

PROJETO DE LEI Nº DE 2016.
(Do Sr. Dep. Mário Heringer)

Esta Lei modifica as leis nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que “Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências”, e nº 10.257, de 10 de julho de 2001, que “Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências”, para dispor sobre a inclusão de bicicletários no Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e nos Planos de Mobilidade Urbana, e determinar a implantação de estrutura bicicletária nas instalações onde funcionam órgãos, entidades e unidades administrativas e operacionais da Administração Pública direta e indireta de qualquer dos poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Esta Lei modifica as leis nºs 12.587, de 3 de janeiro de 2012, e 10.257, de 10 de julho de 2001, para dispor sobre a inclusão de bicicletários no Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e nos Planos de Mobilidade Urbana, e determinar a implantação de estrutura bicicletária nas instalações onde funcionam órgãos, entidades e unidades administrativas e operacionais da Administração Pública direta e indireta de qualquer dos poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

Art. 2º. Os artigos 3º e 24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passam a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 3º

.....

§ 3º

.....

II – estacionamentos, **bicicletários e paraciclos**;

.....” (NR)

“Art. 24.

.....

VIII – as áreas de estacionamentos **e bicicletários** públicos e privados, gratuitos ou onerosos;

.....” (NR)

Art. 3º. A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescida de artigo 19-A com a seguinte redação:

“Art. 19-A. A Administração Pública direta e indireta de qualquer dos poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios deverá implantar e manter estrutura bicicletária, na forma do Regulamento, destinada a servidores, colaboradores, terceirizados e estagiários nas instalações onde funcionam seus órgãos, entidades e unidades administrativas, operacionais e assemelhadas.

§1º A estrutura bicicletária das instituições de ensino públicas contemplará os estudantes como usuários.

§2º A Administração Pública tem o prazo máximo de quarenta e oito meses a partir da publicação desta Lei para a instalação da estrutura bicicletária de que trata este artigo.”

Art. 4º. O §2º do art. 41 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 41.

.....

§2º No caso de cidades com mais de quinhentos mil habitantes, deverá ser elaborado um plano de transporte urbano integrado, compatível com o plano diretor ou nele inserido, **com previsão obrigatória de estrutura bicicletária destinada ao ciclista.”**
(NR)

Art. 5º. As despesas decorrentes da execução do disposto no art. 3º desta Lei correrão por conta de dotações próprias consignadas no orçamento do respectivo órgão, entidade ou unidade, suplementadas se necessário.

Parágrafo único. As escolas públicas de educação básica, adicionalmente, poderão fazer uso dos recursos do Programa Dinheiro Direto na Escola, na forma da Lei nº 11.947, de 16 de junho de 2009, para os fins do disposto nesta Lei.

Art. 6º. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

A utilização de bicicletas para o deslocamento cotidiano do trabalhador de casa para o trabalho e do estudante de casa para a escola tem se apresentado como uma tendência irreversível no mundo contemporâneo. São notórios os benefícios da atividade ciclista cotidiana para a saúde física e mental daquele que assim se movimenta pelas cidades, bem como dos benefícios ambientais para a própria cidade. Não à toa, os governos municipais têm invertido recursos em escala crescente para a demarcação de ciclofaixas, construção de ciclovias, reserva de espaço para transporte de bicicletas em ônibus urbanos, vagões de metrô e trem e até instalação de paraciclos entre outras iniciativas que visam à definitiva incorporação desse modal de transporte na vida urbana brasileira. Nossa contribuição a essa tendência que tem se mostrado inexorável é a incorporação da questão dos bicicletários e até dos paraciclos no planejamento da mobilidade urbana municipal.

O uso de recursos de segurança viária para o ciclista encontra-se previsto no Código de Trânsito Brasileiro, seguindo o entendimento legislativo de que esse é e deve ser um modal de elevada popularidade nos deslocamentos urbanos, dadas as suas positivas características, tais como, baixo custo de implantação/adaptação de vias e logradouros, não emissão de poluentes, potencial de benefícios à saúde do usuário, entre outros.

Grandes cidades do mundo, a exemplo de Copenhague e Amsterdã, onde, respectivamente, 52% e 57% da população pedalam diariamente, há muito naturalizaram a bicicleta como meio regular de deslocamento cotidiano, seja isoladamente ou combinado a outros modais de transporte coletivo, como ônibus, metrô, VLT, BRT, trem etc.

A despeito da notória ampliação da malha cicloviária em vários municípios brasileiros, alguns dos quais de grande porte, como Brasília, Rio de Janeiro e São Paulo, estudos indicam que os trabalhadores de maior remuneração apresentam menor aceitação ao uso do modal ciclista para os deslocamentos cotidianos casa-trabalho, necessitando, pois, ser estimulados a mudanças em sua cultura de mobilidade.

Nossa proposta vem somar-se a outras que já tramitam nesta Casa, cujo escopo é, justamente, o de criar elemento de estímulo ao uso da bicicleta nos deslocamentos urbanos cotidianos dos servidores públicos e, no caso das instituições de ensino públicas, também dos estudantes: a implantação de estrutura bicicletária para uso do ciclista. Para aqueles que, independentemente dessas facilidades, já optaram pelo modal ciclístico, nossa proposta servirá, ao menos, para oferecer maior segurança.

Sites especializados em ciclismo de fato apontam a falta de bicicletários seguros e de vestiários equipados com recursos para banho e troca/guarda de roupas como dois dos principais elementos de dificuldade no uso de bicicleta para fins de trabalho em cidades ou áreas onde há boa malha cicloviária instalada. Não raro, empresas privadas e públicas, bem assim órgãos da administração pública direta e indireta são alvos de demandas provenientes dos trabalhadores com vistas à implantação dessas melhorias.

No ano de 2013, a sede da Petrobrás, na cidade do Rio de Janeiro, foi objeto de ampla mobilização dos servidores em favor da instalação de um bicicletário no novo prédio. Lastimavelmente, à ocasião, a empresa ofereceu a seguinte resposta ao justo pleito dos trabalhadores: *“Tendo em vista a falta de ciclovias e de segurança para os ciclistas no centro do Rio de Janeiro, a Petrobras não incentiva o uso de bicicleta como meio de transporte para a força de trabalho. Por essa razão, não haverá bicicletário no Centro Empresarial Senado.”* No mesmo ano, a empresa Itaú Unibanco inaugurava seu segundo conjunto de bicicletários-vestiários: o primeiro no bairro do Jabaquara; e este na região da Bela Vista, fazendo uso de contêineres marítimos como vestiários.

Cumpramos destacar, por fim, nossa condição climática tropical para reforçar a relevância dos vestiários na estrutura bicicletária aqui proposta. Em virtude do forte calor que caracteriza a maior parte do território brasileiro na maioria dos meses do ano, é seguro que o estímulo aqui pretendido dependa não apenas de vias reservadas ao ciclismo e locais seguros para a guarda de bicicletas, mas, sempre que possível, da existência de vestiários onde o ciclista possa tomar banho e trocar suas roupas, antes de dar início à sua jornada diária de trabalho ou estudo. Essa seria, a nosso ver, uma estrutura bicicletária mínima para a promoção do estímulo pretendido. Contudo, tendo em vista

detalhamentos técnicos e especificidades que porventura caracterizem este ou aquele edifício público, optamos por deixar a cargo do regulamento a caracterização da estrutura bicicletária que pretendemos ver implantada nos órgãos públicos brasileiros.

Propomos, outrossim, que a implantação de estruturas bicicletárias pela Administração Pública corra à conta de recursos orçamentários próprios aos respectivos órgãos, entidades, unidades e afins, sendo permitido o uso de recursos do Programa Dinheiro Direto na Escola – PDDE para a instalação dessa facilidade nas escolas de educação básica. Entendemos que, sendo de uso estendido aos estudantes, as estruturas bicicletárias aqui propostas constituem-se em melhorias infraestruturais físicas da escola, encontrando, pois, amparo no art. 23 da Lei nº 11.947, de 2009.

Entendemos que a exigência apresentada na presente proposta, ainda que necessária e até urgente, demanda tempo para sua plena execução, razão pela qual concedemos o prazo máximo de quatro anos contados a partir da promulgação da Lei.

Pelo exposto, solicitamos apoio dos nobres pares para a aprovação da presente proposta.

Sala das Sessões, em de de 2016.

Deputado **MÁRIO HERINGER**

PDT/MG