



Câmara Municipal de Ibitinga

Estado de São Paulo

Avenida Dr. Victor Maida, nº 563 – Centro – Ibitinga (SP) – Fone (16) 3352-7840 – CEP 14940-097
Site: www.ibitinga.sp.leg.br / E-mail: informacao@camaraibitinga.sp.gov.br

Ibitinga, em 17 de abril de 2024.

A Sua Senhoria
PAULO EDUARDO ROCHA PINEZI
Procurador Jurídico da Câmara Municipal de Ibitinga

ASSUNTO: Solicita análise de projeto

Ilustríssimo Procurador,

Informo que encontra-se em trâmite na Comissão da Constituição, Legislação, Justiça e Redação o **PLO Nº 37/2024**, que *Dispõe sobre a obrigatoriedade de instalação de câmeras em todos os prédios e espaços públicos do Município de Ibitinga*, de autoria do Vereador Ricardo Prado, e para que a Comissão conclua sua análise, solicitamos análise de Vossa Senhoria, *dentro do prazo de 7 dias*, diante dos apontamentos do parecer enviado pela Assessoria Jurídica IGAM, o qual encontra-se anexo a este.

Atenciosamente,

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, LEGISLAÇÃO, JUSTIÇA E REDAÇÃO



Porto Alegre, 23 de fevereiro de 2024.

Orientação Técnica IGAM nº 3.441/2024

I. O Poder Legislativo do Município de Ibitinga solicita análise e orientações acerca do Projeto de Lei Complementar nº 37, de 2024, oriundo do Poder Executivo, que tem como ementa: “Institui o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Ibitinga – PlanMob Ibitinga, e dá outras providências”.

II. Preliminarmente, esclareça-se que a matéria encontra-se inserida nas competências legislativas conferidas aos Municípios, conforme dispõem a Constituição Federal¹ e a Lei Orgânica Municipal² quanto à autonomia deste ente federativo para determinados assuntos de interesse local.

Demonstrada a competência legiferante do Município, considerando que o projeto de lei em análise se refere-se à administração da urbe, definição de áreas para recebimento de vias, sistemas e aplicação dos instrumentos do Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001), ao planejamento da prestação e funcionamento de serviços públicos como transporte coletivo sob vários modais de transporte, infere-se legítima a iniciativa do Poder Executivo para o projeto de lei em análise, também com respaldo na Lei Orgânica Municipal³.

Observa-se, porém, que o projeto de lei em exame não menciona em nenhum ponto a possibilidade da concessão ou permissão dos serviços de transporte a terceiros, embora esta possibilidade exista na legislação.

Do ponto de vista do processo legislativo, a rigor, a matéria em análise não está entre aquelas elencadas como típicas do processo legislativo complementar, nos termos do art. 32-A da Lei Orgânica do Município:

¹ Art. 30. Compete aos Municípios:

I - legislar sobre assuntos de interesse local;

II - suplementar a legislação federal e a estadual no que couber;

(...)

V - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluindo o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;

² Art. 4º - Ao Município compete prover tudo quanto respeite ao seu peculiar interesse e ao bem estar de sua população, cabendo-lhe, privativamente, entre outras, as seguintes atribuições:

I - Legislar sobre assuntos de interesse local;

II - Suplementar a legislação federal e a estadual no que couber;

(...)

V - Organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluindo o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;

³ Art. 56. Compete ao Prefeito, entre outras atribuições:

(...)

XV - prover os serviços e obras da administração pública;



Art. 32-A - São objetos de leis complementares as seguintes matérias:

- I - Código Tributário Municipal;
- II - Código de Obras ou de Edificações;
- III - Código de Posturas;
- IV - Código de Zoneamento;
- V - Código de Parcelamento do Solo;
- VI - Plano Diretor;
- VII - Regime Jurídico dos Servidores e seus Estatutos;
- VIII - Código Sanitário;
- VIII - Organização da Guarda Municipal;
- IX - A criação de cargos, funções e empregos públicos do Poder Executivo.

Portanto, a rigor, somente as matérias descritas nos incisos I a IX do art. 32-A da L.O.M. devem ser objeto de lei complementar, a não ser que, por exemplo, a proposição em análise pretenda alterar algum dispositivo do Plano Diretor, que é uma lei complementar. Neste caso, deve se referir expressamente às leis ou dispositivos de leis que pretende alterar. Não sendo esta a hipótese, orienta-se que a matéria siga o rito das leis ordinárias.

Feitos esses esclarecimentos preliminares, sob o ponto de vista material, quando um Município elabora o seu Plano de Mobilidade, seja exclusivamente urbana ou rural, entendemos que assume uma posição com relação a esta matéria no seu território.

Especificamente em relação à mobilidade urbana, é importante destacar que a Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, em vigor desde 13 de abril de 2012⁴, determina, entre outras, as seguintes obrigações para os Municípios:

Art. 24. **O Plano de Mobilidade Urbana** é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

(...)

§ 1º Ficam obrigados a elaborar e a aprovar Plano de Mobilidade Urbana os Municípios: (Redação dada pela Lei nº 14.000, de 2020)

I - com mais de 20.000 (vinte mil) habitantes; (Incluído pela Lei nº 14.000, de 2020)

(...)

§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser integrado ao plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 3 (três) anos da vigência desta Lei.

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana na data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de 3 (três) anos de sua vigência para elaborá-lo. Findo o prazo, ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência desta Lei. (grifou-se)

⁴ Art. 28. Esta Lei entra em vigor 100 (cem) dias após a data de sua publicação.



Ou seja, como se trata de uma política nacional, os Municípios também ficam obrigados a fazer parte, elaborando os seus respectivos Planos para reger a mobilidade urbana no âmbito de seus territórios, sob pena de, não o fazendo, não terem acesso a recursos federais para ações locais de mobilidade urbana.

Por oportuno, informa-se que o Município consulente conta com mais de vinte mil habitantes⁵, portanto, a rigor, estritamente à luz da legislação, está obrigado a possuir o seu Plano Diretor e, por conseguinte, o Plano de Mobilidade Urbana, a não ser pelas outras condições descritas nos incisos II a VI do art. 41 do Estatuto da Cidade⁶.

Originalmente, a Lei Federal nº 12.587, de 2012, previa no seu art. 24, § 4º, que o Plano de Mobilidade Urbana deveria ser integrado ao plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 3 (três) anos da vigência desta Lei. Os Municípios que não tinham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana na data de promulgação daquela Lei, teriam o prazo máximo de 3 (três) anos de sua vigência (13 de abril de 2015), para elaborá-lo. Findo este prazo, os Municípios ficariam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendessem à exigência da Lei.

Ocorre que nem todos os Municípios conseguiram cumprir essas obrigações no prazo estipulado. Justamente a fim de contemplar essa situação, a Lei Federal nº 13.406, de 26 de dezembro de 2016, alterou o prazo para 6 (seis) anos, que teria seu termo em 13 de abril de 2018.

Com o intuito de possibilitar aos Municípios a elaboração de seus Planos de Mobilidade Urbana, a Lei Federal nº 13.683, de 19 de junho de 2018, sobreveio para, entre outras medidas, prorrogar o prazo por mais um ano, isto é, 13 de abril de 2019. Outra alteração consiste na obrigação de prever no Plano de Mobilidade Urbana medidas destinadas a atender aos núcleos urbanos informais consolidados, nos termos da Lei Federal nº 13.465, de 11 de julho de 2017, que dispõe sobre a regularização fundiária rural e urbana.

A Lei Federal nº 13.683, de 2018, também previu alterações no Estatuto da Metrópole (Lei Federal nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015), produzindo efeitos diretamente nos Municípios que fazem parte de regiões metropolitanas, como é o caso deste Município, a fim de promoverem a integração de seus Planos de Desenvolvimento Urbano Integrando (PDUI), o que abrange a mobilidade urbana.

Considerando que, mesmo com as sucessivas prorrogações, muitos Municípios não conseguiram atender àquele prazo, razão porque a Lei Federal nº 14.000, de 19 de maio de 2020,

⁵ População do Município de Ibitinga (IBGE, 2022): 60.033 habitantes.

Fonte: < <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/ibitinga/panorama> > acesso em nesta data.

⁶ Art. 41. O plano diretor é obrigatório para cidades:

- I – com mais de vinte mil habitantes;
- II – integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas;
- III – onde o Poder Público municipal pretenda utilizar os instrumentos previstos no § 4º do art. 182 da Constituição Federal;
- IV – integrantes de áreas de especial interesse turístico;
- V – inseridas na área de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental de âmbito regional ou nacional.
- VI - incluídas no cadastro nacional de Municípios com áreas suscetíveis à ocorrência de deslizamentos de grande impacto, inundações bruscas ou processos geológicos ou hidrológicos correlatos. (Incluído pela Lei nº 12.608, de 2012)



instituiu nos incisos I e II do § 4º do art. 24 da Lei Federal nº 12.587, de 2012, o prazo até 12 de abril de 2022 para os Municípios com mais de 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes e até 12 de abril de 2023 para aqueles Municípios que têm até 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes.

A mais recente prorrogação desses prazos foi feita pela Lei Federal nº 14.748, de 5 de dezembro de 2023, passando a ser: até 12 de abril de 2024 para os Municípios com mais de 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes e até 12 de abril de 2025 para aqueles Municípios que têm até 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes.

De qualquer forma, esses prazos foram informados apenas a título de conhecimento. **Para este Município, vale apenas o critério da atual redação do art. 24, § 1º, inciso I, da Lei Federal nº 12.587, de 2012, isto é, elaboração do Plano para Município com mais de 20.000 (vinte mil) habitantes.**

Prosseguindo na análise, a definição das vias e modais de transporte são temas que competem ao próprio Município, compatibilizando a organização do seu território com a mobilidade urbana. E entre as diretrizes e obrigações do Plano Nacional de Mobilidade Urbana que devem ser reproduzidas no nível local pelos Municípios nos Planos Municipais de Mobilidade Urbana, destaca-se, por exemplo, o processo de revisão periódica do Plano:

Art. 8º A política tarifária do serviço de transporte público coletivo é orientada pelas seguintes diretrizes:

(...)

V - simplicidade na compreensão, transparência da estrutura tarifária para o usuário e **publicidade do processo de revisão;**

(...)

Art. 24. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

(...)

XI - a sistemática de avaliação, **revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.** (grifou-se)

Assim, constata-se alinhamento da proposição à legislação local de mobilidade urbana e transporte, a fim de bem atender à realidade do Município. Outrossim, a Lei Federal nº 12.587, de 2012, determina, ainda, as seguintes obrigações para os Municípios:

Art. 14. **São direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana**, sem prejuízo dos previstos nas Leis nºs 8.078, de 11 de setembro de 1990, e 8.987, de 13 de fevereiro de 1995:

(...)

II - **participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana;**

(...)

Art. 15. A **participação da sociedade civil** no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana deverá ser assegurada pelos seguintes instrumentos:



(...)

III - audiências e consultas públicas; (grifou-se)

Como se observa, a audiência pública é obrigatória por lei. Porém, como o arquivo encaminhado para análise não comprova a realização deste procedimento, mas apenas menciona “questões encaminhadas via audiência pública” na página 147, neste caso não nos é possível confirmar se foi cumprida esta etapa determinada por lei para oitiva da população no âmbito do Executivo.

Da mesma forma, a Câmara também pode promover uma audiência pública se assim desejar para apreciar o projeto de lei, haja vista esta possibilidade de acordo com o Regimento Interno da Casa, embora esta audiência não exime o Executivo da obrigação de tê-la realizado.

De resto, infere-se que a aplicação de referidas especificações técnicas para mobilidade territorial é matéria de conteúdo estritamente técnico, de privativa competência e interesse do Município e relativa à sua política de transportes, cuja maior parte escapa à análise puramente jurídica desta consultoria.

Por fim, para quaisquer despesas decorrentes da execução do plano municipal de mobilidade urbana, deverá haver compatibilidade com a legislação orçamentária local (PPA, LDO, LOA), tendo em vista que todas as ações governamentais deverão estar planejadas e contempladas nestas peças orçamentárias.

III. Diante de todo o exposto, em conclusão, respeitada a natureza opinativa do parecer jurídico, que não vincula, por si só, a manifestação das comissões permanentes e a formação da convicção dos membros desta Câmara e, ainda, assegurada a soberania do Plenário, opina-se que o Projeto de Lei Complementar nº 37, de 2024, possui viabilidade materia para seguir os demais trâmites do processo legislativo nesta Casa de Leis.

Do ponto de vista formal, orienta-se a oficiar o Executivo quanto à justificativa para autuação do processo como projeto de lei complementar e, se for o caso, retirar a proposição e encaminhá-la como projeto de lei ordinária.

E, por último, recomenda-se apenas a pertinência de deliberar a respeito da confirmação da realização de audiência pública no âmbito do Poder Executivo, uma vez que a realização deste procedimento é obrigatória por lei.

O IGAM permanece à disposição.



Rogério Araújo Machado
Assinado digitalmente por
Rogério Araújo Machado
Advogado, OAB/RS 93.173B
ROCHA PINEZI
Consultor Jurídico do IGAM
298.794.058-03
Data: 23/02/2024 09:29

