente acompanhadas e documentadas pelas empresas e gestores municipais, que levem a reduções do consumo de combustível e emissões de poluentes, e que incluam, no mínimo, programas de direção econômica (direção ecológica) e de eliminação da operação desnecessária em marcha lenta em terminais, pontos de parada prolongada, garagens e situações extremas de congestionamento.

§ 7º As empresas operadoras de transporte coletivo deverão apresentar, até 31 (trinta e um) de março de cada ano de exercício, um relatório anual de emissões da frota sob sua responsabilidade, relativo ao ano anterior, detalhando as quantidades de quilômetros rodados por cada veículo cadastrado no sistema, consumos de combustíveis, o total anual das emissões de cada poluente e gases do efeito estufa, bem como apresentar as medidas de controle já existentes e a serem implantadas, no sentido da redução adicional do consumo de combustível e das emissões.

§ 8º Os relatórios a serem emitidos por empresas operadoras de transporte coletivo mencionados no inciso anterior deverão ser conferidos por órgão público ou por auditoria externa independente nos termos de normativa oficial que vier a ser expedida com ampla publicidade.

Art. 7º Em havendo avanço técnico por parte dos fabricantes e disponibilidade econômica por parte do Poder Concedente, a fim de garantir o equilíbrio econômico-financeiro de cada uma das avenças deverão ser estabelecidas

novas metas para as emissões de Material Particulado, CO2 e NOx, para os veículos de cada um dos respectivos sistemas.

Art. 8º A previsão das exigências, critérios, metas e prazos para a realização das intervenções ambientais, mencionadas nesta lei, e em seu respectivo regulamento, devem constar de forma clara e inequívoca nos editais e dispositivos contratuais.

Art. 9º Os custos incrementais de aquisição de veículos e de operação das novas tecnologias, em relação aos custos da tecnologia convencional baseada no uso do diesel de origem fóssil, quando existentes, devem ser claramente identificados e objeto de engenharia financeira específica, de modo a garantir o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos.

Art. 10. Os eventos de substituição de lotes de veículos por alternativas mais limpas devem ser programados individualmente em cada empresa operadora, ano após ano, em comum acordo com a Administração Municipal, por meio de acompanhamento permanente do Conselho Municipal de Defesa do Meio Ambiente, mediante processos individuais, que apresentem com clareza a identificação e caracterização dos lotes substituídos e substitutos, os cronogramas físico-financeiros, os eventuais custos incrementais de investimento inicial, operacionais e uma projeção dos benefícios ambientais, a serem auferidos em termos de redução das emissões de cada poluente especificado nesta lei e do CO2 fóssil.

Art. 11. A Administração Municipal deve apresentar em um prazo máximo de 18 (dezoito) meses, após o início de vigência desta lei, um estudo dos cenários possíveis de redução de emissões da frota pela melhoria da operação do Sistema de Transporte Coletivo Urbano Municipal, indicando as rotas já previstas em planejamentos municipais e as rotas possíveis, as diferentes tecnologias dos veículos a serem empregados nos corredores e os benefícios ao meio ambiente em termos de aumento de velocidades e redução do tempo de viagem, da quilometragem total rodada, do consumo energético e das emissões de poluentes tóxicos e gases do efeito estufa.

Art. 12. Os ônibus deverão ser de piso baixo por completo, com e sem eixos, com dispositivos de descida auxiliar, climatizados, equipados com câmera de visão traseira e com sistema de aviso visual e sonoro das paradas.

§ 1º Os avisos sonoros deverão indicar a atual parada, a próxima parada e o sentido da rota do ônibus.

§ 2º Os avisos visuais deverão indicar a atual parada, a próxima parada e as paradas totais no trajeto a ser percorrido, indicando a rota e o sentido do trajeto.

Art. 13. Esta lei deverá ser regulamentada no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, contados de sua publicação.

Art. 14. Esta lei entrará em vigor após sua regulamentação, revogadas as disposições em contrário.

Câmara Municipal, 25 de junho de 2024.



Eribaldo Medeiros
Vereador

JUSTIFICATIVA

Inicialmente, relata-se que o presente Projeto de Lei é fruto dos trabalhos desenvolvidos por esse parlamentar em estudos das Mudanças Climáticas, no período de 2023 e 2024.

Há muito a mobilidade urbana no Município de Natal pede socorro. Um dos serviços públicos mais essenciais constitui, na verdade, o direito que habilita os demais direitos. Afinal, sem meios para se deslocar ao hospital ou à escola, é impossível exercer o direito à saúde e à educação.

Nesse sentido, a oferta do serviço de transporte com qualidade e eficiência se reveste de singular importância e requer, assim, a conjugação de esforços de toda a Administração Pública.

É também a falta de eficiência do serviço de transporte público, que leva os moradores a buscar veículos individuais de transporte, acarretando no aumento significativo da frota de automóveis de passeio e motocicletas, principais emissores de gases poluentes no território da Capital.

Ao mesmo tempo, a sociedade vem se conscientizando da importância da sustentabilidade e da acessibilidade em todas as soluções adotadas no modo de vida moderno.

A ciência tem comprovado, por meio de indicadores ambientais, que ações concretas precisam ser tomadas com urgência para evitar a degradação permanente dos recursos naturais cada vez mais escassos.

O artigo 225 da Constituição Federal dispõe que:

“Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações”.

Dessa forma, a Política de Mobilidade Urbana Sustentável e Acessível aqui proposto oferece diretrizes para a modernização do serviço de transporte

urbano de modo a aumentar seu alcance e sua eficiência. Ao mesmo tempo, a adoção de veículos elétricos, em substituição aos veículos por combustão, representa a contribuição do sistema de mobilidade para o direcionamento à sustentabilidade ambiental das soluções públicas. Convém mencionar que cada ônibus a diesel emite, em média, 1.224 mg de CO² por quilômetro.

Estudos mostram que "a eficiência energética do ônibus a combustão interna é 56,43% inferior à do ônibus elétrico e as emissões de dióxido de carbono fóssil são reduzidas drasticamente de 78.88%".

Além disso, o gás de diesel oferece sérios riscos à saúde de quem é exposto a eles por longos períodos, especialmente motoristas, cobradores e profissionais de manutenção.

Soma-se à preocupação da redução das emissões pelo transporte público, a necessidade de que os ônibus tenham plena acessibilidade para a garantia do direito de ir e vir de pessoas com deficiência. Atualmente, as pessoas que têm mobilidade reduzida ou que são cadeirantes precisam adequar seus horários aos horários de ônibus com acessibilidade. Ora, se restringe, portanto, o direito de ir e vir dessas pessoas.

Ademais, pessoas com baixa visão, cegas, com deficiência auditiva ou surdas não contam com indicativos sonoros e visuais dos trajetos, das paradas e do sentido de cada ônibus, demandando que tenham acompanhantes ou sejam orientadas por motoristas e/ou cobradores (nas poucas linhas que ainda mantêm esses trabalhadores). Esta condição não dá acesso pleno ao direito de ir e vir desse grupo, que precisam de um suporte que, na realidade, não seria necessário se o transporte estivesse modernizado e de fato acessível.

Recomenda-se que os padrões de ônibus a serem almejados sigam o padrão da empresa pública de Dresden, na Alemanha, que tem população semelhante à da Capital de Santa Catarina. Isto porque o município alemão é uma das Cidades Mágicas indicadas pelo próprio Governo Alemão, por ter melhorias de acessibilidade nas ruas, calçadas e transportes que servem tanto para pessoas com restrições temporárias de atividade e mobilidade, famílias com carros de bebê, ou gestantes, como para pessoas que têm deficiências cognitivas e/ou físicas permanentes, que usam cadeiras de rodas, ou têm deficiência visual ou auditiva total ou parcial. As melhorias acabam atingindo

também os idosos, que reduzem seus esforços em passeios e atividades cotidianas.

Entre as qualidades que tornam os destinos tão acessíveis estão calçadas niveladas e sem obstáculos, bondes e ônibus com piso baixo, sistemas de orientação para pessoas de baixa ou nenhuma visão em espaços públicos.

Dentre os ônibus da frota de Dresden estão o ônibus articulado Mercedes-Benz e Citaro, o ônibus padrão Mercedes-Benz e Citaro, o Mercedes-Benz Citaro G, MAN Lyons City 18, MAN Lyons City 12, Mercedes-Benz CapaCity L, MAN Lyons City GL (A40) e Solaris Urbino 12 Elétrico: <https://www.dvb.de/de-de/die-dvb/technik/fahrzeuge/bus>.

Por fim, indica-se que este PL encontra sustento nos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, em especial nos seguintes Objetivos e Metas:

Objetivo 7

- Meta 7.1 Até 2030, assegurar o acesso universal, confiável, moderno e a preços acessíveis a serviços de energia;
- Meta 7.2 Até 2030, aumentar substancialmente a participação de energias renováveis na matriz energética global.

Objetivo 11

- Meta 11.2 Até 2030, proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos;
- Meta 11.6 Até 2030, reduzir o impacto ambiental negativo per capita das cidades, inclusive prestando especial atenção à qualidade do ar, gestão de resíduos municipais e outros;
- Meta 11.7 Até 2030, proporcionar o acesso universal a espaços públicos seguros, inclusivos, acessíveis e verdes, em particular para as mulheres e crianças, pessoas idosas e pessoas com deficiência. Ante

ao que foi exposto, e certo da compreensão acerca da relevância do tema, pleiteia-se a aprovação do presente projeto.

Ante ao que foi exposto, e certo da compreensão acerca da relevância do tema, pleiteia-se a aprovação do presente projeto.