

SENADO FEDERAL

Concurso Público – Aplicação: 3/2/2002

CARGO: CONSULTOR LEGISLATIVO

ÁREA 21 – TRANSPORTES E DESENVOLVIMENTO URBANO

Nas questões de 51 a 80, marque, de acordo com o comando de cada uma delas: itens **CERTOS** na coluna C; itens **ERRADOS** na coluna E. Na Folha de Respostas, a indicação do campo **SR** servirá somente para caracterizar que o candidato desconhece a resposta correta; portanto, a sua marcação não implicará apenação ao candidato. Use a Folha de Rascunho para as devidas marcações e, posteriormente, a Folha de Respostas.

CONHECIMENTOS ESPECÍFICOS

QUESTÃO 51

Com a promulgação da Lei n.º 10.233, de 5/6/2001, a gestão federal dos transportes entrou definitivamente na era da reforma administrativa, introduzindo-se as agências reguladoras. Com base nessa nova legislação, julgue os itens a seguir.

- ❶ O Sistema Nacional de Viação (SNV) é constituído pela infra-estrutura viária e pela estrutura operacional dos diferentes meios de transporte de pessoas e bens sob jurisdição da União.
- ❷ Entre as atribuições gerais das agências, inclui-se a de propor ao Ministério dos Transportes os planos de outorgas no respectivo domínio de competência.
- ❸ Ao Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (DNIT) cabe, entre outras atribuições, a exploração da infra-estrutura rodoviária federal.
- ❹ O Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte (CONIT) ficou vinculado à presidência da República.
- ❺ Os membros da diretoria das agências terão de ser brasileiros.

QUESTÃO 52

A Carta Magna de 1988 caracteriza-se por, entre outros aspectos, descentralizar as competências administrativas, restabelecendo e aprofundando espaços de autonomia retirada durante o regime militar. Considerando os dispositivos dessa Carta referentes à competência legislativa, julgue os itens subsequentes.

- ❶ Os estados e o Distrito Federal (DF) podem legislar concorrentemente sobre direito tributário, financeiro, penitenciário, econômico e urbanístico.
- ❷ A competência da União para legislar sobre normas gerais de licitação e contratação exclui a competência complementar dos estados.
- ❸ Estabelecer e implantar política de educação para a segurança do trânsito é competência comum da União, dos estados, do DF e dos municípios.
- ❹ Compete privativamente à União legislar sobre o regime dos portos e a navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial.
- ❺ A União poderá, mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, constituídas por agrupamentos de municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum.

QUESTÃO 53

Segundo a teoria econômica, a intervenção do Estado na economia teria por função regular os desequilíbrios do mercado e promover o desenvolvimento econômico. As diretrizes dessa intervenção seriam: maximizar a utilidade coletiva, fomentar e estabilizar o crescimento econômico e redistribuir a renda. Assim agindo, o Estado visaria aperfeiçoar o mecanismo de livre mercado, mas também corrigiria desvios da alocação ótima de recursos e da maximização da eficiência, que ocorrem quando o mercado se afasta do modelo de concorrência perfeita. A disciplina da economia da regulação visa, assim, aportar uma base científica para a intervenção do Estado nesse espírito. Com base nos conceitos dessa disciplina, julgue os itens seguintes.

- ❶ Os monopólios multiprodutos vivem sob eterna ameaça de invasores que decidem investir em um dos segmentos sem subaditividade de custo.
- ❷ Nos bens públicos puros, o consumo é rivalizante, mas não excludente.
- ❸ Em situação de monopólio natural, a estrutura de custo da atividade apresenta uma participação grande de capital fixo, e há subaditividade de custos.
- ❹ Na precificação de Ramsey, a usuários com menor elasticidade-preço é cobrado um preço inferior, ao contrário dos usuários de maior elasticidade-preço, que são apenados com preços superiores.
- ❺ O efeito Averch-Johnson consiste na tendência de as empresas prestadoras de serviços públicos superdimensionarem os investimentos em capital fixo além do alocativamente ótimo, quando estão sujeitas a um regime tarifário do tipo *cost-plus*.

QUESTÃO 54

Embora se disponha de um arcabouço legal para a concessão de serviços públicos, a situação jurídica desses serviços não se depreende apenas da leitura fria da legislação respectiva (Leis n.º 8.987/1995, n.º 9.074/1995 e n.º 9.648/1998, e ainda a Lei n.º 8.666/1993), sendo imprescindível igualmente o domínio da doutrina, exposta em copiosa literatura, assim como da jurisprudência. Tendo por base as leis e a doutrina do direito administrativo, julgue os itens que se seguem.

- ❶ Em contratos administrativos, o poder exorbitante da administração consiste na faculdade de o Poder Público alterar ou extinguir unilateralmente o ajuste.
- ❷ Nos contratos administrativos, não se aplicam disposições do direito privado.
- ❸ Enquanto o reajuste da tarifa diz respeito à adaptação da mesma a fatos imprevisíveis, a sua revisão visa adequá-la à variação, previsível, do custo de produção.
- ❹ Os casos de permissão condicionada ou qualificada têm sido tratados pelos tribunais como equivalentes a contratos de concessão.
- ❺ Pela legislação vigente, enquanto a concessão é celebrada mediante um contrato administrativo, a permissão é por intermédio de um ato administrativo unilateral e precário.

QUESTÃO 55

A Lei dos Contratos Administrativos (Lei n.º 8.666/1993) definiu as normas gerais para a realização de contratos administrativos e procedimentos licitatórios. Já a legislação relativa à concessão de serviços públicos, como legislação específica para os contratos da espécie de concessão, determina normas gerais com relação a esse tipo de contrato. Com lastro nessas leis, julgue os itens abaixo.

- ❶ A concorrência é a modalidade prevista para as licitações com vistas à concessão de serviços públicos.
- ❷ O objetivo básico da licitação é a garantia do princípio fundamental da isonomia entre os participantes.
- ❸ Ultrapassada a fase de habilitação dos concorrentes e abertas as propostas, não cabe desclassificá-los por motivo relacionado com a habilitação.
- ❹ Os contratos com a administração serão obrigatoriamente formais, sendo nulo e de nenhum efeito qualquer contrato verbal.
- ❺ Em uma licitação, é vedado aos agentes públicos admitir, prever, incluir ou tolerar, nos atos de convocação, cláusulas ou condições que comprometam, restrinjam ou frustrem o seu caráter competitivo e estabeleçam preferências ou distinções em razão da naturalidade, da sede ou domicílio dos licitantes ou de qualquer outra circunstância impertinente ou irrelevante para o específico objeto do contrato.

QUESTÃO 56

A avaliação de desempenho dos contratos de concessão constitui uma das tarefas a ser cumprida pelo moderno agente regulador, eis que a eficiência produtiva e alocativa são diretrizes básicas de uma política regulatória. Acerca da avaliação do desempenho de concessões e da legislação e regulamentação brasileiras referentes à matéria, julgue os itens a seguir.

- ❶ No sistema de avaliação do tipo *yardstick competition*, o desempenho das concessionárias é obtido pela comparação com uma referência média que induza o acompanhamento de aumentos de produtividade e redução de custos praticados por outras firmas do setor.
- ❷ Conforme a Portaria n.º 2/STT/MT, de 1999, a avaliação do nível de satisfação do usuário (SU) quanto à prestação, por concessionárias, do serviço público de transportes ferroviários será feita semestralmente, mediante pesquisa junto a amostra representativa do conjunto de usuários dos serviços de cada concessionária.
- ❸ A metodologia de avaliação de desempenho introduzida pela EMTU/Recife em 1991, para o Sistema de Transportes Terrestres Públicos (STTP) da região metropolitana do Recife, contempla, entre outros critérios, a idade máxima da frota.
- ❹ No Índice de Desempenho Operacional (IDO), introduzido pela BHTRANS em 1997, para avaliar os serviços do STTP municipal de Belo Horizonte, o índice de reclamação dos usuários constitui um item de avaliação.
- ❺ A Lei n.º 8.630, de 1993, da Reforma dos Portos, prevê a introdução de um procedimento nacional unificado de avaliação do desempenho dos portos.

QUESTÃO 57

Com o advento da Constituição de 1988 e a promulgação de uma série de leis ordinárias sobre a matéria, o Brasil passou a contar com um arcabouço legal coeso para a concessão de serviços públicos. Com fundamentação nessa base legal, julgue os itens subseqüentes.

- ❶ A minuta do contrato constitui item obrigatório de um edital para a concessão de serviços públicos.
- ❷ No julgamento da licitação, são admitidos os seguintes critérios de concessão de serviços públicos: o menor valor da tarifa do serviço público a ser prestado, a maior oferta, nos casos de pagamento ao poder concedente pela outorga da concessão e a combinação de ambos os critérios.
- ❸ As hipóteses de extinção da concessão são: advento do termo contratual, encampação, caducidade, anulação e falência ou extinção da empresa concessionária e falecimento ou incapacidade do titular, no caso de empresa individual.
- ❹ Todo procedimento de concessão ou permissão de serviços públicos requer a prévia autorização pelo Poder Legislativo.
- ❺ No caso de consórcios, a responsabilidade das empresas consorciadas que não são líderes é solidária, e não subsidiária.

QUESTÃO 58

Ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) compete prevenir e reprimir as infrações contra a ordem econômica, orientado pelos ditames constitucionais de liberdade de iniciativa, livre concorrência, função social da propriedade, defesa dos consumidores e repressão ao abuso do poder econômico. Sua atividade foi regulamentada pela Lei de Defesa da Concorrência (Lei n.º 8.884/1994). À luz dessa lei, julgue os itens seguintes.

- ❶ Conforme a referida lei, os atos que possam limitar ou de qualquer forma prejudicar a livre concorrência, ou resultar na dominação de mercados relevantes de bens ou serviços, deverão ser submetidos à apreciação do CADE, ao qual caberá sempre coibi-los.
- ❷ São subsidiariamente responsáveis as empresas ou entidades integrantes de grupo econômico, de fato ou de direito, que praticarem infração da ordem econômica.
- ❸ Entre as competências do CADE inclui-se a de decidir sobre a existência de infração à ordem econômica e ampliar as penalidades previstas em lei.
- ❹ Essa lei aplica-se tanto às pessoas físicas ou jurídicas de direito privado quanto de direito público.
- ❺ O compromisso de cessação de prática sob investigação pelo CADE constitui título executivo extrajudicial, não podendo, portanto, ajuizar-se sua execução em caso de descumprimento ou colocação de obstáculos à sua fiscalização.

QUESTÃO 59

O transporte, por via férrea, de produtos que, por suas características, sejam perigosos ou representem riscos para a vida e a saúde das pessoas, para a segurança pública, para o meio ambiente ou para a própria ferrovia é regido pelo Regulamento do Transporte Ferroviário de Produtos Perigosos (Decreto n.º 98.973, de 21/2/1990). De acordo com esse regulamento, julgue os itens abaixo.

- ❶ A fim de não despertar curiosidade ou preocupações, os vagões destinados ao transporte de produtos perigosos devem, sempre que possível, assemelhar-se aos vagões de transporte de carga comum no que tange à identificação.
- ❷ Em determinadas situações, será permitido o transporte de produtos perigosos em trens de passageiros ou trens mistos.
- ❸ Em algumas situações, vagões envolvidos em acidentes ou avariados poderão retornar à atividade de transporte de material perigoso.
- ❹ Em trem destinado ao transporte de produtos perigosos, será permitida a inclusão de vagão-plataforma carregado com toras, trilhos, grandes peças ou estruturas, desde que haja, entre elas e os vagões com material perigoso, pelo menos um vagão com material inerte.
- ❺ Em território brasileiro, deveres obrigações e responsabilidades por vagões fabricados no Brasil e por vagões importados recairão, respectivamente, sobre o fabricante e o importador.

QUESTÃO 60

O *project finance* pode ser definido como a captação de recursos para financiar um projeto de investimento de capital economicamente separável, no qual provedores de recursos vêem o fluxo de caixa vindo do projeto como fonte primária de recursos para atender ao serviço de seus empréstimos e fornecer o retorno sobre o seu capital investido no projeto. Essa técnica difere das formas tradicionais de financiamento corporativo e também é vista como uma alternativa para o financiamento em infra-estruturas por intermédio de parcerias públicas-privadas.

Project finance – engenharia financeira baseada em ativos. Rio de Janeiro: Qualitymark, 1998 (com adaptações).

Com relação a essa nova estratégia de financiamento, julgue os itens subsequentes.

- ❶ Uma característica fundamental que distingue o *project finance* dos demais financiamentos é que o projeto é uma entidade jurídica distinta.
- ❷ Em um *project finance*, os ativos do projeto, contratos a ele relacionados e o fluxo de caixa do mesmo são completa e irrecorrivelmente segregados da entidade patrocinadora.
- ❸ Um instrumento de mitigação dos riscos financeiros em *project finance* é o contrato de *swap* de taxas de juros, que consiste em um acordo de troca de obrigações de pagamento de taxas de juros com base em um valor principal nacional qualquer.
- ❹ Na medida em que o *project finance* mantém a dívida do projeto fora dos balanços de cada patrocinador, os custos de transação envolvidos são inferiores aos dos financiamentos convencionais comparáveis.
- ❺ Ao contrário do contrato *take-if-offered*, um contrato *take-or-pay* dá ao comprador a opção de fazer um pagamento em dinheiro em vez de receber o produto ou os serviços.

QUESTÃO 61

Um item essencial da regulação de serviços públicos é, sem dúvida, o preço do serviço. De fato, a política tarifária constitui um instrumento regulatório central, e seus objetivos admitem a seguinte sistematização:

- objetivo financeiro: cobertura dos custos do serviço;
- objetivo econômico: indução à eficiência econômica e alocativa, incentivando a produtividade e qualidade, a modernização e a inovação e até um determinado nível de competição;
- objetivo social: garantir adequado acesso do serviço público a todos.

Tendo por base a literatura sobre economia da regulação e a legislação brasileira de concessão de serviços públicos, julgue os itens a seguir.

- ❶ A grande desvantagem da tarifação pelo método *price cap* reside no fato de que a tarifa não pode ser corrigida, podendo ser aplicada apenas em países com relativa estabilidade monetária.
- ❷ O método de tarifação IP-X tenta repassar ao consumidor ganhos de produtividade; exige, entretanto, uma qualidade de informação que pode superar as possibilidades do poder público.
- ❸ Pela Lei das Concessões, as receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, previstas no edital com vistas a favorecer a modicidade das tarifas não necessariamente serão consideradas para a aferição do inicial equilíbrio econômico-financeiro do contrato.
- ❹ Segundo a legislação das concessões, novos benefícios tarifários pelo poder concedente podem ser introduzidos, bastando para tal que sejam previstos, em decreto do Poder Executivo, os recursos ou a simultânea revisão da estrutura tarifária do concessionário ou permissionário, de forma a se preservar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.
- ❺ A tradicional tarifação pelo custo médio tem-se verificado como desestimuladora da busca de eficiência e inovação, o que pode contrabalançar os efeitos positivos dessa estratégia, por exemplo, de permitir subsídios cruzados em prol de usuários de menor renda.

QUESTÃO 62

A Lei n.º 8.987, de 13/2/1995, que dispõe acerca do regime de concessão e permissão da prestação de serviço público previsto no artigo 175 da Constituição da República, apresenta alterações significativas da política tarifária em relação à norma anterior. Com base nessa lei, julgue os itens subseqüentes.

- ❶ A tarifa de um serviço público deve ser fixada pelo custo do serviço.
- ❷ A tarifa de um serviço público não está subordinada à legislação específica anterior à referida lei.
- ❸ Os contratos de prestação de serviço público podem prever mecanismos de revisão de tarifa a fim de se manter o equilíbrio econômico-financeiro.
- ❹ Sempre que forem atendidas as condições de contrato de prestação de serviço público, considera-se mantido o equilíbrio econômico-financeiro.
- ❺ As tarifas de serviço público não podem ser diferenciadas por regiões.

QUESTÃO 63

A implantação de uma reforma regulatória requer, como passo preliminar, a estruturação dos adequados organismos governamentais. Hoje em dia, a administração pública brasileira está sendo submetida a uma ampla reforma; e, especialmente no que tange à infra-estrutura, a criação das agências reguladoras em diversos setores e níveis administrativos está na ordem do dia. A instituição dessas agências, prevendo para o Estado não o papel de provedor e sim de árbitro entre operadores e entre esses e a sociedade, coloca tais práticas em questão, sobretudo no caso de organismos administrativos que têm assumido um papel ativo na gestão de serviço público.

A partir do texto acima e com lastro na legislação que rege as agências reguladoras federais do setor de transporte (Lei n.º 10.233/2001), julgue os itens abaixo.

- ❶ Os membros das diretorias das agências reguladoras cumprirão mandatos de quatro anos, não-coincidentes, admitida uma recondução.
- ❷ O diretor-geral de cada agência será nomeado pelo ministro dos Transportes, entre os integrantes da diretoria.
- ❸ Qualquer pessoa, desde que seja parte interessada, terá o direito de peticionar ou de recorrer contra atos das agências, no prazo máximo de trinta dias da sua oficialização, observado o disposto em regulamento.
- ❹ Para se garantir a autonomia das agências de transporte, a lei prevê que os membros das suas diretorias só perderão o mandato em virtude de renúncia.
- ❺ As decisões das diretorias serão tomadas pelo voto da maioria absoluta de seus membros e serão registradas em atas que ficarão sempre disponíveis para conhecimento geral, juntamente com os documentos que as instruem.

QUESTÃO 64

Parcerias público-privadas no financiamento são promissoras. O envolvimento do setor privado no financiamento de nova capacidade está crescendo. Lições a tirar dessa experiência: os governos devem começar com projetos mais simples e ganhar experiência; o retorno dos investidores deve estar vinculado ao desempenho do projeto; cumpre examinar cuidadosamente todas as garantias governamentais que se fazem necessárias.

Os governos terão papel permanente na infra-estrutura, mesmo que diferente. Além de tomarem medidas para melhorar o desempenho no tocante à provisão da infra-estrutura sob seu controle direto, cabe aos governos a responsabilidade de estabelecer contextos políticos e reguladores que salvaguardem os direitos dos pobres, melhorem as condições ambientais e coordenem interações setoriais, sejam os serviços produzidos por fornecedores públicos ou privados. Cabe também aos governos a responsabilidade de criar contextos legais e reguladores que amparem a participação do setor privado na provisão de serviços de infra-estrutura.

Relatório sobre o desenvolvimento mundial – 1994. Banco Mundial.

Considerando o texto acima, os modelos de exploração privada de infra-estrutura e a legislação brasileira acerca da privatização e regulamentação das infra-estruturas de transporte, julgue os itens em seguida.

- ❶ No modelo BOT de concessão, a propriedade dos ativos físicos permanece sempre com o concessionário após o fim do contrato.
- ❷ No modelo de contrato de gestão, o poder público remunera a entidade contratada pelos serviços com base em indicadores de desempenho.
- ❸ No modelo de arrendamento (*leasing*), o poder público arrenda os ativos físicos de propriedade de uma empresa privada, pagando-lhe pelo direito de utilizar as respectivas instalações na prestação dos serviços.
- ❹ O processo de privatização das ferrovias no Brasil adotou o modelo de concessão de malhas regionais definidas sob os critérios de unicidade de funções de cada malha.
- ❺ Conforme a Lei n.º 8.630/1993, a exploração de instalações portuárias pela iniciativa privada dependerá apenas do arrendamento, celebrado com a União no caso de exploração direta, ou com sua concessionária, sempre por meio de licitação, quando localizada dentro dos limites da área do porto organizado.

QUESTÃO 65

O texto abaixo é composto de trechos adaptados da Mensagem do presidente da República, encaminhando ao Congresso Nacional o Projeto de Lei do Plano Plurianual — PPA — 2000-2003 (em 31/8/1998).

Os Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento permitem que se tenha uma visão estratégica e de longo prazo do Brasil. Ao analisar os problemas, vocações e potencialidades de crescimento de cada região, foi possível visualizar a sociedade brasileira sobre o território nacional e identificar os projetos necessários ao desenvolvimento sustentável do país em um horizonte de oito anos. Não são projetos voltados para cada unidade da federação em particular. São projetos para o Brasil. O Plano Plurianual para o período 2000-2003 e os Orçamentos da União para o ano 2000, enviados ao Congresso Nacional, representam etapas do projeto de longo prazo desenhado pelos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento. Os governos estaduais e municipais, o setor privado e as organizações não-governamentais são chamados a participar dos projetos, aportando recursos e capacidade gerencial para a construção de uma nova realidade. Como parte do projeto nacional, o plano e os orçamentos não são peças burocráticas prontas e acabadas. Necessitam de aperfeiçoamento contínuo. A forma de executar os programas requer ampla renovação da gestão pública. O desafio exige um Estado mais ágil e mais preparado para responder às demandas da sociedade. Requer gestores públicos empreendedores. O governo federal, os estados e os municípios estão engajados nesse esforço, que, aliado às reformas administrativa, previdenciária, tributária e política, abrirá caminho para o novo projeto de desenvolvimento do Brasil.

Com base nos conceitos de eixos de desenvolvimento acima mencionados e acerca do Plano Plurianual de Investimentos (Lei n.º 9.989/2000), julgue os itens a seguir.

- ❶ Os Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento foram originalmente definidos a partir de quatro variáveis: a malha multimodal de transportes, a hierarquia funcional das cidades, a identificação dos centros dinâmicos e os ecossistemas.
- ❷ Os investimentos previstos no Aeroporto Luis Eduardo Magalhães, de Salvador, estão contidos no programa do Eixo Transnordestino.
- ❸ A conclusão da Ferrovia Norte-Sul, no trecho entre Goiânia e Estreito, está prevista como um dos projetos no Eixo Madeira-Amazonas.
- ❹ A exclusão ou a alteração de programas constantes na lei do PPA ou a inclusão de novo programa somente podem ser propostas pelo Poder Executivo por meio de projeto de lei específico.
- ❺ Conforme a lei citada, o Relatório de Avaliação do Plano Plurianual, a ser enviado anualmente pelo Executivo, conterá, no mínimo: avaliação do comportamento das variáveis macroeconômicas que embasaram a elaboração do plano; poder demonstrativo, por programa e por ação, de forma regionalizada — da execução física e financeira do exercício anterior — e acumulada; avaliação, por programa, da possibilidade de alcance do índice final previsto para cada indicador e de cumprimento das metas físicas e da previsão de custos para cada ação, relacionando, se for o caso, as medidas corretivas necessárias.

QUESTÃO 66

Não só as restrições fiscais mas também a progressiva descentralização urbana verificada nas áreas metropolitanas inibem a ampliação da rede de transporte de massa de alta capacidade. Por isso, reforça-se a importância das tecnologias de transporte de massa de média capacidade. Cabe, portanto, ao especialista de transporte conhecer as características principais desse tipo de transporte. Com relação a essas características, julgue os itens subseqüentes.

- ❶ O monorilho do tipo ALWEG caracteriza-se pela condução do veículo sobre uma viga de concreto, enquanto no do tipo SAFEGE, o veículo fica suspenso por um truque que circula no interior de uma canaleta metálica.
- ❷ Uma das vantagens do sistema O-Bahn de transporte de massa é o fato de que o eixo de transporte pode ser construído por etapas, à medida que os veículos possam circular fora dele.
- ❸ A tecnologia brasileira aeromóvel caracteriza-se pela tração magnética do veículo, enquanto a suspensão se dá sobre pneus.
- ❹ No trem de levitação magnética (MAGLEV), tanto a suspensão quanto a tração se dão pela aplicação de campos magnéticos.
- ❺ Embora a construção de um monorilho seja mais simples que a de outros sistemas, essa tecnologia apresenta o inconveniente de não admitir mudança de trilhos, dada a impossibilidade de se construírem agulhas, como ocorre nos sistemas ferroviários.

QUESTÃO 67

Os principais impactos ambientais produzidos pelo sistema de transporte podem ser divididos em impactos: urbanísticos, energéticos, temporais, poluidores, de segurança, climáticos, econômicos e sociais. Isso leva os governos a regularem o setor de transportes com vistas a mitigar os impactos negativos. Com base na legislação vigente, em especial na que dispõe acerca de estudos obrigatórios, controle de emissões e o transporte de produtos perigosos, julgue os itens que se seguem.

- ❶ Conforme a lei pertinente, somente podem ser comercializados os modelos de veículos automotores que possuam a licença para uso da configuração de veículos ou motor (LCVM), emitida pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA).
- ❷ Os tipos de emissão para cuja redução os fabricantes de motores e veículos automotores e os fabricantes de combustíveis estão legamente obrigados a tomar as providências necessárias são: monóxido de carbono, hidrocarbonetos, álcoois, aldeídos, fuligem e material particulado.
- ❸ Dependerá de elaboração de estudo de impacto ambiental e respectivo relatório o licenciamento das seguintes infra-estruturas de transporte: estradas de rodagem; ferrovias; portos e terminais de minério, petróleo e produtos químicos; oleodutos; gasodutos; minerodutos.
- ❹ Conforme a legislação que aprovou o regulamento para o transporte rodoviário de produtos perigosos, os veículos e equipamentos (como tanques e contêineres) destinados ao transporte de produto perigoso a granel deverão, sem prejuízo das vistorias periódicas previstas na legislação de trânsito, ser vistoriados em periodicidade não superior a cinco anos, pelo INMETRO ou entidade por ele credenciada.
- ❺ Conforme a legislação que aprovou o regulamento para o transporte rodoviário de produtos perigosos, entende-se como compatibilidade entre dois ou mais produtos a ausência de risco potencial de ocorrer explosão, desprendimento de chamas ou calor, formação de gases, vapores, compostos ou misturas perigosas, bem como alteração das características físicas ou químicas originais de qualquer um dos produtos transportados, se postos em contato entre si (por vazamento, ruptura de embalagem, ou outra causa qualquer).

QUESTÃO 68

O transporte constitui sabidamente um dos elementos centrais da estruturação espacial das cidades e das regiões. Vários geógrafos e economistas têm-se dedicado a estudar as relações entre uso do solo, economia, desenvolvimento das cidades e regiões e o transporte. Igualmente, o papel dos transportes no desenvolvimento urbano e regional levou a que o recém-promulgado Estatuto da Cidade — Lei n.º 10.257, de 10/7/2001 — tivesse dedicado a esse setor várias disposições. A respeito da geografia urbana e regional dos transportes e do Estatuto da Cidade, julgue os itens abaixo.

- ❶ Segundo o referido estatuto, no caso de cidades com mais de duzentos mil habitantes, deverá ser elaborado um plano de transporte urbano integrado, compatível com o plano diretor ou nele inserido.
- ❷ A oferta de transporte inclui-se entre as diretrizes para a política urbana dispostas do referido estatuto.
- ❸ Inclui-se entre as diretrizes para a política urbana dispostas no mencionado estatuto da cidade a ordenação e controle do uso do solo, de forma a evitar, entre outros aspectos, a instalação de empreendimentos ou atividades que possam funcionar como pólos geradores de tráfego, sem a previsão da infra-estrutura correspondente.
- ❹ O modelo de Taaffe, Morrill e Gould, que explica o desenvolvimento das redes de transporte e da rede de cidades em países em desenvolvimento, propõe seis fases evolutivas, as quais começam com a fase de penetração incipiente a partir de pequenos portos isolados na costa.
- ❺ O modelo de estrutura urbana desenvolvido por Burgess prevê que a cidade estrutura-se em setores radiais que partem do centro e acompanham os principais eixos de acesso.

QUESTÃO 69

Desde 1997, o país dispõe de um novo Código de Trânsito (Lei n.º 9.503, de 23/9/1997), que, entre outros aspectos, reordenou a estrutura administrativa da gestão de trânsito. Com base nessa lei, julgue os itens subseqüentes.

- ❶ Compete ao Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), entre outras atribuições, estabelecer o regimento interno dos Conselhos Estaduais de Trânsito (CETRANs) e do Conselho de Trânsito do DF (CONTRANDIFE), bem como das Juntas Administrativas de Recursos de Infrações (JARIs).
- ❷ Os órgãos que compõem o Sistema Nacional de Trânsito são: o CONTRAN, os CETRANs e o CONTRANDIFE, os órgãos e entidades executivos de trânsito da União, dos estados, do DF e dos municípios e os órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos estados, do DF e dos municípios.
- ❸ Entre as competências dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos municípios, inclui-se a de aplicar, no âmbito de sua circunscrição, as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas no Código de Trânsito, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar.
- ❹ O Registro Nacional de Carteira de Habilitação (RENACH) e o Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAM) são organizados e mantidos pelo CONTRAN.
- ❺ A responsabilidade dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito por danos causados, no âmbito das respectivas competências, aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços é objetiva.

QUESTÃO 70

A mobilidade é uma necessidade crescente em nossa sociedade. Para atender essa necessidade, o deslocamento em todos os meios de transporte tem de ser o mais seguro e eficiente possível. Os problemas relacionados com a maior demanda de mobilidade agravam-se cada vez mais, o que pode ser visto pelos congestionamentos, atrasos e acidentes, que constituem verdadeiras pragas para o sistema de transporte. Assim, a crescente complexidade dos problemas de transporte e da circulação viária, especialmente em áreas urbanas, exige cada vez mais o emprego das noções de engenharia de tráfego. Com base nos conceitos dessa disciplina, julgue os itens seguintes.

- ❶ A sincronização semafórica do tipo onda verde pode ser obtida pela defasagem progressiva do início do tempo de verde nos sinais adjacentes ao longo de um eixo.
- ❷ O nível de serviço E corresponde ao fluxo livre.
- ❸ Ao contrário do SIGOP, o pacote TRANSYT pode ser utilizado para a sincronização de sinais em malhas viárias fechadas.
- ❹ Nem a confluência, nem o entrelaçamento de fluxos ao longo de uma via reduzem sua capacidade.
- ❺ O fluxo de tráfego é igual ao produto da velocidade média espacial com a densidade de tráfego.

QUESTÃO 71

O Programa Nacional de Despoluição de Bacias Hidrográficas, lançado pela Agência Nacional de Águas (ANA), em março de 2001, visa promover o crescimento dos índices de tratamento de esgoto sanitário. Julgue os itens abaixo, relativos a esse programa.

- ❶ Um dos principais objetivos do programa é promover a implantação de sistemas condominiais de saneamento, onde a população beneficiária contribui para as obras de saneamento básico com sua mão-de-obra.
- ❷ Para que uma obra possa ser incluída no programa, ela deve localizar-se em bacia hidrográfica que tenha o respectivo comitê efetivamente instalado e que tenha incluído essa obra no seu programa de investimentos.
- ❸ O programa apóia somente a construção de novas estações de tratamento de esgoto.
- ❹ O programa prevê o ressarcimento de parte do valor das obras, mas apenas quando comprovado que o empreendimento, após entrar em operação, esteja resultando na efetiva remoção de cargas poluidoras.
- ❺ A inclusão de uma obra no programa é vinculada ao comprometimento, por parte do comitê da bacia hidrográfica em que se localiza a obra, de que os critérios e o cronograma para a cobrança pelo direito de uso dos recursos hídricos da bacia sejam implantados antes que a obra concluída entre em operação.

QUESTÃO 72

Acerca das competências dos entes federativos definidas na Constituição da República de 1988, julgue os seguintes itens.

- ❶ No serviço público de interesse local, o serviço de transporte coletivo é competência do município.
- ❷ A criação de regiões metropolitanas, constituídas por agrupamentos de municípios limítrofes, é uma faculdade concedida aos estados.
- ❸ Em áreas metropolitanas, a implantação de políticas de educação no trânsito é de competência privativa do governo estadual.
- ❹ Após a aprovação de uma lei federal que crie limites nos níveis de poluição industrial em áreas urbanas, as leis estaduais acerca do mesmo assunto são automaticamente anuladas.
- ❺ É de competência privativa do município legislar sobre habitação, embora a União e os estados possam prestar assistência técnica e financeira ao município nessa área.

QUESTÃO 73

Durante muitos anos, a Lei n.º 6.766/1979, que trata do parcelamento urbano, foi criticada por estabelecer critérios excessivamente rigorosos de controle da expansão urbana, o que teria acarretado a ampliação da irregularidade na ocupação do território. Ao se exigir do empreendedor do parcelamento um padrão de urbanização, gerou-se, na prática, a contenção na oferta de lotes populares na periferia das cidades, que contribuiu para o crescimento de favelas, de cortiços e de outras formas de habitação subnormal. Da mesma forma, as exigências da lei criaram dificuldades para a aprovação dos projetos de parcelamento, bem como para a produção de moradias populares a baixo custo. A Constituição da República, em 1988, e, posteriormente, a Lei n.º 9.785/1999 introduziram modificações na matéria. Acerca desse assunto, julgue os itens que se seguem.

- ❶ A definição do perímetro urbano, das exigências de infra-estrutura e da destinação de áreas públicas e de áreas de lotes é feita pelo município, no exercício de sua competência para a ordenação do território urbano.
- ❷ Entre as exigências da lei federal, estão a proibição de parcelamento em terrenos inseguros ou insalubres, a destinação de áreas para sistema viário e a obrigatoriedade da existência de equipamentos comunitários e praças, na proporção mínima de 35% da gleba, exigência que se manteve na Lei n.º 9.785/1999.
- ❸ Para a aprovação de projeto de parcelamento, é preciso que o município inclua a respectiva gleba em sua zona urbana ou de expansão urbana. É o poder público local que define onde e quando poderá haver parcelamento do solo. A lei federal, entretanto, veda o parcelamento de áreas insalubres ou perigosas até que a situação de risco esteja sanada.
- ❹ No caso dos parcelamentos irregulares ou clandestinos, a prefeitura municipal pode regularizá-los mediante a elaboração de projeto urbanístico e execução das obras de urbanização, ressarcindo os gastos junto aos compradores e parceladores. Dependendo da regularização, o parcelamento será ou não definido como crime para o qual está prevista a pena de reclusão.
- ❺ Ainda que a gleba se localize em zona urbana, ou de expansão urbana, nem por isso seu proprietário dispõe do direito de parcelá-la. Antes de apresentar o projeto de parcelamento, o proprietário deve, necessariamente, aguardar e atender diretrizes específicas estabelecidas pela prefeitura municipal.

QUESTÃO 74

Com relação ao conceito de solo criado e suas aplicações, julgue os itens abaixo.

- ❶ Solo criado é toda edificação acima do coeficiente de aproveitamento único, quer envolva a ocupação de espaço aéreo, quer a de subsolo, conforme definido no documento **O Solo Criado – Carta de Embu**. Portanto, as áreas construídas dentro do coeficiente máximo de aproveitamento do terreno são consideradas solo natural, por estarem dentro do percentual de edificação que o Estado reconheceu como indispensável ao uso normal do solo urbano.
- ❷ Para a aplicação do instituto do solo criado, exige-se que seja realizado zoneamento, com todo o rigor requerido pelo interesse da ordenação urbana. A lei de zoneamento indicará zonas em que é permitido construir acima do coeficiente 1,0. O direito de nelas construir acima do coeficiente único estabelecido tem de ser adquirido. Conforme José Afonso da Silva, é precisamente essa possibilidade de se construir acima do coeficiente único que caracteriza, juridicamente, o solo criado.
- ❸ A transferência do direito de construir, segundo alguns, é um componente necessário ao conceito de solo criado. Ela consiste na possibilidade de os proprietários de terrenos alienarem o seu direito de construir. Essa alienação pode ser feita para outro proprietário, que terá direito de construir acima do coeficiente único, independentemente da lei de zoneamento.
- ❹ O proprietário de um imóvel sobre o qual incide um interesse público de preservação histórica, cultural, arquitetônica, paisagística ou ambiental, ou, ainda, de um imóvel que esteja ocupado por favela que se pretenda urbanizar, pode utilizar em outro imóvel, ou vender, a diferença entre a área construída do imóvel preservado e o total de área construída atribuída ao terreno pelo coeficiente de aproveitamento básico, conforme a legislação existente.
- ❺ O conceito de solo criado não implica a separação da faculdade de construir do direito de propriedade do terreno; pelo contrário, reafirma essa correlação. Se a legislação de uso e ocupação do solo determinar coeficiente menor para alguma zona ou área, os proprietários terão direito a uma compensação pela limitação estabelecida em desigualdade com os demais proprietários.

QUESTÃO 75

Os instrumentos de indução do desenvolvimento urbano, se bem aplicados, podem incidir diretamente sobre a capacidade de investimento dos municípios, uma vez que uma cidade bem equilibrada do ponto de vista territorial pode exigir gastos muito menores com manutenção, serviços e investimentos em infra-estrutura. Com respeito aos mecanismos e instrumentos de financiamento do desenvolvimento urbano, julgue os itens seguintes.

- ❶ O permanente processo de produção de periferias desequipadas e distantes do centro urbano implica enormes gastos para “levar a cidade até lá” e, do ponto de vista da manutenção, gera a necessidade permanente de subsídios para transportes, coleta de lixo etc. Entre os instrumentos que viabilizam “deixar de gastar”, estão aqueles que suscitam parcerias entre o poder público e empreendedores privados, tais como pequenas e grandes operações urbanas, contrapartidas exigidas por meio da análise do impacto de vizinhança e mecanismos de transferência de potencial.
- ❷ Entre os instrumentos que incidem sobre a receita pública, estão aqueles que intervêm diretamente sobre o valor e a disponibilidade de imóveis no mercado, tais como o consórcio imobiliário, o zoneamento de interesse social, a preempção e o IPTU progressivo. Porém, o IPTU progressivo no tempo é muito mais um instrumento de indução do aproveitamento das terras urbanas do que um instrumento de aumento das receitas do município, até porque ele é aplicado após a edificação compulsória, que, por sua vez, depende de plano diretor e seus prazos. Deve ser aplicado como sanção para proprietários que não efetivam o cumprimento da função social da propriedade.
- ❸ O direito de preempção visa conferir ao poder público estadual preferência para adquirir imóvel urbano objeto de alienação onerosa entre particulares. O objetivo dessa limitação à livre disponibilidade do imóvel urbano pelo proprietário fundamenta-se na função social da propriedade e na atribuição do poder público estadual de condicionar o exercício desse direito individual à política urbana.
- ❹ De acordo com a legislação pertinente, considera-se consórcio imobiliário a forma de viabilização de planos de urbanização ou edificação por meio da qual o proprietário transfere ao poder público municipal seu imóvel e, após a realização das obras de urbanização, recebe, como pagamento, unidades imobiliárias devidamente urbanizadas ou edificadas.
- ❺ De acordo com a legislação pertinente e as respectivas ressalvas, no consórcio imobiliário, o valor das unidades imobiliárias a serem entregues ao proprietário será correspondente ao valor do imóvel após a execução das obras.

QUESTÃO 76

A regularização fundiária é o processo de intervenção pública, sob os aspectos jurídico, físico e social, que objetiva legalizar a permanência de populações moradoras de áreas urbanas ocupadas em desconformidade com a lei para fins de habitação, implicando melhorias no ambiente urbano do assentamento, no resgate da cidadania e da qualidade de vida da população beneficiária.

Betânia Alfonsin.

Quanto à regularização fundiária, julgue os itens que se seguem.

- ❶ O usucapião especial de imóvel urbano é um instrumento de regularização fundiária estabelecido em lei. Segundo esse dispositivo, aquele que possuir, como sua, área ou edificação urbana de até 250 m², por cinco anos, ininterruptamente e sem oposição, utilizando-a para sua moradia ou de sua família, adquirir-lhe-á o domínio, desde que não seja proprietário de outro imóvel urbano ou rural.
- ❷ O Estatuto da Cidade possibilitou o usucapião coletivo de áreas acima de 250 m² ocupadas pela população de baixa renda, em regime de composesse, para moradia, durante o prazo, ininterrupto e sem oposição, de cinco anos. No entanto, o possuidor não pode, para o fim de contar o prazo exigido, acrescentar sua posse à de seu antecessor, mesmo que ambas sejam contínuas.
- ❸ A regularização fundiária das áreas urbanas ocupadas por populações de baixa renda, que visa à incorporação na “cidade legal”, foi a razão da previsão do usucapião urbano coletivo como instrumento de regularização fundiária no Estatuto da Cidade. Somente as áreas urbanas particulares com mais de 250 m² ocupadas por população de baixa renda são passíveis de serem adquiridas pelo usucapião urbano coletivo. Em se tratando de área urbana ocupada por população de renda média ou alta, não é cabível o usucapião urbano coletivo.
- ❹ As zonas especiais de interesse social (ZEIS) constituem instrumento de regularização fundiária previsto no Estatuto da Cidade. Por meio desse instrumento, destinado primordialmente à produção e manutenção de habitação de interesse social, visa-se incorporar à “cidade legal” os espaços urbanos da “cidade clandestina”, tais como favelas, assentamentos urbanos populares, loteamentos irregulares e cortiços.
- ❺ Para garantir a destinação das ZEISs, o executivo municipal deve desenvolver programas de intervenção nessas zonas, como os de urbanização e os de regularização fundiária. Para viabilizar a urbanização, o plano diretor pode permitir que o poder público promova, nas ZEISs, a outorga gratuita de autorização para construir, desde que a área não seja superior à do coeficiente de aproveitamento vigente.

QUESTÃO 77

Para que se possa fazer a mediação entre os interesses privados dos empreendedores e o direito à qualidade urbana daqueles que moram ou transitam em seu entorno, um novo instrumento foi previsto pelo Estatuto da Cidade, o estudo de impacto de vizinhança (EIV). A respeito desse instrumento, julgue os itens a seguir.

- ❶ O objetivo do EIV é democratizar a tomada de decisões sobre os grandes empreendimentos a serem realizados na cidade, dando voz às comunidades que estejam expostas aos impactos dos grandes empreendimentos. Dessa maneira, consagra-se o direito de vizinhança como parte integrante da política urbana, condicionando o direito de propriedade.
- ❷ O Estatuto da Cidade estabelece que uma lei municipal deve conter critérios que definam quais empreendimentos e atividades privadas ou públicas, situadas em área urbana, dependem de um estudo prévio de impacto de vizinhança como condição para obterem as licenças ou autorizações de construção, ampliação ou funcionamento a cargo do poder público municipal.
- ❸ O EIV deve ser executado de forma a contemplar exclusivamente os efeitos negativos do empreendimento. Deve incluir, no mínimo, a análise dos impactos do empreendimento ou atividade quanto ao adensamento populacional.
- ❹ A elaboração do EIV substitui, nas áreas urbanas, a elaboração e a aprovação do estudo de impacto ambiental (EIA), requerido nos termos da legislação ambiental.
- ❺ As conclusões do EIV podem aprovar o empreendimento ou atividade, estabelecendo condições ou contrapartidas para seu funcionamento — tais como alterações no projeto do empreendimento, diminuição de área construída, reserva de áreas verdes ou de uso comunitário no interior do empreendimento, aumento no número de vagas de estacionamento — ou podem impedir sua realização.

QUESTÃO 78

A partir da Constituição de 1988, o plano diretor passou a ser o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana. No que se refere ao plano diretor e a sua regulamentação na Lei n.º 10.257/2001 — Estatuto da Cidade —, julgue os itens abaixo.

- ❶ O plano diretor, aprovado por lei municipal, é parte integrante do processo de planejamento municipal, devendo o plano plurianual, as diretrizes orçamentárias e o orçamento anual incorporar as diretrizes e prioridades nele contidas.
- ❷ O plano diretor deve englobar toda a zona urbana e de expansão urbana do município, excluindo somente a zona rural.
- ❸ O plano diretor deve conter a delimitação das áreas urbanas onde poderão ser aplicados parcelamento, edificação ou utilização compulsórios, considerada a existência de infra-estrutura e de demanda para utilização.
- ❹ De acordo com a referida lei, é considerado subutilizado o imóvel cujo aproveitamento seja inferior ao mínimo definido no plano diretor. Assim, para que a propriedade urbana atenda a sua função social, é suficiente que o poder público exija do proprietário a utilização da propriedade no potencial mínimo fixado no plano, sem que haja necessidade de algum tipo de parcelamento ou edificação.
- ❺ A Constituição de 1988 define como obrigatórios os planos diretores para cidades com mais de 20.000 habitantes. O Estatuto da Cidade flexibiliza essa diretriz. De acordo com o Estatuto, o plano diretor é instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana, mas só é obrigatório para municípios situados em regiões metropolitanas ou aglomerações urbanas, em áreas de interesse turístico ou em áreas sob influência de empreendimentos de grande impacto ambiental.

QUESTÃO 79

O parcelamento, a edificação ou a utilização compulsórios, o imposto predial e territorial urbano (IPTU) progressivo no tempo e a desapropriação são instrumentos de política urbana que, se bem aplicados, podem promover uma reforma urbana estruturada por política fundiária que garanta a função social da cidade e da propriedade. Em relação a esses instrumentos, julgue os itens seguintes.

- ❶ O Estatuto da Cidade estabelece que, decorridos cinco anos sem que o proprietário tenha cumprido a obrigação de parcelamento, edificação ou utilização, o município deverá proceder à aplicação do IPTU progressivo no tempo.
- ❷ O Estatuto da Cidade estabelece que lei municipal específica para área incluída no plano diretor poderá determinar o parcelamento, a edificação ou a utilização compulsórios do solo urbano não-edificado, subutilizado ou não-utilizado, devendo fixar as condições e os prazos para implementação da referida obrigação.
- ❸ É estabelecido no Estatuto da Cidade que, decorridos cinco anos de cobrança do IPTU progressivo sem que o proprietário tenha cumprido a obrigação de parcelamento, edificação ou utilização, o município poderá proceder à desapropriação do imóvel, com pagamento em títulos da dívida pública.
- ❹ Com referência à desapropriação, para definir o valor real da indenização, o poder público deve refletir o valor base de cálculo do IPTU, descontado o montante incorporado em razão de obras realizadas pelo poder público na área onde o imóvel se localiza, e computar expectativas de ganhos, lucros cessantes e juros compensatórios.
- ❺ O poder público municipal pode aplicar o IPTU progressivo no tempo, independentemente de o proprietário de imóvel urbano ter cumprido o prazo da obrigação de parcelar ou edificar, nos termos do plano urbanístico local.

QUESTÃO 80

As operações urbanas consorciadas estão estabelecidas no Estatuto da Cidade como um dos instrumentos de política urbana. Acerca desse instrumento, julgue os itens que se seguem.

- ❶ Nas operações consorciadas, pode ser prevista, entre outras medidas, a regularização de construções, reformas ou ampliações executadas em desacordo com a legislação vigente.
- ❷ Nas operações consorciadas, pode ser prevista, entre outras medidas, a regularização das construções, reformas ou ampliações, desde que executadas de acordo com a legislação vigente.
- ❸ A lei específica que aprovar a operação urbana consorciada pode prever a emissão, pelo município, de quantidade determinada de certificados de potencial adicional de construção que, entretanto, não poderão ser alienados em leilão, tampouco poderão ser utilizados diretamente no pagamento de obras necessárias à operação.
- ❹ Os certificados de potencial adicional de construção podem ser livremente negociados, mas conversíveis em direito de construir unicamente na área objeto da operação.
- ❺ Apresentado pedido de licença para construir, o certificado de potencial adicional pode ser utilizado no pagamento da área de construção, desde que não supere os padrões estabelecidos pela legislação de uso e ocupação do solo até o limite fixado pela lei específica que aprovar a operação urbana consorciada.

SENADO FEDERAL

Concurso Público – Aplicação: 10/3/2002

CARGO: **CONSULTOR LEGISLATIVO**

ÁREA 21 – TRANSPORTES E DESENVOLVIMENTO URBANO

SEGUNDA ETAPA – PARTE II – PROVA DISCURSIVA

Nos textos a seguir, faça o que se pede, usando as páginas correspondentes do presente caderno para rascunho. Em seguida, transcreva os textos para as respectivas FOLHAS DE TEXTOS DEFINITIVOS da prova discursiva, nos locais apropriados, pois **não serão avaliados textos escritos em locais indevidos**. Obedeça, em cada um, os limites de extensão determinados. Qualquer texto com extensão além da mínima estabelecida será apenado, e qualquer fragmento de texto além da extensão máxima será desconsiderado.

ATENÇÃO! Nas FOLHAS DE TEXTOS DEFINITIVOS, identifique-se apenas no cabeçalho, pois **não serão avaliados** os textos que tenham qualquer assinatura ou marca identificadora fora do local apropriado.

Texto 5 – Parecer

PROJETO DE LEI N.º 000/2002

Institui Diretrizes Nacionais para o Transporte Urbano e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Capítulo I

Das Diretrizes Gerais

Art. 1.º Esta lei estabelece diretrizes nacionais para o transporte urbano, bem como normas gerais aplicáveis aos serviços de transporte público coletivo urbano.

Art. 2.º Para os fins do disposto nesta lei, define-se:

I - sistema de transporte urbano: conjunto formado pelo sistema viário e seu mobiliário, pelo gerenciamento da circulação urbana e pela organização do transporte público urbano, necessário para o deslocamento seguro e confortável dos cidadãos e para a movimentação de cargas nas áreas urbanas;

II - serviços de transporte público coletivo urbano: serviços de transporte de passageiros, com pagamento individualizado, realizado nas cidades, sob a responsabilidade de operador legalmente constituído, e que seja acessível a todos os que pagarem as tarifas fixadas pelo Poder Público ou que forem isentos por lei;

III - serviço de transporte público individual urbano — táxi: transporte de passageiros realizado nas cidades, em viagens individualizadas e com pagamento unitário, realizado sob a responsabilidade de operador legalmente constituído, e que seja acessível a todos os que pagarem as tarifas fixadas pelo Poder Público;

IV - serviço de transporte por fretamento: serviço de transporte urbano de passageiros em grupos, em viagens individualizadas e com pagamento unitário, prestado em regime de direito privado, mediante autorização do Poder Público local;

V - serviço de transporte coletivo escolar: serviço de transporte de estudantes utilizado simultaneamente por vários escolares, com pagamento individualizado, realizado nas cidades, sob a responsabilidade de operador legalmente constituído e controlado pelo órgão gestor de trânsito e transporte, com normas específicas;

VI - usuário do transporte público urbano: o cidadão ou empresa que utiliza ou se beneficia dos serviços de transporte público urbano;

VII - passageiro: a pessoa que faz viagem no transporte público urbano — coletivo ou individual —, mediante pagamento direto ou indireto de tarifas fixadas ou autorizadas pelo Poder Público, em conformidade com a presente lei.

Art. 3.º O sistema de transporte urbano abrange todos os meios de transporte disponíveis, motorizados ou não, e os deslocamentos a pé.

Art. 4.º São diretrizes gerais para o sistema de transporte urbano:

I - mobilidade de pessoas e bens, mediante deslocamento rápido, seguro, confortável, conveniente e econômico, para atingir os locais necessários ao exercício das atividades diárias;

II - acessibilidade temporal, espacial e econômica;

III - preservação do ambiente urbano;

IV - equidade no uso dos espaços e locais públicos urbanos;

V - prioridade do transporte público coletivo urbano sobre o individual, no planejamento urbano, no espaço viário e na circulação;

- VI - racionalidade na distribuição da carga urbana;
- VII - sustentabilidade energética, econômica e social;
- VIII - harmonização com as políticas de trânsito e uso do solo, tendo em vista a estratégia de ordenamento territorial definida no plano diretor;
- IX - redução dos impactos negativos das viagens urbanas;
- X - participação do empreendedor nos custos decorrentes de impactos gerados por projetos imobiliários de grande porte;
- XI - minimização do tempo total dos deslocamentos dos cidadãos, com a utilização dos diversos modos de transportes disponíveis;
- XII - compatibilização entre os sistemas de transporte urbano nas áreas adjacentes de dois ou mais municípios.

Art. 5.º São diretrizes gerais para o serviço de transporte público coletivo urbano:

- I - promoção das funções sociais e econômicas das cidades;
- II - permanência dos serviços prestados com bom desempenho operacional;
- III - atividade legalmente constituída, não-regulada pelas leis de mercado;
- IV - participação dos usuários, da comunidade e das prestadoras de serviço de transporte público urbano no planejamento, controle e avaliação dos serviços;
- V - universalização, mediante atendimento abrangente da comunidade, inclusive das populações de baixa renda e das áreas de pequena densidade populacional;
- VI - indenização aos passageiros e a terceiros, inclusive por meio de seguros compulsórios, na ocorrência de acidentes, cuja responsabilidade seja comprovadamente do operador;
- VII - aperfeiçoamento permanente de técnicas de gestão e da qualidade dos serviços prestados, mediante constituição de sistema de avaliação periódica com base em indicadores de eficácia e eficiência;
- VIII - garantia da incolumidade dos passageiros, equipamentos e instalações;
- IX - garantia do exercício dos serviços legalmente delegados e coibição das atividades irregulares ou ilegais;
- X - tarifas justas que assegurem o equilíbrio econômico-financeiro do serviço;
- XI - custeio de gratuidades, reduções de pagamento e outros benefícios exclusivamente com recursos extra-tarifários;
- XII - redução de custos oriundos de externalidades negativas do trânsito;
- XIII - atualização permanente de tecnologias veiculares, de operação e de gestão;
- XIV - desenvolvimento de tecnologias não-poluentes;
- XV - compatibilidade entre o prazo de concessão e o período necessário para o retorno dos investimentos;
- XVI - incentivo ao uso de vale-transporte;
- XVII - continuidade que assegure a ininterruptão da prestação dos serviços, inclusive quando na mudança de operadores.
- XVIII - participação dos usuários no financiamento do serviço.

Capítulo II

Do Planejamento

Art. 6.º O plano diretor, conforme definido na Lei n.º 10.257, de 10 de julho de 2001, conterà, de acordo com sua estratégia de ordenamento territorial, o traçado do sistema viário básico da cidade, existente e projetado, e a indicação das vias com prioridade de circulação do transporte coletivo.

§ 1.º As intervenções no sistema viário serão fundamentadas em estudos de engenharia de trânsito e de transporte que apontem sua oportunidade, conveniência e economicidade.

§ 2.º A aprovação do plano diretor terá efeito de declaração de utilidade pública para fins de desapropriação dos imóveis necessários à realização das obras nele previstas.

§ 3.º Nenhuma desapropriação, licitação ou obra de intervenção sobre o sistema viário básico poderá ser realizada, por qualquer ente da federação, sem previsão no plano diretor.

Art. 7.º O § 2.º do Art. 41 da Lei n.º 10.257, de 10 de julho de 2001, passa a ter a seguinte redação:

.....

“§ 2.º No caso de cidades com mais de cem mil habitantes, deverão ser elaborados planos de transporte urbano e de circulação, compatíveis com o plano diretor ou nele inseridos.”

Art. 8.º O plano de transporte urbano tratará dos seguintes temas:

- I - delimitação da área a ser atendida pelo serviço de transporte público coletivo urbano e trajeto das respectivas linhas;
- II - deslocamento de pessoas com dificuldade de locomoção, inclusive idosos e crianças;
- III - vias com prioridade para a circulação do transporte público coletivo urbano;
- IV - infra-estrutura física, operacional e gerencial do transporte público coletivo urbano.

§ 1.º A infra-estrutura física a que se refere o inciso IV do *caput* abrange as vias para acesso de automóveis, motocicletas, bicicletas e pedestres, calçadas, terminais, pontos de parada, veículos e equipamentos.

§ 2.º A infra-estrutura operacional a que se refere o inciso IV do *caput* abrange sinalização e tecnologia.

Art. 9.º O plano de circulação tratará dos seguintes temas:

- I - áreas de circulação restrita ou controlada;

- II - áreas de estacionamento restrito ou controlado;
- III - movimentação da carga urbana;
- IV - circulação de pedestres e ciclistas.

Art. 10. Os municípios integrantes de região metropolitana, aglomeração urbana e microrregião participarão da definição das políticas estaduais de transportes intermunicipais de característica urbana, com vistas à harmonização com as políticas municipais.

Art. 11. É vedada a execução, por qualquer ente da federação, de projetos de transporte e circulação incompatíveis com os planos de transporte urbano e de circulação.

Capítulo III

Do Serviço de Transporte Público Coletivo Urbano

Art. 12. Os serviços de transporte público coletivo urbano serão outorgados segundo o disposto no plano de transporte urbano, admitida essa delegação para consórcios e outras formas organizadas de gestão e operação do serviço.

Parágrafo único. As outorgadas poderão constituir consórcios operacionais, desde que previamente autorizadas pelo poder concedente, para readaptação dos serviços existentes em função das necessidades de transporte da área ou zona de atuação.

Art. 13. O edital de licitação para outorga dos serviços conterá os seguintes elementos:

- I - área a ser atendida;
- II - itinerários programados;
- III - procedimento para homologação de alterações de horários e frequências;
- IV - condições de uso do domínio público necessário à prestação do serviço;
- V - valor da indenização a ser paga aos passageiros e terceiros em virtude de dano decorrente do serviço, incluindo danos morais, coberto por respectivo seguro;
- VI - padrões mínimos de segurança e manutenção dos equipamentos;
- VII - parâmetros operacionais, tecnológicos e de qualidade dos serviços;
- VIII - critérios e periodicidade de avaliação dos parâmetros fixados;
- IX - formas de reconhecimento ou punição pelo cumprimento ou descumprimento dos parâmetros exigidos;
- X - prazo de outorga;
- XI - condições de prorrogação;
- XII - tarifas a serem praticadas e forma de remuneração do serviço;
- XIII - critérios e procedimentos para revisões e reajustes tarifários.

Art. 14. O prazo de outorga será no mínimo o necessário à amortização dos investimentos.

Parágrafo único. As concessões ou permissões poderão ser prorrogadas desde que observadas as condições contratadas ou previstas na respectiva legislação e relacionadas com a boa qualidade dos serviços.

Art. 15. Serão aceitas concessões onerosas apenas para os casos em que estiverem incluídas nessa concessão a implantação e manutenção de infra-estrutura.

Parágrafo único. As outorgas realizadas na modalidade de permissão não serão onerosas.

Art. 16. As tarifas poderão ser diferenciadas por percurso, tipo de serviço, horários, dias da semana e quantidade de passagens adquiridas.

§ 1.º As gratuidades, isenções e reduções de pagamento deverão ser previstas em lei, e somente poderão ser concedidas no transporte público coletivo urbano caso não onerem a tarifa paga pelos demais passageiros e sejam custeadas por recursos de origem extra-tarifária.

§ 2.º É vedada a concessão dos benefícios expressos no § 1.º do presente nos serviços diferenciados que operem com níveis superiores de conforto e tarifas.

§ 3.º O poder concedente estabelecerá os procedimentos necessários para garantir o pleno e correto exercício do direito constitucional dos maiores de 65 anos de idade.

§ 4.º As legislações em vigor que concedem os benefícios expressos no § 1.º deverão ser revisadas e adequadas ao teor do presente.

Art. 17. São direitos do passageiro:

- I - ser tratado com urbanidade pelas empresas operadoras e seus prepostos;
- II - dispor de serviço em condições de acessibilidade, regularidade de horários e itinerários, segurança pessoal e de trânsito, conforto, segurança, cortesia e higiene;
- III - utilizar terminais e pontos de parada delimitados para embarque e desembarque.

Art. 18. No exercício da fiscalização do sistema de transporte público, o poder concedente coibirá os serviços de transporte coletivo irregulares ou ilegais, diretamente, ou por meio de convênio com os órgãos responsáveis pela segurança pública.

Capítulo IV

Dos Demais Serviços de Transporte Urbano

Art. 19. Os serviços de transporte público individual urbano, como táxi, serão delegados na modalidade de permissão, cujo edital de licitação conterá:

- I - as características mínimas de segurança, higiene e conforto dos veículos;
- II - as características e restrições dos serviços;
- III - as exigências contidas nos incisos V a XIII do Art. 13.

Art. 20. O transporte de passageiros por fretamento dependerá de autorização do Poder Público.

Art. 21. O transporte escolar dependerá de autorização do Poder Público, expedida com base em regulamento próprio.

Capítulo V

Disposições Finais e Transitórias

Art. 22. Fica criado o Conselho Nacional de Transportes Urbanos (CNTU), órgão deliberativo e consultivo, integrante da estrutura da Secretaria Especial de Desenvolvimento Urbano da Presidência da República, com competência para detalhar e implementar diretrizes, propor instrumentos, normas e prioridades para a política nacional de transportes urbanos, bem como acompanhar e avaliar sua implementação.

Parágrafo único. O presidente da República disporá sobre a estrutura do CNTU e designará seus membros titulares e suplentes.

Art. 23. O apoio federal, de qualquer natureza, na área de transportes urbanos, a estados, Distrito Federal e municípios terá por finalidade a elaboração e implementação de plano de transporte urbano e circulação, elaborado segundo as diretrizes constantes da presente lei, nos termos da política nacional de transportes urbanos.

Parágrafo único. Os órgãos oficiais de fomento e gestores de fundos públicos aplicarão os recursos destinados ao transporte urbano conforme as diretrizes previstas nesta lei e prioridades estabelecidas pelo CNTU.

Art. 24. Os serviços de transporte público coletivo urbano que estiverem sendo prestados mediante instrumentos de delegação em caráter precário, com prazo vencido, ou com prazo indeterminado, terão validade até a realização das delegações dos serviços nos termos do plano de transporte urbano conforme disposto nos arts. 7.º e 12 desta lei.

Art. 25. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Acerca do projeto de lei hipotético apresentado, redija um parecer que examine os seguintes aspectos:

- ▶ atendimento do preceito constitucional da autonomia municipal;
- ▶ instauração de um ambiente competitivo e de busca de eficiência, considerando os conceitos da Economia da Regulação;
- ▶ adequação do procedimento de planejamento dos serviços;
- ▶ responsabilidade civil do transportador e obrigações de indenizar;
- ▶ adequação da estrutura institucional federal proposta;
- ▶ respeito de direitos adquiridos com relação a gratuidades e descontos.

(extensão: mínima de 70 e máxima de 90 linhas)
(valor: vinte pontos)

Texto 6 – Questão dissertativa

O estudo dos eixos nacionais de integração e desenvolvimento é uma radiografia dos grandes problemas nacionais e das imensas oportunidades que o país oferece. Ao esquadrihar o território nacional, levantar as realidades regionais e identificar potencialidades e obstáculos ao crescimento, tornou possível compreender melhor o Brasil e definir caminhos para o desenvolvimento econômico e social.

São R\$ 317 bilhões em investimentos públicos e privados nos próximos oito anos. São projetos integrados nas áreas de energia, transportes, telecomunicações, desenvolvimento social, meio ambiente, informação e conhecimento, considerados essenciais para o crescimento e a modernização de todas as regiões.

Os empreendimentos foram identificados e concebidos para ter um efeito multiplicador e desencadear a realização de outros investimentos, gerando um círculo virtuoso que resulte em aumento do emprego, elevação da renda, crescimento econômico e desenvolvimento social.

Os projetos foram pensados de forma integrada. A construção de uma ferrovia estará associada a projetos de rodovias, hidrovias, portos, energia elétrica e telecomunicações, que, por sua vez, estarão ligados a investimentos voltados para o desenvolvimento social, para a capacitação tecnológica e para a conservação do meio ambiente.

Assim, é possível aumentar o impacto sobre o desenvolvimento e estimular o empresário privado a participar de parcerias com o setor público, como ficou comprovado a partir da experiência do Programa Brasil em Ação.

No início, o Programa Brasil em Ação tinha 25% de capital privado. Hoje, já chega a 33%. No porta-fólio de investimentos dos eixos nacionais de integração e desenvolvimento, a participação privada poderá chegar a 50% nos próximos oito anos.

O impacto dos investimentos ultrapassa os limites dos estados, de uma região e até do país. Os efeitos positivos de um projeto transbordam os limites da economia estadual e acabam beneficiando toda uma região e, por consequência, o Brasil. Os resultados são o aumento da produtividade dos investimentos e o maior retorno econômico e social para cada real investido.

As propostas, entretanto, não são imperativas. São uma indicação do caminho a seguir. Os governos estaduais e municipais e a sociedade civil organizada podem alterar e aperfeiçoar os projetos a partir da sua visão dos problemas regionais e nacionais. Abre-se espaço para um novo modelo de planejamento indicativo, interativo e que se molde às demandas da sociedade.

Eixos nacionais de desenvolvimento. Internet: <<http://www.abrasil.gov.br/anexos/anexos2/eixos.htm>> (com adaptações).

Considerando a nova forma de planejamento introduzida pelo Programa Avança Brasil, redija um texto dissertativo, apreciando criticamente a técnica de planejamento em eixos integrados e sugerindo melhorias com relação aos pontos que se seguem:

- ▶ processo geral da definição dos eixos e de inclusão dos investimentos;
- ▶ reformas necessárias na legislação para tornar mais atrativos os investimentos privados nos eixos e agilizar o emprego do *project financing* no país;
- ▶ fontes públicas e privadas de financiamento a serem utilizadas e fontes a serem criadas, para impulsionar os projetos nos eixos;
- ▶ medidas adotadas pelo planejamento dos eixos de desenvolvimento para mitigar disparidades regionais.

(extensão: mínima de 70 e máxima de 90 linhas)
(valor: vinte pontos)