

**REQUERIMENTO Nº \_\_\_\_\_/2017**

**(Do Sr. Alex Manente)**

Requer realização de visita técnica às companhias de Bus Rapid Transit (BRT) de Belo Horizonte (MG), Brasília (DF), Curitiba (PR), Fortaleza (CE), Goiânia (GO), Porto Alegre (RS), Recife (PE), Rio de Janeiro (RJ), São Paulo (SP) e Uberlândia (MG) para subsidiar os trabalhos da Comissão de Desenvolvimento Urbano, referente à Mobilidade Urbana.

Sr. Presidente,

Requeiro a Vossa Excelência, nos termos regimentais e ouvido o Plenário, a realização de visita técnica às companhias de Bus Rapid Transit (BRT) de Belo Horizonte (MG), Brasília (DF), Curitiba (PR), Fortaleza (CE), Goiânia (GO), Porto Alegre (RS), Recife (PE), Rio de Janeiro (RJ), São Paulo (SP) e Uberlândia (MG) para subsidiar as atividades e metas da Comissão de Desenvolvimento Urbano.

**JUSTIFICAÇÃO**

A Mobilidade Urbana dedica-se ao estudo de alternativas para o aprimoramento da legislação e dos caminhos para que o País alcance melhores condições de deslocamento da população no espaço geográfico das cidades.

Nos últimos anos, o debate sobre a mobilidade urbana no Brasil vem se acirrando cada vez mais, haja vista que a maior parte das grandes cidades do país encontra dificuldades em desenvolver meios para diminuir a quantidade de congestionamentos ao longo do dia e o excesso de pedestres em áreas centrais dos espaços urbanos. Trata-se, também, de uma questão ambiental, pois o excesso de veículos nas ruas propicia maiores índices de poluição, interferindo em problemas climáticos e de saúde pública em larga escala.

Para exemplificar a importância desses meios de transporte, cite-se o estudo da EMBARQ Brasil o qual mostra que, globalmente, passageiros podem

poupar aproximadamente 73 milhões de horas entre os anos de 2007 e 2026 optando pelo BRT. Isso equivale a mais de nove milhões de horas de trabalho, considerando um expediente de oito horas por dia.

Mencione-se ainda um efeito secundário desses sistemas de transporte coletivo urbano, a redução do número de mortes e acidentes no trânsito de diferentes maneiras. Em primeiro lugar, a redução no índice de quilômetros percorridos por veículo resulta em menos motoristas na estrada e em um ambiente mais seguro tanto para eles quanto para pedestres e ciclistas. Em segundo lugar, faixas dedicadas reduzem a interação direta entre os ônibus e os demais veículos, minimizando o risco de colisões.

Estudar e entender casos como de Belo Horizonte (MG), Brasília (DF), Curitiba (PR), Fortaleza (CE), Goiânia (GO), Porto Alegre (RS), Recife (PE), Rio de Janeiro (RJ), São Paulo (SP) e Uberlândia (MG), considerando ainda as peculiaridades dessas cidades e, especialmente, a possibilidade de replicar estes casos a diversos municípios brasileiros é uma tarefa necessária para que possa traçar diretrizes e paralelos a serem aplicados nas políticas públicas de Mobilidade Urbana no país.

Pelo exposto, requiro a Vossa Excelência, nos termos regimentais e ouvido o plenário, a aprovação do presente requerimento.

Sala da Comissão, de junho de 2017.

Deputado ALEX MANENTE

PPS/SP