



Senado Federal

CONCURSO PÚBLICO

Aplicação: 10/3/2002

CARGO:

CONSULTOR LEGISLATIVO

- ÁREA 21 -

TRANSPORTES E DESENVOLVIMENTO URBANO

CADERNO DE PROVA:

SEGUNDA ETAPA - PARTE II

CEspe
UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
CENTRO DE SELEÇÃO E DE PROMOÇÃO DE EVENTOS

LEIA COM ATENÇÃO AS INSTRUÇÕES NO VERSO.



SENADO FEDERAL

Concurso Público – Aplicação: 10/3/2002

CARGO: **CONSULTOR LEGISLATIVO**

ÁREA 21 – TRANSPORTES E DESENVOLVIMENTO URBANO

INSTRUÇÕES

- 1 Este caderno contém a prova discursiva da Segunda Etapa — Parte II e seis páginas para rascunho.
- 2 As páginas para rascunho são de uso opcional; não contarão, portanto, para efeito de avaliação.
- 3 Caso este caderno esteja incompleto ou tenha qualquer defeito, o candidato deverá solicitar ao fiscal de sala mais próximo que o substitua.
- 4 Não é permitida a utilização de nenhum material de consulta que não seja fornecido pelo CESPE.
- 5 Durante a prova, o candidato não deve levantar-se nem comunicar-se com outros candidatos.
- 6 Não serão distribuídas folhas suplementares para rascunho ou para texto definitivo.
- 7 A prova terá a duração de **quatro horas**, já incluído o tempo destinado à identificação — que será feita no decorrer da prova — e à transcrição dos textos definitivos para as respectivas folhas.
- 8 Ao terminar a prova, o candidato deve chamar o fiscal mais próximo e devolver-lhe todas as folhas de textos definitivos, receber o seu documento de identidade e deixar o local de prova.
- 9 Será anulado o texto definitivo que for escrito a lápis ou tiver identificação fora do local apropriado.
- 10 A prova será anulada se o candidato devolver as folhas de textos definitivos destacadas ou rasgadas.

AGENDA

- I **2/4/2002** – Data provável da divulgação, no Diário Oficial, na Internet — no endereço eletrônico <http://www.cespe.unb.br> — e nos quadros de avisos do CESPE/UnB — em Brasília —, do resultado provisório das provas discursivas.
- II **3 e 4/4/2002** – Recebimento de recursos, exclusivamente nos locais que serão informados quando da divulgação do resultado provisório das provas discursivas.
- III **16/4/2002** – Data provável da divulgação (após a apreciação de eventuais recursos), nos locais mencionados no item I, do resultado final das provas discursivas e da convocação para a avaliação de títulos.

Observações:

- Não serão objeto de conhecimento recursos em desacordo com o estabelecido no item 10 DOS RECURSOS do Edital n.º 1/2001 – SENADO, de 31/10/2001.
 - Informações relativas ao concurso poderão ser obtidas pelo telefone 0(XX)–61–448–0100.
 - É permitida a reprodução deste material, desde que citada a fonte.
-



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 aquém 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)

RASCUNHO PARA O TEXTO 5 – 1 / 3

1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	
11	
12	
13	
14	
15	
16	
17	
18	
19	
20	
21	
22	
23	
24	
25	
26	
27	
28	
29	
30	

RASCUNHO PARA O TEXTO 5 – 2 / 3

31	
32	
33	
34	
35	
36	
37	
38	
39	
40	
41	
42	
43	
44	
45	
46	
47	
48	
49	
50	
51	
52	
53	
54	
55	
56	
57	
58	
59	
60	

RASCUNHO PARA O TEXTO 5 – 3 / 3

61	
62	
63	
64	
65	
66	
67	
68	
69	
70	
71	
72	
73	
74	
75	
76	
77	
78	
79	
80	
81	
82	
83	
84	
85	
86	
87	
88	
89	
90	

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)

RASCUNHO PARA O TEXTO 6 – 1 / 3

1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	
11	
12	
13	
14	
15	
16	
17	
18	
19	
20	
21	
22	
23	
24	
25	
26	
27	
28	
29	
30	

RASCUNHO PARA O TEXTO 6 – 2 / 3

31	
32	
33	
34	
35	
36	
37	
38	
39	
40	
41	
42	
43	
44	
45	
46	
47	
48	
49	
50	
51	
52	
53	
54	
55	
56	
57	
58	
59	
60	

RASCUNHO PARA O TEXTO 6 – 3 / 3

61	
62	
63	
64	
65	
66	
67	
68	
69	
70	
71	
72	
73	
74	
75	
76	
77	
78	
79	
80	
81	
82	
83	
84	
85	
86	
87	
88	
89	
90	