

## COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

### PROJETO DE LEI Nº 4.800, DE 2012

Reconhece o uso da bicicleta como modalidade de transporte regular, obrigando a previsão de um percentual de ciclovias em função da extensão da malha viária urbana.

**Autor:** Deputado AUDIFAX

**Relatora:** Deputada ROSANE FERREIRA

#### I - RELATÓRIO

A proposição em epígrafe obriga o reconhecimento da bicicleta como modalidade de transporte regular, de caráter individual, exigindo a previsão de um percentual mínimo de ciclovias ou ciclofaixas quando do projeto e da execução de obras de construção, ampliação ou adequação de vias urbanas. Esse percentual mínimo deverá ser calculado em relação à extensão da via urbana destinada à circulação de veículos automotores que seja objeto de construção, ampliação ou adequação e variará de acordo com a população do município, tendo os seguintes valores mínimos:

- dez por cento nos municípios com população até vinte mil habitantes;
- vinte e cinco por cento nos municípios com população acima de vinte e até cinquenta mil habitantes;
- cinquenta por cento nos municípios com população acima de cinquenta mil e até duzentos mil habitantes;
- setenta e cinco por cento nos municípios com população acima de duzentos mil habitantes.

O texto da proposta ainda prevê que, nos municípios obrigados à elaboração de plano de transporte urbano integrado, conforme disposto no § 2º do art. 41 do Estatuto da Cidade, o referido plano deve incluir a implantação gradual de ciclovias e ciclofaixas correspondentes a toda a extensão das vias urbanas destinadas à

circulação de veículos automotores. Prevê, também, que os projetos em fase de elaboração e as obras em execução terão prazo de 180 dias, a partir da data de entrada em vigor da lei que vier a se originar da proposta, para as devidas adequações.

Para garantir o cumprimento das obrigações mencionadas, o projeto de lei tipifica como improbidade administrativa, sem prejuízo da aplicação de outras sanções cabíveis, o Prefeito ou outro agente público que aprovar projeto de construção, ampliação ou adequação de vias urbanas que não incluir o percentual mínimo de ciclovias determinado pela nova norma, liberar recursos destinados ao pagamento parcial ou total de obra viária desconforme ou aceitar a entrega parcial ou total de obra viária nessas condições. Finalmente, é estabelecido prazo de 60 dias para a entrada em vigor da nova norma.

Em sua justificação, o autor defende que os crescentes problemas de mobilidade urbana, ocasionados em grande parte pelo excesso de veículos automotores particulares nas ruas, traduzidos em congestionamentos cada vez maiores, impõem uma revisão do modelo largamente adotado ao longo dos anos, que conferiu prioridade a esses veículos nas políticas públicas.

Além desta Comissão de Desenvolvimento Urbano (CDU), a proposta deve ser analisada pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa, em caráter conclusivo e regime ordinário de tramitação. Durante o prazo regimental, não foram apresentadas emendas neste Órgão Técnico.

É o relatório.

## **II – VOTO DA RELATORA**

Em numerosos países, a utilização da bicicleta como meio de transporte é uma realidade inquestionável. Há décadas, a sociedade e os governos têm conferido a essa alternativa o mesmo *status* do transporte motorizado, o que se traduz na oferta de boa infraestrutura para o usuário de bicicleta nos centros urbanos. Em países como Alemanha, Holanda e Bélgica, para citar apenas alguns, as pessoas podem circular de bicicleta com segurança, bem como levá-las em vagões do metrô ou de trens regionais.

No Brasil, ao contrário, a bicicleta tem sido vista como um equipamento de lazer ou, quando muito, como meio de transporte adotado apenas por aqueles que, devido à carência financeira, não dispõem de meios para usufruir de “algo melhor”. Recentemente, o quadro dá sinais de que começa a mudar. As pessoas, particularmente em grandes centros urbanos, estão encontrando na bicicleta uma forma econômica de fugir dos congestionamentos, além de reconhecer seus efeitos positivos sobre o meio ambiente, por reduzir as emissões de gases que contribuem com o efeito estufa, e sobre a saúde pública, por representar uma forma de combate ao sedentarismo e seus males.

Entretanto, visto que esse é um movimento recente, ainda não temos infraestrutura suficiente para permitir que os deslocamentos sejam feitos com segurança. Assim, é bastante oportuna a medida intentada pela proposição em foco, no sentido de exigir a previsão de um percentual mínimo de ciclovias ou ciclofaixas quando do projeto e da execução de obras de construção, ampliação ou adequação de vias urbanas. Com isso, teremos, a médio e longo prazo, o aumento da malha viária destinada ao transporte não motorizado.

Discordamos, apenas, do dispositivo que pretende fixar, com base na população de cada município, os percentuais de ciclovias e ciclofaixas a serem exigidos. Ora, o uso intensivo da bicicleta como meio de transporte não depende apenas do montante de população municipal, mas de outros fatores, como a topografia da região onde o município se encontra, por exemplo, que pode desfavorecer a adoção da bicicleta por parte da população. Por outro lado, um município litorâneo, mesmo que possua população residente de poucos mil habitantes, poderá ter uso intensivo da bicicleta durante os meses de temporada turística, indicando a necessidade de uma extensão maior de ciclovias ou ciclofaixas.

Somos um País com mais de 5,6 mil municípios, que representam realidades não somente distintas, mas, por vezes, opostas. Sabiamente, o legislador constituinte deixou a cargo do poder público local as principais competências acerca do desenvolvimento urbano, como a promoção do adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano (art. 30, inciso VIII, da Carta Magna) e a execução da política de desenvolvimento urbano, que tem no plano diretor seu instrumento maior (art. 182, *caput* e § 1º). Essa distribuição de competências permite que a municipalidade adote, preferencialmente com a participação da sociedade, as decisões mais apropriadas para responder às demandas locais.

Entendemos, portanto, que é necessário um ajuste na redação dos parágrafos do art. 2º da proposta, de forma a respeitar as competências municipais em matéria de desenvolvimento urbano. Tomando por exemplo o próprio Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001), que remete à lei municipal o detalhamento dos principais instrumentos urbanísticos que disciplina, sugerimos que o percentual de ciclovia a ser implantado seja definido em lei municipal, de acordo com as particularidades locais. Para evitar que a regra seja burlada, indicamos um percentual mínimo a ser respeitado em todos os casos.

Outro ponto a ser ajustado diz respeito à necessidade de deixar claro que o percentual de ciclovias ou ciclofaixas a serem implantadas deve ser calculado em função da extensão da via urbana destinada à circulação de veículos automotores que seja objeto de construção, ampliação ou adequação, não em função de toda a malha urbana. Conforme já aponta o § 3º do art. 2º da proposta, a implantação de ciclovias e ciclofaixas correspondentes a toda a extensão da malha urbana deve ser objeto de planejamento de longo prazo, no escopo do plano de transporte urbano integrado, exigível nos termos do § 2º do art. 41 do Estatuto da Cidade.

Diante do exposto, naquilo que compete a esta Comissão analisar, votamos pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 4.800, de 2012, com a emenda anexa.

Sala da Comissão, em 17 de julho de 2013.

**Deputada ROSANE FERREIRA**

Relatora

## COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

### PROJETO DE LEI Nº 4.800, DE 2012

Reconhece o uso da bicicleta como modalidade de transporte regular, obrigando a previsão de um percentual de ciclovias em função da extensão da malha viária urbana.

### EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se aos parágrafos do art. 2º da proposição em epígrafe a seguinte redação:

Art. 2º .....

§ 1º O percentual de que trata o *caput* será calculado especificamente em função da extensão da via urbana destinada à circulação de veículos automotores que seja objeto de construção, ampliação ou adequação.

§ 2º O percentual de que trata o *caput* será definido em lei municipal, de acordo com as particularidades locais, não podendo ser inferior a 10 (dez) por cento.

§ 3º Nos municípios obrigados à elaboração de plano de transporte urbano integrado, conforme disposto no § 2º do art. 41 do Estatuto da Cidade, o referido plano deve incluir a previsão de implantação gradual de ciclovias e ciclofaixas, em percentual correspondente a toda a extensão da malha urbana destinada à circulação de veículos automotores.

Sala da Comissão, em 17 de julho de 2013.

**Deputada ROSANE FERREIRA**

Relatora