

COMISSÃO DE ECONOMIA, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E AGRICULTURA.

**COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO, OBRAS, VIAÇÃO E
TRANSPORTE.**

PROJETO DE LEI Nº 220/2012

RELATÓRIO:

Subscrito pelo Vereador Jairo Tamura, o projeto de lei dá nova redação ao Art. 5º da Lei nº 4.644/91, que dispõe sobre a exploração da atividade de estacionamento de veículos.

Em sua justificativa, o autor declara que a alteração proposta se resume em excluir do referido dispositivo a expressão “cobertura para os veículos”. Aduz que os problemas no trânsito, em geral, estão presentes nas principais cidades, principalmente no que se refere aos congestionamentos na área central.

Prossegue ao dizer que, com a eliminação da exigência de cobertura para os veículos, todos os terrenos existentes hoje sem edificação poderiam se tornar estacionamentos, apenas com as condições mínimas exigidas no referido artigo, desafogando o tráfego em nossa Cidade.

Por fim, destaca que a alteração pretendida estimulará a instalação/implantação de novos estacionamentos, proporcionando melhorias no trânsito da respectiva região.

PARECER TÉCNICO CONJUNTO:

A Constituição Federal estabelece, em seu Art. 1º, inciso IV, que a República Federativa do Brasil tem como fundamentos os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa.

No mesmo sentido, seu Art. 170, parágrafo único, estipula que fica assegurado a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica, independentemente de autorização de órgãos públicos, salvo nos casos previstos em lei.

Trata-se de norma de eficácia contida, pois prevê a possibilidade de que lei ulterior venha a restringir o comando constitucional.

Deveras, a Lei Municipal nº 4.644/91 dispõe sobre a exploração de atividade de estacionamento de veículos, fixando limites e condicionantes para a livre iniciativa nesta seara. Seu Art. 5º estabelece que a expedição ou renovação de alvará depende do cumprimento de exigências mínimas, dentre elas a instalação de portão de acesso seguro, com luz pisca-pisca, sinalização interna e a própria cobertura para os veículos.

Em outras palavras, estamos diante do Regime Jurídico de Direito Público, mais precisamente no instituto da autorização de serviço público, a qual apresenta, segundo nossa doutrina, circunstâncias aptas a bem caracterizá-la, assim dispondo¹:

É ela ato unilateral e discricionário pelo qual a Administração Pública faculta ao particular o desempenho de atividade material ou a prática de ato que necessite deste consentimento para ser legítimo, ou seja, trata-se da autorização como ato praticado no exercício do poder de polícia.

Em suma, a lei supranominada restringe o preceito contido no diploma constitucional ao fixar os requisitos para a concessão de alvará de licença e funcionamento. Uma vez concedida, materializada na forma de alvará, o poder público poderá cassar a qualquer tempo (ato discricionário) e de forma unilateral a referida **autorização**.

2

1 Disponível em: <http://www.lfg.com.br/public_html/article.php?story=20090316124319633&mode=print> Acesso em 5.Julho.2012.

Trata-se de uma clara manifestação do poder de polícia conferido à administração e de restrição ao princípio constitucional da livre iniciativa.

Embora o particular esteja autorizado a prestar o serviço, consistente na exploração da atividade de estacionamento, deverá obedecer as diretrizes previamente traçadas, sobre pena de a autorização concedida vir a ser cancelada.

Em outras palavras, a exploração da atividade de estacionamento de veículos possui natureza de serviço público, sendo conferida por meio do instituto da autorização, podendo ser cassada a qualquer tempo caso as exigências previstas no Art. 5º da lei nº 4.644/91 não sejam cumpridas.

Ora, munido desse entendimento, o autor do projeto pretende que seja alterada a redação do artigo em exame, suprimindo a expressão “cobertura para os veículos”, com o claro objetivo de facilitar a instalação destes espaços nas diversas regiões da cidade.

Nesse sentido, segundo dados do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), circulam pelas ruas e estradas do país cerca de 45 milhões de veículos, entre eles automóveis, caminhões, motocicletas, tratores e ônibus. A região Sudeste concentra 24 milhões de veículos².

Em Londrina, dados divulgados pelo DETRAN indicam que em outubro de 2011 a cidade registrou 300.127 veículos trafegando pelas ruas, numa escala crescente. Começam a circular, em média, cinquenta novos carros por dia.

Enquanto a frota de veículos cresce anualmente em Londrina, o número de vagas na região central diminui, o que torna a simples tarefa de estacionar em uma façanha praticamente impossível, principalmente durante o horário comercial.

2 Disponível em: <<http://veja.abril.com.br/idade/exclusivo/transito/contexto1.html>>. Acesso em 3. julho.2012.

Nesse sentido, cabe lembrar que mobilidade urbana significa a capacidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano para a realização das atividades cotidianas em tempo considerado ideal, de modo confortável e seguro³.

Investimento em transporte público de qualidade, a criação de ciclovias, o desestímulo ao uso de veículos particulares, tudo isso insere-se no conceito de mobilidade urbana, conceito que vai além do direito de ir e vir previsto em nossa Constituição, pois abarca a possibilidade de que tal deslocamento seja feito com qualidade, de forma harmoniosa.

Em sendo assim, a utilização adequada dos espaços públicos e particulares, por meio da criação de estacionamentos, embora não represente solução para o trânsito caótico das cidades, sem dúvida acarreta a diminuição dos seus efeitos gravosos.

Creemos que a alteração do Art. 5º da Lei nº 4.644/91, por meio do projeto de lei em tela, que pretende a exclusão da expressão “cobertura para veículos”, poderá beneficiar a população londrinense, em razão da possibilitar a instalação de mais estacionamentos na área central da cidade

No que se refere ao aspecto econômico, por certo que o uso racional do espaço urbano favorece o setor empresarial como um todo. Segundo pesquisa realizada pela Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo de Pernambuco (Fecomércio-PE), a falta de mobilidade urbana afeta gravemente as vendas do comércio.

Embora os dados se refiram a localidade diversa da nossa, é inegável que os problemas são similares e geram prejuízos da mesma magnitude. A partir do momento em que são colocadas novas alternativas aos consumidores e disponibilizadas formas de acesso aos bens de consumo, os reflexos no setor de serviços passam a ser claros.

³ Disponível em: < <http://www.hipermeios.com.br/website/noticias/show.asp?nwsCode=05BBE209-D4A0-EB57-7784-24D216785D2F>>. Acesso em 3.julho.2012.

Outrossim, é consabido que muitas pessoas deixam de realizar suas compras justamente pelas dificuldades encontradas no que se refere à locomoção, sendo a existência de estacionamento na localidade de grande relevo na tomada de decisão entre comprar ou se ausentar.

No entanto, embora seja evidente que a falta de cobertura nos estacionamentos facilitará o desenvolvimento da atividade, também o é que a Lei nº 4.644/91 sofrerá sérios reveses, tendo em vista que as exigências consagradas neste diploma não são desarrazoadas, tratando-se de requisitos mínimos a serem seguidos por quem pretende explorar o serviço, os quais estão sendo cumpridos por aqueles que já exploram a atividade.

Nesse sentido, por certo que a instalação de cobertura para os veículos, por si só, não possui o condão de inviabilizar a prestação da atividade. O empresariado deste segmento detém a posse e guarda do patrimônio alheio, tendo o dever legal de bem cumprir tal desiderato enquanto o veículo permanecer em seu poder.

Deveras, se por um lado a retirada da referida exigência beneficiará o setor, de outro os usuários do serviço sofrerão prejuízos, com a possibilidade de estacionamentos que não possuem a mínima estrutura virem a ser criados, em flagrante desrespeito aos cidadãos londrinenses enquanto consumidores.

Noutro sentido, ressalte-se que os preços cobrados pelos estacionamentos não se pautam pelos critérios previstos em lei. Segundo preleciona o Art. 4º, inciso I da mencionada Lei, durante a primeira hora de prestação de serviço será cobrada a permanência do veículo a cada trinta minutos. Percebe-se facilmente que a exigência do citado dispositivo não é cumprida por grande parte dos estacionamentos particulares.

Com a ampliação deste segmento, o desrespeito à norma poderá aumentar, ampliando a demanda dos órgãos incumbidos da fiscalização.

Como a estrutura destes mesmos órgãos é precária, denota-se que a população ficará sem defesa frente a irregular prestação do serviço.

E, diga-se, os valores cobrados pelos estacionamentos particulares são bem superiores aos exigidos para a Zona Azul, por exemplo. Essa atuação, aliada à falta de vagas na área central, talvez explique o grande número de estacionamentos que têm iniciado a atividade nessa região.

Em suma, cremos que a cobertura para os veículos exigida pela lei não é capaz de obstar o desenvolvimento pleno do serviço. Não nos parece razoável que, a pretexto de incrementar a atividade nesta seara, prejuízos sejam gerados a nossa população, a qual ficará refém de estacionamentos que não possuam a estrutura mínima desejável para quem presta a referida atividade.

Da mesma forma, embora num primeiro momento possa haver a ampliação da rede, com algum proveito para a população, certamente a curto e médio prazo os prejuízos poderão ser sentidos.

Após todo o exposto, e considerando os gravames a serem suportados pela população londrinense, pois esta poderá não ter à sua disposição um serviço eficiente e seguro, concluímos que a proposta deve ser avaliada com cautela nesta Casa.

Lembramos, contudo, que a acolhida da matéria compete exclusivamente aos membros da Comissão, por meio de seu voto.

EDIFÍCIO DA CÂMARA MUNICIPAL, 5 de julho de 2012.



PL. 220/12
FL. 14

CÂMARA MUNICIPAL DE LONDRINA
Estado do Paraná

**COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO, OBRAS,
VIAÇÃO E TRANSPORTE**

VOTO DA COMISSÃO AO PROJETO DE LEI N.º 220/2012

Esta comissão corrobora com parecer técnico apresentado ao projeto e manifesta seu voto **favoravelmente** à sua tramitação.

A Comissão:

Sala de sessões, 5 de julho de 2012

JOELGARCIA
Presidente


JACKS DIAS
Vice-Presidente/Relator


JAIRO TAMURA
Membro