

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

PROJETO DE LEI Nº 6.474, DE 2009

Institui o Programa Bicicleta Brasil, para incentivar o uso da bicicleta visando a melhoria das condições de mobilidade urbana.

Autor: Deputado **Jaime Martins**

Relator: Deputado **José Paulo Tóffano**

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe tem por objetivo a instituição do Programa Bicicleta Brasil (PBB), para incentivar a inserção da bicicleta como meio de transporte, visando a melhoria das condições de mobilidade urbana. O PBB, a ser implementado em todas as cidades com mais de vinte mil habitantes, deverá guiar-se por uma série de diretrizes, entre as quais:

- a criação de uma cultura favorável aos deslocamentos ciclovitários, como modalidade de deslocamento eficiente e saudável;
- a redução nos índices de emissão de poluentes; e
- a melhoria da qualidade de vida nos centros urbanos e das condições de saúde da população.

Além de seu objetivo macro, o PBB busca alvos específicos, a saber:

- o apoio a estados e municípios na construção de ciclovias, ciclofaixas e sistemas ciclovitários urbanos, bem como na instalação de bicicletários públicos e equipamentos de apoio ao usuário;
- a promoção da integração do modal bicicleta aos modais do sistema de transporte público coletivo;
- a promoção de campanhas de divulgação dos benefícios do uso da bicicleta como meio de transporte;
- a implantação de políticas de educação para o trânsito que promovam o uso da bicicleta e a sua boa convivência com os demais veículos; e
- o estímulo à implantação de rotas intermunicipais seguras para o deslocamento ciclovitário, voltadas para o turismo e o lazer.

O texto prevê que o PBB deverá integrar a Política Nacional da Mobilidade Urbana e ser coordenado pelo órgão federal responsável pela referida política pública. A implementação das ações do PBB deverá ser efetivada, nos termos da proposta, pelos órgãos e entidades estaduais e municipais das áreas de desenvolvimento urbano, trânsito e mobilidade urbana, assim como por organizações não governamentais com atuação relacionada ao uso da bicicleta como meio de transporte e lazer e por empresas do setor produtivo, por meio de contrato ou parceria público-privada. O estabelecimento das formas de acompanhamento e avaliação dos resultados do PBB ficará a cargo da regulamentação, devendo ser garantida a participação de representantes dos agentes envolvidos na implementação do Programa e de representantes de instituições de ensino e pesquisa nas áreas de desenvolvimento urbano, trânsito e mobilidade urbana.

Fica definido que a atuação dos órgãos governamentais e não governamentais no âmbito do PBB deverá ser voltada para ações que contemplem, entre outros:

- estímulo ao desenvolvimento de projetos de infraestrutura cicloviária;
- a construção de bicicletários em terminais do sistema de transporte público coletivo;
- a instalação de paraciclos ao longo das vias de circulação e nos locais de grande fluxo de pessoas; e
- a instalação de equipamentos de apoio aos usuários da malha cicloviária.

Nas cidades com mais de quinhentos mil habitantes, exige-se que as ações do PBB sejam compatíveis com o que determina o plano de transporte urbano integrado, obrigatório nos termos do art. 41 da Lei nº 10.257, de 2001 (Estatuto da Cidade).

Para garantir a implementação do PBB, a proposta indica as fontes de recursos que poderão ser utilizadas, entre as quais merecem destaque as parcelas:

- da receita de arrecadação das multas de trânsito, na forma estabelecida pelo art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), e
- dos recursos da CIDE-combustíveis, de que trata a Lei nº 10.636, 30 de dezembro de 2002, na forma a ser determinada em regulamento.

Para que isso seja possível, o projeto de lei faz a compatibilização da legislação existente, alterando o art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro e o art. 6º da Lei nº 10.636/2002. A cláusula de vigência fixa um prazo de noventa dias, a contar da publicação oficial, para que a lei oriunda da proposição sob análise entre em vigor.

O autor afirma, na justificação de sua proposta, que espera, com essa iniciativa, contribuir para o enfrentamento daquele que ele considera um dos grandes desafios do Poder Público nos tempos atuais, isto é, a melhoria das condições de mobilidade urbana. Ele defende o programa proposto como um meio, já adotado em outros países, para buscar a sustentabilidade dos centros urbanos, o que inclui, entre outros objetivos, a redução na emissão de poluentes e de gases do efeito estufa.

Analisada pela Comissão de Viação e Transportes, a proposição logrou aprovação sem reparos. Logo após o exame por esta Comissão de Desenvolvimento Urbano, a matéria deverá seguir, em regime de apreciação conclusiva, para as Comissões de Finanças e Tributação (mérito e adequação financeira e orçamentária) e de Constituição e Justiça e de Cidadania (constitucionalidade e juridicidade). Durante o prazo regimental de cinco sessões, não foram apresentadas emendas neste Órgão Técnico.

É o nosso relatório.

II – VOTO DO RELATOR

Têm razão o Deputado Jaime Martins, autor da proposta, e a Deputada Rita Camata, relatora na Comissão de Viação e Transportes (CVT), ao identificarem a questão da mobilidade urbana como um dos grandes desafios dos tempos atuais. Em nosso país, podemos dizer que parte significativa dos problemas hoje existentes derivam de décadas de políticas públicas que priorizaram o transporte privado, em detrimento do transporte público coletivo. Além disso, a matriz do transporte de passageiros em geral, incluindo o transporte urbano, é fortemente calcada na modalidade rodoviária. Essa conjuntura tem provocado, ao longo dos anos, trânsito cada vez mais congestionado, excesso de poluição ambiental e aumento dos níveis de consumo de combustíveis, sem esquecer, no âmbito macro, os problemas climáticos derivados do aquecimento global.

Faz-se imperativo, portanto, que os governos estudem e coloquem em prática outras alternativas, mais sustentáveis, para os deslocamentos urbanos. Restringir o uso de automóveis particulares e investir em transporte de massa sobre trilhos são algumas das medidas que vêm sendo adotadas por administradores públicos, não só nas grandes cidades brasileiras, mas no mundo todo. Outra vertente que não pode ser esquecida é a do transporte não motorizado, o qual durante muito tempo foi esquecido e tratado como uma opção que só era praticada por absoluta falta de acesso aos meios convencionais de transporte.

Atualmente, a maneira de encarar o transporte não motorizado é completamente diferente. Considerado uma modalidade a ser integrada às demais, esse tipo de transporte, particularmente o realizado por meio de bicicletas, apresenta-se como modalidade atrativa que vem sendo enfaticamente incentivada em diversos países europeus, como França, Bélgica Holanda e Alemanha. Até mesmo algumas cidades brasileiras, como Joinville e Blumenau, em Santa Catarina, já acordaram para essa nova realidade e estão buscando maneiras de promover o tráfego seguro de bicicletas, como a reserva de espaços apropriados e a supressão de barreiras arquitetônicas, juntamente com campanhas de educação para a boa convivência no trânsito.

Entretanto, podemos dizer que o uso da bicicleta como meio de transporte não tem recebido a devida atenção quando da formulação de políticas públicas no Brasil. A regra geral é que os ciclistas carecem de local próprio para circular, precisando disputar com os veículos um espaço na via pública, em meio à falta de segurança, o que gera inúmeros acidentes, muitas vezes com vítimas fatais.

Vem em boa hora, portanto, a proposição em apreço, ao criar um programa, denominado Programa Bicicleta Brasil (PBB), para incentivar a inserção da bicicleta como meio de transporte, visando a melhoria das condições de mobilidade urbana. O alvo desse programa são as cidades com mais de vinte mil habitantes, corte esse que, como bem observou a relatora que examinou a proposta na CVT, não poderia ser mais adequado, por ser o mesmo adotado pela Constituição Federal para a obrigatoriedade de elaboração de plano diretor de desenvolvimento urbano.

Com a implantação do PBB, cidades que já desenvolvem ações para valorizar o transporte por bicicleta contarão com maior apoio, particularmente financeiro, e aquelas que ainda não o fazem se sentirão

estimuladas a iniciar um planejamento nesse sentido. Concordamos com o parecer aprovado pela CVT quanto ao acerto da proposta em não oferecer uma saída simplista e linear, como seria a obrigação pura e simples de construção de ciclovias em todas as cidades brasileiras. Ao limitar-se a indicar as diretrizes a serem seguidas e as ações que poderão compor a implementação do PBB, o texto consegue respeitar a diversidade dos cenários que compõem a realidade nacional e, por isso mesmo, é mais efetivo. Igualmente acertadas e já comentadas no brilhante parecer aprovado pela CVT, são as várias ações previstas no âmbito do PBB e as fontes de recursos apontadas para financiar o programa.

Vemos, apenas, um senão na proposta em foco. Trata-se da previsão, encontrada no parágrafo único do art. 5º, segundo a qual nas cidades com mais de 500 mil habitantes, as ações do PBB devem ser compatíveis com o que determina o plano de transporte público integrado, exigido pelo art. 41 do Estatuto da Cidade. Entendemos que deve ficar explícita a necessidade de o referido plano de transporte público integrado contemplar a implantação de ciclovias e a promoção do transporte cicloviário, pois, caso contrário, como as ações do PBB poderão ser compatíveis com o planejamento municipal no setor de transporte e mobilidade?

Diante do exposto, no que compete a esta Comissão, somos pela **aprovação** quanto ao mérito do Projeto de Lei nº 6.474, de 2009, com a emenda anexa.

Sala da Comissão, em de de 2010.

Deputado **José Paulo Tóffano**

Relator

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

PROJETO DE LEI Nº 6.474, DE 2009

Institui o Programa Bicicleta Brasil, para incentivar o uso da bicicleta visando a melhoria das condições de mobilidade urbana.

EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se ao parágrafo único do art. 5º da proposição em epígrafe a seguinte redação:

Art. 5º
Parágrafo único. Nas cidades com mais de 500.000 (quinhentos mil) habitantes, as ações do PBB devem ser compatíveis com o que determina o plano de transporte urbano integrado, exigido pelo art. 41 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade), no qual estarão previstas, obrigatoriamente, a implantação de ciclovias e a promoção do transporte cicloviário.

Sala da Comissão, em de de 2010.

Deputado **José Paulo Tóffano**
Relator