



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 2.629-A, DE 2011 **(Do Sr. Fábio Faria)**

Obriga a inclusão de ciclovias quando do projeto e da execução de obras rodoviárias federais; tendo parecer da Comissão de Viação de Transportes, pela aprovação, com substitutivo (relator: DEP. JAIME MARTINS).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:
VIAÇÃO E TRANSPORTES; E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (MÉRITO E ART. 54,
RICD).

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

SUMÁRIO

I – Projeto inicial

II – Na Comissão de Viação de Transportes:

- Parecer do relator
- Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão
- Voto em separado

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei obriga a inclusão de ciclovias quando do projeto e da execução de obras de construção, ampliação ou adequação de rodovias federais, dispõe sobre obras em rodovias concedidas e prevê penalidade em caso de descumprimento.

Art. 2º O projeto e a execução de obras de construção, ampliação ou adequação de rodovias federais deverão contemplar o projeto e a execução concomitante de ciclovias.

Art. 3º Sem prejuízo da aplicação de outras sanções cabíveis, incorre em improbidade administrativa, nos termos da Lei nº 8.429, de 2 de junho de 1992, o agente público que:

I – aprovar projeto de construção, ampliação ou adequação de rodovia federal sem que conste o respectivo projeto da ciclovia;

II – liberar recursos destinados ao pagamento parcial ou total de obra rodoviária executada sem a respectiva ciclovia;

III – aceitar a entrega parcial ou total de obra rodoviária executada sem a respectiva ciclovia.

Art. 4º Os projetos em fase de elaboração e as obras em execução terão prazo de 180 (cento e oitenta) dias, a partir da data de entrada em vigor desta Lei, para as devidas adequações.

Parágrafo único. Na hipótese de rodovia federal concedida à administração privada, deverá haver a adequação dos contratos de concessão vigentes, no mesmo prazo previsto no *caput*.

Art. 5º Esta Lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Não resta dúvida, nos dias de hoje, que a questão da mobilidade urbana é um dos principais desafios com que se defronta o Poder Público nas grandes cidades. Altas densidades demográficas e excesso de veículos particulares, em detrimento do transporte público, estão entre as causas desse desafio. Por outro lado, aumento da poluição ambiental e dos tempos de

deslocamento fazem parte das consequências com as quais as pessoas têm que lidar. Por conta disso, boa parte dos agentes públicos e da sociedade, não apenas no Brasil, mas no mundo todo, está despertando para a importância da bicicleta como uma modalidade de transporte urbano, a ser integrada aos demais meios.

Entretanto, pouca gente atentou até agora para o fato de que a bicicleta também é bastante usada para deslocamentos realizados fora das áreas urbanas. No interior do Brasil, e particularmente na região Nordeste, as pessoas utilizam-se da bicicleta tanto para ir da zona rural até a sede do município, como para viagens entre localidades próximas. Infelizmente, fazem isso trafegando pelas rodovias, que são projetadas e construídas apenas para os veículos automotores.

Considerando que nossa cultura ainda não contempla o devido respeito ao ciclista no sistema viário tradicional, temos a receita da tragédia: condutores de veículos e ciclistas envolvidos em acidentes nos quais quem sai perdendo são os últimos. Vidas são perdidas diariamente por falta de condições de segurança para o tráfego de bicicletas ao longo das nossas rodovias.

Para tentar solucionar esse problema, estamos oferecendo à apreciação da Casa o presente projeto de lei, pelo qual se obriga a inclusão de ciclovias quando do projeto e da execução de obras de construção, ampliação ou adequação de rodovias federais.

A proposta prevê a adequação dos contratos de concessão vigentes, assim como dos projetos em fase de elaboração e das obras em fase de execução, para o que fixa um prazo razoável. Com vistas a garantir a plena eficácia da norma, o texto tipifica como improbidade administrativa o ato de aprovar projeto de construção, ampliação ou adequação de rodovia federal sem que conste o respectivo projeto da ciclovia, bem como liberar recursos ou aceitar a entrega parcial ou total de obra rodoviária executada sem a respectiva ciclovia.

Temos plena certeza da importância da matéria, tanto do ponto de vista social, salvando vidas, como econômico, favorecendo os deslocamentos de pessoas e bens em localidades interioranas. Por essa razão, contamos com o apoio de todos para a rápida aprovação desta proposta.

Sala das Sessões, em 01 de novembro de 2011.

Deputado **Fábio Faria**

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI
--

LEI Nº 8.429, DE 2 DE JUNHO DE 1992

Dispõe sobre as sanções aplicáveis aos agentes públicos nos casos de enriquecimento ilícito no exercício de mandato, cargo, emprego ou função na administração pública direta, indireta ou fundacional e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

**CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS**

Art. 1º Os atos de improbidade praticados por qualquer agente público, servidor ou não, contra a administração direta, indireta ou fundacional de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal, dos Municípios, de Território, de empresa incorporada ao patrimônio público ou de entidade para cuja criação ou custeio o erário haja concorrido ou concorra com mais de cinquenta por cento do patrimônio ou da receita anual, serão punidos na forma desta Lei.

Parágrafo único. Estão também sujeitos às penalidades desta Lei os atos de improbidade praticados contra o patrimônio de entidade que receba subvenção, benefício ou incentivo, fiscal ou creditício, de órgão público bem como daquelas para cuja criação ou custeio o erário haja concorrido ou concorra com menos de cinquenta por cento do patrimônio ou da receita anual, limitando-se, nestes casos, a sanção patrimonial à repercussão do ilícito sobre a contribuição dos cofres públicos.

Art. 2º Reputa-se agente público, para os efeitos desta Lei, todo aquele que exerce, ainda que transitoriamente ou sem remuneração, por eleição, nomeação, designação, contratação ou qualquer outra forma de investidura ou vínculo, mandato, cargo, emprego ou função nas entidades mencionadas no artigo anterior.

.....

.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - Relatório

O projeto de lei em exame obriga a inclusão de ciclovias por ocasião do projeto e da execução de obras de construção, ampliação ou adequação de rodovias federais, inclusive em rodovias concedidas à administração privada.

O texto estabelece que o projeto e a execução de obras de construção, ampliação ou adequação de rodovias federais deverão contemplar o projeto e a execução concomitante de ciclovias, tipificando como improbidade administrativa, sem prejuízo da aplicação de outras sanções cabíveis, o fato de o agente público aprovar projeto de construção, ampliação ou adequação de rodovia federal sem que conste a respectiva ciclovia, liberar recursos destinados ao pagamento ou aceitar a entrega, total ou parcial, de obra rodoviária executada sem a respectiva ciclovia.

Fica determinado um prazo de cento e oitenta dias, a partir da data de entrada em vigor da futura Lei, para que sejam feitas as devidas adequações nos projetos que estejam em fase de elaboração e nas obras em execução. O mesmo prazo deverá ser observado para a adequação dos contratos de concessão vigentes no caso de rodovia federal concedida à administração privada. A cláusula de vigência da proposta, por sua vez, prevê um interstício de noventa dias para a entrada em vigor da futura norma.

O autor justifica sua iniciativa argumentando que a bicicleta também é bastante usada para deslocamentos realizados fora das áreas urbanas, tanto para ir da zona rural até a sede do município, como para viagens entre localidades próximas. Infelizmente, fazem isso trafegando pelas rodovias, que são projetadas e construídas apenas para veículos automotores, o que compromete a segurança do trânsito.

Numa primeira análise, opinamos pela rejeição da matéria, considerando a existência de proposição mais abrangente, de nossa autoria, que se encontra em fase mais avançada de tramitação. Entretanto, no decorrer das discussões, a proposta recebeu voto em separado do Deputado Fábio Ramalho, que pondera ser importante aproveitar todas as oportunidades de melhorar as condições de segurança para os cidadãos que se utilizam de bicicletas no trânsito entre a zona rural e os centros urbanos, ou mesmo entre centros urbanos próximos conectados por rodovias federais. Diante dos argumentos apresentados, decidimos reexaminar a matéria, pelo que solicitamos a retirada de pauta do projeto de lei.

Após o análise por esta Comissão de Viação e Transportes, a proposta deverá ser apreciada pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, quanto ao mérito e à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa, em regime ordinário e caráter conclusivo. Durante o prazo regimental, não foram apresentadas emendas na CVT.

É o nosso relatório.

II – Voto do Relator

Concordamos plenamente com o autor da proposta em tela, Deputado Fábio Faria quanto à necessidade de se estimular o Poder Público a tomar medidas destinadas a favorecer o uso da bicicleta como meio de transporte.

Numa primeira análise, entretanto, consideramos negativo o fato de a proposição pretender obrigar a implantação de ciclovias ao longo de rodovias e estradas em todo o país, bem como a adequação de todos os projetos em elaboração e de obras em execução, o que faz pouco sentido, visto ser a bicicleta um veículo adequado para deslocamentos em curtas distâncias. Mesmo considerando o argumento do autor, que aponta o uso da bicicleta para viagens entre a zona rural e a sede do município ou entre localidades próximas, o Brasil é um país continental, com uma malha rodoviária extensa e muita diversidade regional. Não seria razoável exigir ciclovias ao longo de todas as rodovias federais do país, principalmente em regiões onde a distância entre as áreas urbanas é imensa, como no norte e em partes do centro-oeste, onde o fluxo de ciclistas não teria volume suficiente para justificar o investimento. Exigir a implantação de ciclovias às margens de todo e qualquer trecho rodoviário teria como resultado o aumento do custo das obras, sem a garantia do respectivo benefício.

Ponderamos, também, acerca da existência do PL nº 6.474, de 2009, de nossa autoria, que pretende instituir um programa, chamado Bicicleta Brasil, para incentivar o uso da bicicleta visando à melhoria das condições de mobilidade urbana. A referida proposição aponta as diretrizes para a adoção da bicicleta como meio de transporte integrado aos demais modais, os objetivos a serem alcançados pelos agentes públicos em suas políticas de mobilidade urbana, sem impor uma obrigação uniforme para todo o país. O texto também cria condições para apoiar Estados e Municípios que desejarem construir ciclovias, ciclofaixas e sistemas ciclovitários, e instalar bicicletários públicos e equipamentos de apoio ao usuário, inclusive apontando as fontes de recursos a serem utilizados para a implementação das ações previstas.

Nosso primeiro parecer, portanto, concluiu pela rejeição da matéria. Entrementes, com a apresentação do voto em separado do Deputado Fábio Ramalho, surgiram novos argumentos, os quais indicaram a possibilidade de contornar os pontos negativos mencionados anteriormente.

O texto do voto em separado destaca a importância de se aproveitar as oportunidades de melhorar as condições de segurança para as pessoas que usam bicicletas nos seus deslocamentos entre a zona rural e os centros urbanos, ou mesmo entre localidades próximas conectadas por rodovias federais. Como alternativa ao texto original, sugere que a implantação e manutenção de ciclovias se dê no âmbito dos processos de concessão de rodovias federais à iniciativa privada.

Assim, em vez de se estabelecer a referida obrigação em toda extensão da malha federal brasileira, o que resultaria nos problemas apontados em nosso primeiro parecer, a infraestrutura ciclovitária seria exigida apenas nas rodovias federais que tiverem suas concessões celebradas ou renovadas a partir da nova norma legal. Mesmo nesses casos, a implantação de ciclovias será exigida apenas em áreas urbanas e trechos rurais de até trinta quilômetros de extensão a partir do

perímetro urbano de cada Município, desde que tecnicamente viáveis. Entende-se que, com a inclusão dos custos correspondentes no projeto do trecho rodoviário objeto de concessão, seria possível viabilizar os investimentos necessários à obra.

Parece-nos uma opção adequada, visando trazer melhores condições de segurança para os trabalhadores das zonas rurais, que passariam a ter um ganho com a concessão de trechos à iniciativa privada, facilitando seu deslocamento para os centros urbanos. Ademais, o fato de se restringir aos trechos concedidos, torna a proposta complementar ao Programa Bicicleta Brasil, objeto do PL nº 6.474/2009, que visa apoiar Estados e Municípios na implantação de infraestrutura cicloviária e equipamentos de apoio ao usuário, nos trechos sob administração do poder público. Para facilitar a adequação dos editais, achamos por bem prever um prazo de 180 dias para a entrada em vigor da exigência.

Diante do exposto, somos pela **aprovação** quanto ao mérito do Projeto de Lei nº 2.629, de 2011, na forma do substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em 28 de maio de 2014.

Deputado **Jaime Martins**
Relator

Substitutivo ao Projeto de Lei nº 2.629, de 2011

Obriga a previsão de implantação de ciclovias como parte integrante dos contratos de concessão de exploração de rodovias federais, nos termos que especifica.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 6º Esta Lei condiciona a concessão de exploração de rodovias federais à previsão de implantação de ciclovias nas áreas urbanas cortadas pela rodovia e nos trechos rurais de até trinta quilômetros de extensão a partir do perímetro urbano, nos termos que especifica, bem como à previsão de conservação e manutenção das ciclovias que vierem a ser implantadas.

Art. 7º Os contratos de concessão de exploração de rodovias federais firmados após a vigência desta Lei devem prever a obrigação de o concessionário implantar ciclovias nas áreas urbanas cortadas pela rodovia e nos trechos rurais de até trinta quilômetros de extensão a partir do perímetro urbano de cada Município.

§ 1º A implantação de ciclovias nos termos do *caput* poderá ser dispensada pelo poder concedente em trechos que apresentem inviabilidade técnica, devidamente comprovada por órgão técnico competente.

§ 2º Fica o concessionário obrigado a fazer a conservação e a manutenção das ciclovias implantadas nos termos do *caput*, preservando suas características operacionais, durante todo o período de duração do respectivo contrato.

Art. 8º No caso de contratos de concessão vigentes na data de publicação desta Lei, a obrigação de implantação de ciclovias, assim como de sua conservação e manutenção, deverá ser incluída por ocasião da respectiva renovação contratual.

Art. 9º Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em 28 de maio de 2014.

Deputado **Jaime Martins**
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou o Projeto de Lei nº 2.629/2011, com substitutivo, nos termos do parecer do relator, Deputado Jaime Martins. O Deputado Fábio Ramalho apresentou voto em separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Arnaldo Faria de Sá - Presidente, Jesus Rodrigues - Vice-Presidente, Edinho Araújo, Edson Ezequiel, Gonzaga Patriota, Hugo Leal, Jaime Martins, Julio Lopes, Marinha Raupp, Mauro Mariani, Paulão, Pedro Fernandes, Wellington Fagundes, Zoinho, Alexandre Santos, Edinho Bez, Gladson Cameli, Jose Stédile e Ricardo Izar.

Sala da Comissão, em 5 de novembro de 2014.

Deputado **ARNALDO FARIA DE SÁ**
Presidente

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO

Obriga a previsão de implantação de ciclovias como parte integrante dos contratos de concessão de exploração de rodovias federais, nos termos que especifica.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei condiciona a concessão de exploração de rodovias federais à previsão de implantação de ciclovias nas áreas urbanas cortadas pela rodovia e nos trechos rurais de até trinta quilômetros de extensão a partir do perímetro urbano, nos termos que especifica, bem como à previsão de conservação e manutenção das ciclovias que vierem a ser implantadas.

Art. 2º Os contratos de concessão de exploração de rodovias federais firmados após a vigência desta Lei devem prever a obrigação de o concessionário implantar ciclovias nas áreas urbanas cortadas pela rodovia e nos trechos rurais de até trinta quilômetros de extensão a partir do perímetro urbano de cada Município.

§ 1º A implantação de ciclovias nos termos do caput poderá ser dispensada pelo poder concedente em trechos que apresentem inviabilidade técnica, devidamente comprovada por órgão técnico competente.

§ 2º Fica o concessionário obrigado a fazer a conservação e a manutenção das ciclovias implantadas nos termos do caput, preservando suas características operacionais, durante todo o período de duração do respectivo contrato.

Art. 3º No caso de contratos de concessão vigentes na data de publicação desta Lei, a obrigação de implantação de ciclovias, assim como de sua conservação e manutenção, deverá ser incluída por ocasião da respectiva renovação contratual.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em 05 de novembro de 2014.

Deputado ARNALDO FARIA DE SÁ
Presidente

VOTO EM SEPARADO

RELATÓRIO:

O presente projeto de lei obriga a inclusão de ciclovias por ocasião do projeto e da execução de obras de construção, ampliação ou adequação de rodovias federais, inclusive em rodovias concedidas à administração privada. Para as rodovias federais que tenham projetos em fase de elaboração ou obras em execução, a proposição estabelece um prazo de cento e oitenta dias, a partir da data de entrada em vigor da Lei, para que sejam feitas as devidas adequações.

O autor justifica sua iniciativa demonstrando a importância do uso da bicicleta nos deslocamentos realizados fora das áreas urbanas, tanto para ir da zona rural até a sede do município, como para viagens entre localidades próximas. Como se utilizam das rodovias, e as mesmas são projetadas e construídas apenas para veículos automotores, os ciclistas ficam expostos a acidentes que frequentemente lhes são fatais.

O Relator argumenta que a proposta, ao exigir a implantação de ciclovias às margens de todo e qualquer trecho rodoviário federal, vai encarecer significativamente as obras, sem que haja garantia do respectivo benefício (qual seja, o efetivo uso das mesmas pelos ciclistas para se deslocarem entre diferentes localidades).

É o nosso relatório.

VOTO:

Inicialmente, concordamos com o autor da proposta quanto à necessidade de se estimular o Poder Público a tomar medidas destinadas a favorecer o uso da bicicleta como meio de transporte. Porém, concordamos em parte com as ressalvas do Relator quanto a efetividade da medida a ser aplicada a todos os trechos de rodovias federais a serem submetidos a obras ou concessões.

Não há que se perder, entretanto, a oportunidade de melhorar as condições de segurança para os cidadãos que se utilizam de bicicletas no trânsito entre a zona rural e os centros urbanos, ou mesmo entre centros urbanos próximos conectados por rodovias federais. Além disso, acreditamos que, se impostos como condição dos processos de concessão à iniciativa privada das rodovias federais, os investimentos

não são apenas viáveis, mas trariam grande benefício a uma fração desprivilegiada da população brasileira. Os moradores e trabalhadores das zonas rurais, que normalmente veem nas rodovias mais prejuízos do que benefícios para suas vidas, passariam a ter um ganho com a concessão de trechos à iniciativa privada, facilitando seu traslado para os centros urbanos.

Assim, apresentamos este substitutivo propondo a imposição da construção e manutenção de ciclovias para as rodovias federais que tiverem suas concessões celebradas ou renovadas a partir da data de publicação dessa Lei. Além disso, atinentes à observação de que a bicicleta se apresenta como meio de transporte comum em trechos curtos, propomos a instalação das ciclovias nas áreas urbanas e nos trechos rurais de até trinta quilômetros que conectem áreas urbanas. Nesse cenário, o investimento é viável e a utilidade das ciclovias facilmente comprovada pelo uso que já se faz das rodovias.

Pelo exposto, contamos com o apoio dos nobres pares e votamos pela APROVAÇÃO do PL nº 2.629, de 2011 na forma do substitutivo em anexo.

Sala da Comissão, em 22 de maio de 2013.

Deputado FÁBIO RAMALHO
PV/MG

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 2.629, DE 2011

Obriga a inclusão de ciclovias quando da celebração ou renovação dos contratos de concessão de rodovias federais.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei condiciona a concessão de exploração de rodovias federais à instalação de ciclovias ao longo da rodovia, nos termos que especifica.

Art. 2º Nos contratos de concessão ou renovação de exploração de rodovias federais, fica obrigado o concessionário a instalar ciclovias nas áreas urbanas da rodovia ou nos trechos rurais de até trinta quilômetros entre os centros urbanos dos municípios limítrofes.

§ 1º A instalação de ciclovias poderá ser dispensada pelo poder concedente em trechos que apresentem absoluta inviabilidade técnica, devidamente comprovada por órgão técnico competente.

§ 2º Uma vez instaladas, ficará o concessionário obrigado a fazer a conservação das ciclovias, preservando suas características operacionais.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 22 de maio de 2013.

Deputado FÁBIO RAMALHO

PV/MG

FIM DO DOCUMENTO