

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

PROJETO DE LEI Nº 2.764, DE 2015

(Apensado o projeto de lei nº 3.556, de 2015)

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para fortalecer a institucionalização do transporte cicloviário na política de mobilidade urbana.

Autor: SENADO FEDERAL

Relatora: Deputada ANA PERUGINI

I – RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe pretende acrescentar dispositivos à Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que, entre outras providências, institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, para fortalecer a institucionalização do transporte cicloviário na política de mobilidade urbana.

Nesse contexto, acrescenta-se o seguinte:

- o inciso VIII ao § 3º do art. 3º, de forma a considerar as bicicletas públicas de uso compartilhado infraestruturas de mobilidade urbana;
- o inciso XIV ao art. 4º, com o intuito de definir o sistema cicloviário como infraestrutura física e operacional de apoio à mobilidade cicloviária, incluindo ciclovias, ciclofaixas, semáforos, estacionamentos, sinalização e bicicletas públicas de uso compartilhado;
- o inciso V ao art. 18, para colocar entre as atribuições dos Municípios a disponibilização à população de bicicletas públicas de uso compartilhado;

- o inciso VIII ao art. 22, para considerar a implantação de sistema cicloviário como atribuição mínima dos órgãos gestores dos entes federativos incumbidos respectivamente do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana.

- o inciso X ao art. 23, para determinar que os entes federativos possam utilizar, dentre outros instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, a disponibilização de bicicletas públicas de uso compartilhado, que poderão ser utilizadas por qualquer pessoa, por tempo determinado, gratuitamente ou mediante pagamento módico;

- o inciso XII ao art. 24, para estabelecer que o Plano de Mobilidade Urbana, instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, deverá contemplar o sistema cicloviário.

Encontra-se apensado o PL nº 3.556, de 2015, que reconhece o uso da bicicleta como modalidade de transporte regular individual e obriga a previsão de um percentual de ciclovias ou ciclofaixas em projetos ou construção, ampliação ou adequação de vias urbanas destinadas à circulação de veículos automotores. O projeto prevê que esse percentual seja definido em lei municipal, de acordo com as particularidades locais, não podendo ser inferior a dez por cento.

Além disso, o PL apensado determina que todos os municípios obrigados a elaborar o plano de transporte integrado, na forma do § 2º do art. 41 do Estatuto da Cidade, incluam nele a previsão de implantação gradual de ciclovias e ciclofaixas, até abranger toda a extensão da malha urbana destinada à circulação de veículos automotores. A medida propõe o prazo de cento e oitenta dias para a adequação de projetos em fase de elaboração e obras em execução às suas exigências.

Sem prejuízos da aplicação de outras sanções cabíveis, o PL nº 3.556, de 2015, considera incorrer em improbidade administrativa, nos termos da Lei nº 8.429, de 1992, o Prefeito ou outro agente público que:

- aprovar projeto de construção, ampliação ou adequação de vias urbanas sem o percentual previsto para ciclovias ou ciclofaixas;
- liberar recursos para o pagamento parcial ou total de obra viária executada em desobediência às suas determinações;
- aceitar a entrega de obra viária em desacordo parcial ou total com a norma legal.

Nos termos do art. 32, inciso VII, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cumpre a esta Comissão de Desenvolvimento Urbano manifestar-se sobre o mérito da matéria.

As proposições já foram analisadas na Comissão de Viação e Transportes, onde o parecer do Relator, pela aprovação com substitutivo, foi aprovado por unanimidade. Em seguida, elas serão encaminhadas à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, para a análise de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa e a análise de mérito.

As proposições em exame estão sujeitas à apreciação do Plenário e tramitam em rito de prioridade.

Encerrado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas aos projetos.

É o nosso relatório.

II - VOTO DA RELATORA

A proposta em tela vai ao encontro de se garantirem meios que proporcionem a melhoria na qualidade de vida em nossas cidades, ao criar formas que procurem oferecer ao transporte ciclovitário prestígio e atenção na Política Nacional de Mobilidade Urbana, condição essencial para o progresso das políticas públicas de uso da bicicleta nas cidades do nosso Brasil.

Cabe informar que as proposições em exame já foram analisadas na Comissão de Viação e Transportes, onde foram aprovadas

unanimemente, com Substitutivo, nos termos do parecer do relator, Deputado João Paulo Papa.

Salientamos que o parecer citado está muito bem embasado e contém as necessárias explanações sobre as proposições em análise, o que justifica plenamente, também na análise dos aspectos que devem ser regimentalmente observados por esta Comissão de Desenvolvimento Urbano, a adoção do Substitutivo proposto.

Nesse quadro, destacamos alguns pontos desse parecer que julgamos importantes transcrever aqui, tal como segue.

(...)

No Brasil, não faltam exemplos de como o transporte cicloviário vem assumindo postos cada vez mais relevantes na vida das pessoas e das cidades. Também não faltam indicativos de que a legislação pode ser aperfeiçoada em favor desta demanda social, como propõe o autor do PL em tela.

Uma recente pesquisa da Parceria Nacional pela Mobilidade por Bicicleta (2015) traçou o perfil do ciclista brasileiro. A sondagem esclareceu os motivos do uso da bicicleta - 88,1% dos ciclistas utilizam o veículo para ir ao trabalho; 30,5%, para ir à escola/faculdade; 59,2% utilizam a bicicleta para fazer compras; e 76%, para atividades de lazer.

Dentre os problemas encontrados no dia a dia pelos usuários de bicicleta, a pesquisa mostrou que 34,6% apontaram a educação no trânsito como principal problema; para 26,6%, a falta de infraestrutura cicloviária é o grande dilema para quem usa bicicleta; e 22,7% indicaram a questão da segurança no trânsito.

Quando instados a apontar qual seria a motivação para pedalar mais, 50% disseram que seria a infraestrutura cicloviária; 21,5%, a segurança no trânsito; 11,8%, a segurança pública; e 5,9% a existência de estacionamento para bicicletas.

O projeto de lei, portanto, acerta quando insere na Política Nacional de Mobilidade Urbana as diretrizes relativas à infraestrutura cicloviária. Há casos, por todo o Brasil, de cidades que já avançaram

nessa questão e estão a comprovar que, quanto melhor a infraestrutura, mais uso se faz da bicicleta.

(...)

Participaram da discussão sobre este PL representantes das seguintes instituições: Associação Brasileira de Ciclistas; Associação Nacional de Transportes Públicos; Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana da Baixada Santista; Fórum Paulista de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana; Subsecretaria de Estado dos Assuntos Metropolitanos do governo do Estado de São Paulo.

Uma síntese das contribuições oferecidas ao relator abrange os seguintes pontos:

a) o fomento ao sistema de bicicletas públicas de uso compartilhado;

b) inserção do transporte cicloviário no Plano Diretor dos municípios, observadas as questões de segurança;

c) mecanismos mais efetivos para o cumprimento das determinações legais quanto ao transporte cicloviário; d) trabalho conjunto dos municípios integrantes de regiões metropolitanas; Câmara dos Deputados Comissão de Viação e Transportes;

e) protagonismo do ente municipal em relação ao transporte cicloviário;

f) realização de campanhas educativas visando o esclarecimento das normas.

Com o intuito de melhor atender à demanda daqueles que já utilizam a bicicleta como meio transporte - bem representadas na pesquisa da Parceria Nacional pela Mobilidade por Bicicleta -, e também mediante as boas experiências verificadas na Baixada Santista, região marcada pelo uso da bicicleta, sugerimos algumas adequações no texto do projeto de lei em análise.

Inicialmente, sugerimos a alteração do § 2º do art. 41 do Estatuto da Cidade, que determina as condições da obrigatoriedade do Plano Diretor para as cidades brasileiras. A proposta é incluir a previsão de implantação gradual de ciclovias e ciclofaixas nas

idades com mais de quinhentos mil habitantes, no contexto do plano de transporte integrado compatível com o plano diretor. A alteração do Estatuto da Cidade se dá na direção do que foi proposto pelo deputado Carlos Henrique Gaguim, no PL apenso. Outros aspectos deste PL foram rejeitados porque lançam para a municipalidade desafios e penalidades que julgamos distantes da realidade.

Na lei que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, sugerimos a criação de capítulo próprio referente às diretrizes para a regulação do transporte cicloviário. Acreditamos que, desta forma, o transporte cicloviário alcançará a necessária visibilidade e posição para alavancar as políticas públicas direcionadas ao uso da bicicleta e também passará a permear todo o conteúdo da norma, tornando desnecessárias alterações visando inserir a questão a cada capítulo da norma.

Concordamos plenamente com a preocupação central do proponente com a infraestrutura destinada ao transporte cicloviário – ciclofaixas; locais adequados para o estacionamento das bicicletas e implantação de sistemas de bicicletas públicas de uso compartilhado. Entretanto, sugerimos alterações para melhor adequar a proposta ao corpo da lei.

Acreditamos, informados pelas experiências em curso no país, que o avanço institucional, legal e físico do transporte cicloviário nas cidades depende de um marco legal com diretrizes gerais claras e que os projetos em análise oferecem a oportunidade de aperfeiçoarmos o marco legal vigente.

Diante do exposto, nos aspectos em que cabe análise desta Comissão, somos pela APROVAÇÃO do PL nº 2.764, de 2015, e do PL nº 3.556, de 2015, na forma do Substitutivo aprovado na Comissão de Viação e Transportes.

Sala da Comissão, em de agosto de 2017.

Deputada ANA PERUGINI
Relatora