

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

PROJETO DE LEI Nº 2.629, DE 2011

Obriga a inclusão de ciclovias quando do projeto e da execução de obras rodoviárias federais.

Autor: Deputado FÁBIO FARIA

Relator: Deputado VENEZIANO VITAL DO RÊGO

I – RELATÓRIO

Pelo presente projeto de lei, passa a ser obrigatória a inclusão de ciclovias nos projetos e na execução de obras de construção/ampliação/adequação de rodovias federais, inclusive nas rodovias concedidas à iniciativa privada.

Já, em 2012, o projeto foi distribuído à CVT – Comissão de Viação e Transportes, que aprovou o mesmo, com substitutivo, nos termos do parecer (reformulado) do Relator, Deputado JAIME MARTINS, já em 2014. O Deputado FÁBIO RAMALHO apresentou Voto em Separado (contrário) ao parecer original do Relator (2013), tendo ainda oferecido substitutivo ao projeto.

Estas proposições encontram-se agora nesta douta CCJC – Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, onde aguardam parecer acerca de sua constitucionalidade, juridicidade, técnica legislativa e mérito, no prazo do regime ordinário de tramitação.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A iniciativa das proposições em epígrafe é válida, pois, à evidência, só a lei federal pode dispor sobre o projeto e a execução de obras em rodovias federais. A matéria está inserida entre as competências do Congresso Nacional (CF, art. 48, *caput*) e não há reserva de iniciativa a outro Poder (CF, art. 61, *caput*).

Ainda que tenham aumentado os investimentos em espaços exclusivos para pedalar nos últimos anos, as ciclovias das metrópoles brasileiras são, em geral, curtas e isoladas comparadas às das grandes cidades europeias. A maior rede cicloviária do País, a do Rio de Janeiro, corresponde à metade da implantada em Paris. Se a construção de ciclovias não acompanha nem de longe o ritmo da entrada em circulação de novos veículos, a receita para prevenir acidentes está na educação - tanto de motoristas quanto de ciclistas. A cidade de São Paulo, por exemplo, investiu na combinação de programas de conscientização no trânsito e construção de novas ciclovias, e começa a colher os frutos: apesar de contar com apenas 70,7 km de espaço exclusivo para as bicicletas, segundo dados da Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo, houve entre os anos de 2005 a 2011, uma redução 47% das mortes de ciclistas em suas ruas.

O principal risco para quem pedala nas ruas das grandes cidades, dentro ou fora de ciclofaixas ou ciclovias, é mesmo a falta de consideração dos motoristas. No entanto, é necessário que o ciclista respeite alguns princípios para facilitar a convivência com os carros: (i) evitar avenidas de grande fluxo; (ii) usar equipamentos de segurança (Placas de reflexo, Capacete, Luvas, Óculos, Espelhos, Buzina, Farol e sinaleira), roupas claras e de preferência, macacões com refletores; (iii) pedalar a favor do fluxo de veículos, jamais na contramão e; (iv) não escutar música em fones de ouvido na bicicleta, isso pode fazer com que não se escute os carros. Vale frisar que a adoção desses cuidados pelo ciclista, não desobriga os condutores dos veículos maiores do dever contido no Código de Trânsito Brasileiro de zelar pelos veículos menores.

Há de se coadunar que o objetivo proposto pelo Ilustre Autor é a proteção do ciclista em *latu sensu*, mas dando especial foco à parcela de usuários de bicicletas que utilizam esse meio de transporte para

simplesmente percorrer pequenas distâncias entre a zona rural e a sede de seu município, mas que enfrentam grandes perigos ao fazerem a travessia em rodovias federais quem não possuem o mínimo de estrutura que ofereça segurança.

Passando à análise das proposições no seara jurídica, o art. 3º do projeto original é injurídico, pois as condutas a serem reprimidas não atraem o conceito de improbidade administrativa, ligado à desonestidade do agente público. No mérito, o projeto original não nos parece razoável. Fato que nos leva a concordar com os argumentos expendidos pelo colega Relator na Comissão de Viação e Transportes, Deputado FÁBIO RAMALHO.

O substitutivo da Comissão de Viação e Transportes, por sua vez, suprime a injuridicidade apontada no projeto original e dá uma melhor solução legislativa à questão, no mérito. A construção de ciclovias nas áreas urbanas cortadas pela rodovia federal e nos trechos rurais de até 30 (trinta) quilômetros de extensão a partir do perímetro urbano de cada município, desde que não haja inviabilidade técnica, devidamente comprovada pelo órgão técnico competente, é, sem dúvidas, uma proposição mais razoável e viável.

Assim, votamos pela constitucionalidade, juridicidade, boa técnica legislativa e pela aprovação, no mérito do PL nº 2.629/11, na forma do substitutivo da Comissão de Viação e Transportes, que, por sua vez, é constitucional, jurídico e de boa técnica legislativa.

É o voto

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado VENEZIANO VITAL DO RÊGO
Relator