

## **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 cicloviário 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.*

Após dialogarmos com diversos setores da sociedade, entendemos por acrescentar ao substitutivo o §6º no art. 40 da Lei 10.257/2001, que, em seu texto, dispõe que o Plano de Mobilidade Urbana deverá “necessariamente estabelecer as diretrizes para a expansão do sistema cicloviário na cidade”. Também acrescentamos o §5º no inciso XII, art. 24 da Lei 12.587/2012, que diz que “o Plano de Mobilidade Urbana deverá ser elaborado com a previsão do sistema cicloviário integrado e compatível com os respectivos planos diretores”.

Estas alterações visam incluir a implantação de ciclovias/ciclofaixas em um projeto muito maior, que é o Plano de Mobilidade do Município. O Plano Diretor Estratégico do Município, PDE, deve definir em

seus princípios o uso da bicicleta como meio transporte, favorecendo assim uma alternativa de locomoção. O Sistema Ciclovário é, assim, parte integrante da Política de Mobilidade do Município, e busca a efetivação dos princípios da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal 12.587, de 2012).

Entendemos, assim, que o mais adequado é a Lei Federal estabelecer diretrizes para que os municípios avaliem e determinem a implementação de ciclovias de acordo com a realidade local, integrado com ao sistema de transporte municipal.

Nesse sentido, a proposta deveria exigir das prefeituras a realização do Plano de Mobilidade, integrado com o Plano Diretor, com a previsão do Sistema Ciclovário. Assim, caberia às prefeituras exigir as condicionantes da infraestrutura dos empreendimentos para determinar a instalação de ciclovias nos sistemas viários. Por isto as alterações propostas.

Assim, com a união do Setor público e privado a possibilidade de uma malha de mobilidade urbana de qualidade aumenta significativamente.

Também entendemos por suprimir o parágrafo único proposto pelo Capítulo I-A, Art. 7-A, do substitutivo da CVT, pois, conversando com a ONG Rodas da Paz, ficou claro que são justamente em áreas de relevo acidentado e vias de localização histórica, é que mais precisam das ciclovias, pois é difícil competir com os carros nestes locais.

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 anexo.

Sala da Comissão, em            de dezembro de 2017.

Deputada ANA PERUGINI  
Relatora

## COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

### SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 2.764, DE 2015

(Apenso o PL nº 3.556, de 2015)

Altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, Estatuto da Cidade, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para dispor sobre a valorização do transporte cicloviário.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Esta Lei altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, Estatuto da Cidade, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para dispor sobre o incentivo ao uso da bicicleta no transporte urbano e a implantação de ciclovias e ciclofaixas.

Art. 2º O Art. 40 da Lei nº 10.257, 10 de julho de 2001, passa a vigorar acrescida do seguinte § 6º:

“Art. 40.....

§ 6º O Plano de Mobilidade Urbana previsto na Lei 12.587, de 3 de janeiro de 2012, é parte integrante do Plano Diretor e deverá necessariamente estabelecer as diretrizes para a expansão do sistema cicloviário na cidade.” (NR)

Art. 3º O § 2º do art. 41 da Lei nº 10.257, 10 de julho de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 41. ....



§ 2º No caso das cidades com mais de quinhentos mil habitantes, deverá ser elaborado um plano de transporte integrado, compatível com o plano diretor ou nele inserido, com previsão de implantação gradual de ciclovias e ciclofaixas.”(NR)

Art. 4º Os incisos I e II do § 3º do art. 3º da Lei nº 12.587, de 2012, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 3º .....

§ 3º .....

I - vias e demais logradouros públicos, inclusive metroferrovias, hidrovias, ciclovias e ciclofaixas;

II – estacionamentos, incluindo bicicletários e paraciclos;

.....”(NR)

Art. 5º O inciso VIII do art. 4º da Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 4º .....

VIII - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, incluindo bicicletas públicas de uso compartilhado, para a realização de viagens individualizadas;

..... (NR)”

Art. 6º A Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar acrescida do seguinte Capítulo I-A:

“CAPÍTULO I-A

DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DO TRANSPORTE CICLOVIÁRIO

Art. 7º-A O transporte cicloviário é uma modalidade de transporte regular individual, para a qual fica obrigada a previsão de uma rede de ciclovias ou ciclofaixas em projetos e obras de construção, ampliação ou adequação do sistema viário urbano, assim como a implementação da infraestrutura de apoio correspondente, na forma de bicicletários, paraciclos e sinalização.” (NR)

Art. 7º O art. 24 da Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso XII e § 5º:

24.....

XII – diretrizes para implantação de ciclovias

.....

§ 5º O Plano de Mobilidade Urbana, deverá ser elaborado com a previsão do sistema ciclovitário integrado e compatível com os respectivos planos diretores.” (NR)

Art. 8º Esta Lei entra em vigor após decorridos sessenta dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em        de        de 2017.

Deputada ANA PERUGINI (PT/SP)

Relatora