

PROJETO DE LEI Nº, DE 2016

(Do Sr. Mateus xxxxxxx)

Cria o Programa de Certificação “Trânsito Nota 10” no âmbito das Instituições Nacionais de Ensino, da rede privada, com a finalidade de apoiar soluções para a melhoria do trânsito no entorno das unidades escolares.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Fica criado o Programa de Certificação “Trânsito Nota 10”, no âmbito das Instituições Nacionais de Ensino Básico e Superior, da rede privada, localizadas em zonas urbanas, com a finalidade de incentivar projetos de soluções aptos a captar recursos para a execução de iniciativas de melhoria do tráfego de veículos no entorno das unidades escolares durante os diversos turnos de ingresso e de regresso dos estudantes das atividades acadêmicas.

Art. 2º O Certificado de “Trânsito Nota 10” será emitido, anualmente, por meio de Edital público divulgado pelo Ministério da Educação que será responsável pela coordenação do processo de regulamentação do programa de acordo com as seguintes diretrizes gerais:

I – as iniciativas de melhoria do tráfego de veículos as quais se referem o artigo anterior poderão envolver ações de alteração e acréscimo de sinalização de vias públicas, inclusive com a mudança de direção do fluxo de veículos, ampliação de espaços para embarque e desembarque, principalmente, para estudantes com necessidades especiais, reforma e construção de pórticos com objetivo de facilitar o acesso de veículos, dentre outras pequenas obras e adaptações de infraestrutura, sempre que indispensáveis para ampliar a segurança dos estudantes e, concomitantemente, minimizar a retenção do fluxo de veículos no entorno das unidades escolares;

II – os projetos deverão ser elaborados pelas próprias Instituições de Ensino contendo a descrição dos transtornos referentes à situação de intensa aglomeração de veículos na zona de abrangência escolar, bem como os detalhes das propostas e estratégias de intervenção para a solução do problema, devidamente documentadas, dentre outras informações indispensáveis à avaliação e execução do projeto;

III – as Instituições de Ensino Proponentes apresentarão planilhas detalhadas sobre o orçamento do projeto e suas estratégias para captação de recursos e execução;

IV – os projetos passarão por critérios de seleção avaliados no âmbito das Prefeituras Municipais e das Secretarias Estaduais de Educação, que poderão editar normas complementares aos Editais anuais do programa e, finalmente, passarão pela análise do Ministério da Educação, conforme regulamento.

Art. 3º Os valores despendidos a título de patrocínio ou doação no apoio direto a projetos previamente selecionados pelo Ministério da Educação com o Certificado de Qualificação no Programa “Trânsito Nota 10” das Instituições de Ensino privadas poderão ser deduzidos do imposto de renda devido, apurado na Declaração de Ajuste Anual pelas pessoas físicas ou em cada período de apuração, trimestral ou anual, pelas pessoas jurídicas, tributadas com base no lucro real.

§ 1º. O Poder Executivo publicará, anualmente, os limites do montante da renúncia fiscal decorrente do disposto nesta Lei, fazendo-os constar das respectivas propostas para aprovação da Lei Orçamentária Anual.

§ 2º. O valor máximo das deduções de que trata o caput deste artigo será fixado, anualmente, em ato do Poder Executivo, com base em um percentual da renda tributável das pessoas físicas e do imposto sobre a renda devido por pessoas jurídicas tributadas com base no lucro real.

§ 3º. Os recursos captados a título de patrocínio ou doação no apoio direto a projetos certificados nos termos desta Lei serão depositados e movimentados em conta bancária específica, que tenha como titular as instituições proponentes do projeto aprovado pelo Ministério da Educação.

Art. 4º. Todos os projetos certificados nos termos desta Lei deverão ser disponibilizados na rede mundial de computadores, principalmente, em espaços reservados nos sites oficiais de todos os entes envolvidos no Programa de modo a favorecer a transparência e facilitar a divulgação e captação de recursos por parte das instituições proponentes.

Parágrafo único. A prestação de contas dos projetos beneficiados fica a cargo das instituições proponentes e será apresentada ao Ministério da Educação e às Prefeituras Municipais, ficando esta também responsável pela fiscalização da execução dos projetos aprovados, na forma estabelecida pelo regulamento.

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Uma das maiores dificuldades enfrentadas, atualmente, nos centros urbanos das médias e grandes cidades brasileiras é o aumento cada vez maior do fluxo de veículos.

Este problema se agrava ainda mais em ruas e avenidas nas quais funcionam instituições de ensino de qualquer natureza, sejam escolas primárias, secundárias, creches ou faculdades e universidades.

O impacto para o trânsito, no entorno da área de abrangência de uma unidade escolar, nos dias de funcionamento, é enorme e altera, por completo, a rotina das pessoas residentes no local ou que precisam trafegar pela região diariamente. Nos chamados “horários de pico”, as ruas e avenidas nas quais possuem unidades escolares instaladas se tornam intransitáveis devido à intensa aglomeração de veículos que chegam para embarcar ou desembarcar os estudantes.

Essa aglomeração de veículos na porta das escolas mostra significativamente maior quando se trata de unidades da rede privada de ensino, nas quais os alunos não são beneficiados pela rede pública de transporte escolar, o que provoca o aumento considerável do número de veículos transitando no local nos horários de ingresso e regresso dos alunos das atividades escolares. Em geral, cada criança é levada pelos pais ou familiares em carros próprios – um veículo para cada criança na hora de entrar ou sair da escola.

Tal situação, até quando a unidade escolar é de pequeno ou médio porte, gera graves transtornos em ruas e avenidas já movimentadas já que um único veículo que precisa parar, ainda que por alguns instantes, para embarcar ou desembarcar uma criança causa uma grave lentidão e até congestionamento no trânsito, além de colocar a segurança das crianças em risco e gerar o indesejável stress não só para os motoristas que trafegam pelo local, mas para toda a comunidade.

A opção deste projeto pelas instituições de ensino da rede privada, sejam elas com fins lucrativos ou não, se deve não só pelo fato de seus alunos não disporem de acesso ao transporte público escolar, o que atrai um maior número de veículos para o entorno de suas instalações, mas também pelo fato dessas instituições optarem, tradicionalmente, por funcionarem em pontos estratégicos do ponto de vista comercial, em geral, localizados em regiões centrais das cidades ou em avenidas e ruas que funcionam como eixos fundamentais para a organização do trânsito urbano.

Outro fator considerado por este projeto é a flexibilidade típica das instituições privadas de ensino para mudarem de endereço, conforme conveniências do empreendimento. Essas mudanças, como já foi destacado, levam em conta locais e prédios comercialmente estratégicos que passam por adaptações estruturais para o acolhimento de estudantes, porém quase nenhuma delas relacionadas a melhorias de acesso dos alunos.

A maioria das cidades, inclusive aquelas que possuem Plano Diretor Municipal, não tratam devidamente ou ignoram por completo essa situação das condições de acesso viário dos estudantes às instalações da rede de ensino privado. Pouco ou nenhum órgão público exige um estudo do impacto no trânsito nos locais de instalação de unidade escolar como requisito para a autorização de seu funcionamento.

Na rede pública de ensino, os prédios, obviamente, são públicos e na imensa maioria das vezes construídos exclusivamente para tal fim. Não ocorre (ou quase nunca ocorre!) alterações de endereços de escolas públicas e isso facilita o planejamento do próprio Poder Público para organizar o trânsito de veículos no local, inclusive com a realização de obras para alteração de calçadas, criação de locais adequados para embarque e desembarque de alunos, construção de pórticos ou “hall” de entrada para facilitar acesso de veículos na frente das unidades escolares, etc.

Já na rede privada de ensino, dadas à realidade e características que lhes são peculiares, a intervenção para melhoria do trânsito não é sequer pensada pelo Poder Público na hora de autorizar o funcionamento das mesmas. Na maioria das vezes, a única medida tomada pelo Poder Público é a disponibilização de um guarda-de-trânsito municipal para intervir nos horários de pico em frente às unidades escolares.

Tal medida, embora amenize a situação, não resolve o problema. Outras soluções podem ser implementadas e nada melhor do que as propostas possam ser pensadas e elaboradas pelos principais interessados na solução do problema que são os maiores conhecedores das dificuldades e pormenores da situação que enfrentam diariamente.

O envolvimento da comunidade acadêmica, em especial dos pais, alunos e até comerciantes e moradores do local no diagnóstico da situação e elaboração de propostas para a melhoria do trânsito aumentam as chances de apresentação de uma solução mais eficaz para o problema.

A possibilidade dos principais envolvidos participarem da busca de soluções do problema, construindo uma proposta de “Trânsito Aprovado” por todos, já proporciona, por si só, uma conscientização cidadã e um ambiente especialmente democrático e salutar para a melhoria do bem estar dos alunos e da comunidade na qual está inserida a escola. Isso não só fortifica a indispensável a relação entre comunidade e as unidades escolares consolidando a sua missão educacional.

A ferramenta do incentivo fiscal, neste caso, funciona como uma mola propulsora para promover a busca das soluções desejadas já que a resolução deste grave problema social, ora apresentado, estará sob a responsabilidade técnica e financeira da iniciativa privada em substituição do Poder Público.

Com a aprovação do presente Projeto de Lei, espera-se proporcionar à própria sociedade mais um meio direto de intervir e satisfazer suas necessidades de interesse coletivo ampliando a participação social das entidades privadas na promoção do desenvolvimento social com a parceria do Estado.

À vista do exposto, contamos com o apoio dos Nobres Pares nessa iniciativa.

Sala de sessões, em ____ de _____ de 2016

Deputado Mateus Humberto Siqueira