

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

PROJETO DE LEI Nº 3.228, DE 2008

(PLS nº 350/2005)

Altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, (Estatuto da Cidade), para determinar a priorização dos meios de transporte de propulsão humana sobre os motorizados e do transporte coletivo sobre o individual..

Autor: SENADO FEDERAL

Relator: Deputado JOSÉ PAULO TÓFFANO

I – RELATÓRIO

Chega a esta Casa, para efeito de revisão nos termos do art. 65 da Constituição Federal, o projeto de lei supracitado, que pretende alterar a redação do art. 41 do Estatuto da Cidade, de forma a tornar obrigatória a elaboração de plano de transporte urbano integrado, compatível com o plano diretor ou nele inserido, observada a prioridade dos meios de transporte de propulsão humana em relação aos motorizados e do transporte coletivo sobre o individual. A norma legal hoje vigente somente exige o plano de transporte urbano integrado para cidades com mais de quinhentos mil habitantes e não traz diretrizes específicas.

Despachado em regime de prioridade para apreciação, em caráter conclusivo, pelas Comissões de Desenvolvimento Urbano, de Finanças e Tributação e de Constituição e Justiça e de Cidadania, a proposição traz consigo cinco apensos, a saber:

- PL 1.160, de 2007, do Sr. Antônio Bulhões, que acrescenta dispositivo ao art. 41 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, Estatuto da Cidade, para fixar diretriz aplicável aos planos de transporte urbano integrado, no sentido

de adotar ações que favoreçam o pedestrianismo e a implantação de ciclovias, ciclofaixas e faixas exclusivas para o trânsito de veículos motorizados de duas rodas;

- PL 1.422, de 2007, do Sr. Edigar Mão Branca, que estabelece a obrigação de implantação de ciclovias e ciclofaixas nos municípios e rodovias federais;
- PL 3.437, de 2008, da Sra. Manuela Ávila, que dispõe sobre a reserva de local para o estacionamento de bicicletas;
- PL 2.717, de 2007, do Sr. Alexandre Silveira, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a implantação de faixa exclusiva para o trânsito de motocicletas, motonetas e ciclomotores;
- PL 3.211, de 2008, da Sra. Rebecca Garcia, que altera a Lei nº 10.636, de 30 dezembro de 2002, para incluir entre os objetivos essenciais da aplicação dos recursos da CIDE-Combustíveis a construção de ciclovias.

Além disso, ao PL 1.160/07 foi oferecida uma emenda, pelo Sr. Jackson Barreto, que inclui, entre as diretrizes a serem adotadas na elaboração do plano de transporte urbano integrado, a priorização do transporte coletivo sobre o individual.

É o nosso relatório.

II – VOTO DO RELATOR

A saturação do trânsito é um dos principais problemas atuais, não somente no Brasil, mas na maioria dos países com alto índice de urbanização. Durante décadas, por razões que não se deve aqui julgar, a maior parte dos administradores públicos priorizou o transporte individual, em detrimento do coletivo, além de relegar ao esquecimento as demandas dos usuários de bicicletas. O resultado é bem conhecido de todos nós: enormes congestionamentos que aumentou consideravelmente o tempo de deslocamento nos grandes centros urbanos, além de bicicletas e motocicletas que disputam o espaço com os veículos automotores de quatro rodas, comprometendo a segurança de todos.

É preciso, o quanto antes, começar a tomar medidas concretas para reverter esse quadro. Em países altamente desenvolvidos, como a Holanda e a Dinamarca, o pedestrianismo e o transporte de propulsão humana são altamente respeitados e constituem pontos focais importantes das políticas de mobilidade urbana, ao lado do transporte público coletivo.

Ressalte-se, ainda, o lançamento da “Aliança Global pela Ecomobilidade”, realizado durante a Conferência sobre Mudanças Climáticas das Nações Unidas, na Indonésia, em 2007. Surgida primeiramente no Japão, a Aliança tem, entre seus membros, a Associação Internacional de Transporte Público, presente em mais de 90 países, além do apoio formal de Anna Tibaijuka, diretora do Centro Habitat das Nações Unidas. Seu secretário-geral, o arquiteto e urbanista **Konrad Otto-Zimmermann**, é militante do transporte não-motorizado na Alemanha, desde o início da década de 1980, e defende ações para que, no mundo inteiro, boa parte das viagens de automóvel de curta distância possa vir a ser feita por sistemas de transporte locais, sustentáveis e que não emitem gás carbônico.

Como avançar nesse sentido, sem invadir a competência de Estados e, principalmente, dos Municípios, no tocante à legislação urbanística e de trânsito? Concordamos com o Senado Federal que o Estatuto da Cidade, por ser um poderoso instrumento legal à disposição dos administradores municipais, é o meio mais adequado para promover esses novos conceitos.

Note-se que o Estatuto da Cidade limita-se, na sua essência, a orientar e traçar diretrizes e parâmetros gerais a serem adotados pelas políticas de desenvolvimento urbano, cuja execução, por força do art. 182 da Constituição Federal, pertence à esfera municipal. Nessa mesma linha, o objetivo do projeto de lei oriundo do Senado Federal é apenas determinar que, na elaboração do plano de transporte integrado, devem ser priorizados os meios de transporte de propulsão humana em relação aos motorizados e o transporte coletivo sobre o individual.

Pretende-se, com isso, favorecer formas de transporte mais democráticas, menos dispendiosas e ambientalmente mais adequadas, que trazem inúmeros benefícios secundários, como a redução das horas de convívio familiar perdidas nos congestionamentos e a maior autonomia para os jovens em seus deslocamentos. Por outro lado, ao colocar o dispositivo como

uma orientação para a elaboração do plano, permite-se que sejam consideradas as particularidades de cada município, visto que alguns não possuem topografia apropriada ao trânsito de bicicletas.

Note-se que, no Brasil, a utilização da bicicleta como meio de transporte vem crescendo, particularmente entre os segmentos de renda mais baixa da população, como mostra a pesquisa Mobilidade da População Urbana, da Associação Nacional de Transportes Urbanos (NTU), feita no ano de 2006, em 27 cidades. Nessas faixas de menor renda, a economia gerada pela utilização da bicicleta pode ser fundamental na estratégia de sobrevivência econômica das famílias. Assim, ao acolher a idéia lançada pelo Senado Federal estamos contribuindo significativamente para que tais pessoas, que já têm um cotidiano difícil, possam deslocar-se com um mínimo de segurança.

Entendemos, no entanto, que o texto pode ser aperfeiçoado, com a introdução de conteúdo extraído das diversas proposições apensadas. É o caso, por exemplo, de se incluir diretriz no sentido de promover, sempre que possível, a segregação do fluxo de motocicletas, pela delimitação de faixas exclusivas, constante do PL 1.160/07. É o caso, também, da idéia de incluir, no do Código de Trânsito Brasileiro, as mesmas diretrizes referentes a bicicletas, motocicletas, motonetas e ciclomotores, de forma a compatibilizar os dois diplomas legais, aproveitando conteúdo do PL 2.717/07. Quanto à Emenda 01/07, oferecida ao PL 1.160/07, seu intento já se encontra atendido pela proposição principal.

No que concerne ao PL 1.422/07, pode-se considerar que o seu objetivo estaria parcialmente acolhido pela aprovação do projeto principal, à exceção do ponto que pretende a implantação de ciclovias ou ciclofaixas ao longo das rodovias federais. Parece-nos que essa previsão é desnecessária, visto que representa um custo desnecessário, pois são poucas as viagens realizadas com esse tipo de veículo ao longo de rodovias federais. Quanto à reserva de local para o estacionamento de bicicletas, presente no PL 3.437/08, entendemos que a idéia deve ser adotada na forma de diretriz, visto que a forma excessivamente detalhada da proposição desrespeita o espírito municipalista do Estatuto da Cidade.

Finalmente, levando em conta que as municipalidades necessitarão de recursos para cumprir as diretrizes que estão sendo propostas, julgamos imprescindível a proposta trazida pelo PL 3.211/08, que prevê a

possibilidade de utilização dos recursos da CIDE-Combustíveis para a construção de ciclovias.

Diante do exposto, naquilo que compete a esta Comissão analisar, somos pela **aprovação do PL 3.228, de 2008, de seus apensos e da Emenda 01/07 oferecida ao PL 1.160/07**, na forma do substitutivo apresentado anexo.

Sala da Comissão, em de de 2008.

Deputado JOSÉ PAULO TÓFFANO
Relator

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

PROJETO DE LEI Nº 3.228, DE 2008

(PLS nº 350/2005)

Altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, (Estatuto da Cidade), a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, (Código de Trânsito Brasileiro), e a Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002, para fixar diretriz aplicável aos planos de transporte público integrados e prever a aplicação de recursos da CIDE-Combustíveis na construção de vias segregadas para veículos de duas rodas.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O § 2º de art. 41 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 41

§ 2º Será elaborado um plano de transporte urbano integrado, compatível com o plano diretor ou nele inserido, observadas as seguintes diretrizes:

I – prioridade dos meios de transporte de propulsão humana em relação aos motorizados e do transporte coletivo em relação ao individual;

II – adoção de ações que favoreçam o pedestrianismo e a implantação de ciclovias, ciclofaixas e faixas exclusivas de trânsito para veículos motorizados de duas rodas;

III – reserva de espaço para o estacionamento de bicicletas nos locais de grande fluxo de pessoas e veículos. (NR)”

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 58-A:

“Art. 58-A. Os órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Municípios deverão, no âmbito de sua circunscrição e observadas as características das vias e do trânsito local, priorizar a implantação de faixas exclusivas para motocicletas, motonetas e ciclomotores, bem como de ciclovias ou ciclofaixas, especialmente nos principais corredores de tráfego da área urbana.”

Art. 3º O art. 6º da Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 6º A aplicação dos recursos da Cide nos programas de infra-estrutura de transportes terá como objetivos essenciais:

- I – a redução do consumo de combustíveis automotivos;
 - II – o atendimento mais econômico da demanda de transporte de pessoas e bens;
 - III – a implantação de faixas exclusivas para motocicletas, motonetas e ciclomotores, bem como de ciclovias ou ciclofaixas;
 - IV – a segurança e o conforto dos usuários e a diminuição do tempo de deslocamento dos usuários do transporte público coletivo;
 - V – a melhoria da qualidade de vida da população e a redução das deseconomias dos centros urbanos;
 - VI – a menor participação dos fretes e dos custos portuários e de outros terminais na composição final dos preços dos produtos de consumo interno e de exportação.
- (NR)”

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2008.

Deputado JOSÉ PAULO TÓFFANO
Relator