

**PROJETO DE LEI N.º , DE 2017**  
(Da Sra. Iracema Portella)

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para dispor sobre a obrigatoriedade de reserva de vagas destinadas para bicicletas em estacionamentos.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta art. 24-A à Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, entre outras providências, para dispor sobre a obrigatoriedade de reserva de vagas para bicicletas, com paraciclos, em estacionamentos públicos e privados, devidamente sinalizadas, em número equivalente a 5% (cinco por cento) do total, com especificações que atendam às normas técnicas vigentes.

Art. 2º A Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 24-A:

Art. 24-A. Para efeito do disposto no inciso VIII do art. 24, o Plano de Mobilidade Urbana deverá prever reserva de vagas para bicicletas, com paraciclos, em estacionamentos públicos e privados, devidamente sinalizadas, dimensionadas e posicionadas nos termos das normas técnicas vigentes.

Parágrafo único. As vagas a que se refere o *caput* deverão estar disponíveis em número equivalente a, no mínimo, 5% (cinco por cento) do total de vagas de cada estacionamento.

Art. 3º Esta lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

## **JUSTIFICAÇÃO**

A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, institui, entre outras providências, as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, que tem por objetivo promover a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município, constituindo um instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal.

A referida Lei traz, em seu conteúdo, os princípios e as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, entre as quais merece destaque a prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado (art. 6º, II). Entre os objetivos da mesma Política estão a melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade e a promoção do desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades (art. 7º, III e IV).

Considerando que a Lei conferiu, aos órgãos gestores dos entes federativos incumbidos respectivamente do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana, atribuições mínimas, entre as quais a de planejar e coordenar os diferentes modos e serviços, temos observado em nossas cidades, nos últimos anos, um aumento da infraestrutura dedicada ao uso da bicicleta como meio de transporte. Trata-se de medida muito positiva, que traz benefícios não apenas para as condições de mobilidade, mas também para o meio ambiente e a saúde pública.

Entretanto, se o usuário deste meio de transporte atingir o seu destino e não encontrar facilidade e segurança para estacionar, fica comprometido, sem dúvida, todo o êxito da implantação de ciclovias. E isso é exatamente o que vem acontecendo com os adeptos do ciclismo, que ainda enfrentam, entre as inúmeras dificuldades no dia a dia, a falta de locais apropriados para o estacionamento e a guarda da bicicleta.

Esses locais, convém esclarecer, podem ser de dois tipos: os bicicletários, normalmente espaços internos e fechados com suportes para as bicicletas, e os paraciclos, que são estruturas, em geral feitas de metal, para prender as bicicletas, colocadas em estacionamentos, praças e outras áreas. É fácil observar, contudo, que estacionamentos públicos e privados, abertos ou não, costumam ter vagas para automóveis e motocicletas, mas raramente possuem vagas adequadas para bicicletas, com paraciclos.

Garantir essas vagas para bicicletas não implica grande dificuldade, até mesmo porque as bicicletas, ao contrário dos demais veículos, necessitam de pouco espaço para estacionar, sendo possível acomodar cerca de seis a dez vagas para bicicletas no espaço correspondente a uma vaga de veículo. Assim, pode-se conjecturar que a ausência de vagas para bicicletas decorre, antes de tudo, de uma cultura enraizada que ainda privilegia o automóvel.

No intuito de contribuir para mudança desse cenário, estamos propondo este projeto de lei. Nossa intenção é que o Plano de Mobilidade Urbana, previsto no art. 24 da Lei nº 12.587, de 2012, e definido como o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, passe a incorporar a previsão de reserva de vagas para bicicletas, com paraciclos, em estacionamentos públicos e privados, devidamente sinalizadas, em número equivalente a 5% (cinco por cento) do total, com especificações que atendam às normas técnicas vigentes. Note-se, a propósito, que o Plano de Mobilidade Urbana já deve contemplar a definição das áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos (art. 24, VIII). Com o novo dispositivo, torna-se obrigatória a previsão de vagas para bicicletas nesses espaços.

A cláusula de vigência, que prevê noventa dias para a entrada em vigor da nova exigência, destina-se a permitir as adequações necessárias à aplicação da norma.

Na certeza da relevância da matéria, esperamos contar com o apoio de todos os nossos Pares para a rápida aprovação desta iniciativa.

Sala das Sessões, em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2017.

Deputada Iracema Portella (PP-PI)