

PROJETO DE LEI Nº , DE 2019
(Do Dep. Bira do Pindaré)

Dispõe sobre a obrigatoriedade de implantação de ciclovias/ciclofaixas pelo Poder Público ou empresas concessionárias/privadas em obras e serviços de engenharia, nas intervenções viárias metropolitanas, e de paraciclos e bicicletários em terminais rodoviários, estações metroferroviárias, instalações portuárias, espaços públicos e privados de trabalho, ensino, comércio e lazer, assim como dá nova redação a Lei nº 8.666 de 21 de junho de 1993 que “Institui normas para licitações e contratos da Administração Pública”, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 que “Institui o Código de Trânsito Brasileiro”, a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 que “Institui as diretrizes da Política Nacional do Mobilidade Urbana”, a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 que “Estabelece diretrizes gerais da política urbana – Estatuto das Cidades”, a Lei nº 11.977 de 7 de julho de 2009 que “ Dispõe sobre o Programa Minha Casa, Minha Vida – PMCMV e a regularização fundiária de assentamentos localizados em áreas urbanas, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O presente Estatuto Legal disciplina e regulamenta a formatação e execução de projetos relativos à obrigatoriedade de implantação de ciclovias/ciclofaixas pelo Poder Público ou empresas concessionárias/privadas em obras e serviços de engenharia nas intervenções viárias metropolitanas, e de paraciclos e bicicletários em terminais rodoviários, estações metroferroviárias, instalações portuárias, espaços públicos e privados de trabalho, comércio, ensino e lazer.

Art. 2º O art. 40 da Lei nº 8.666 de 21 de junho de 1993 passa a vigorar acrescido do § 6º com a seguinte redação:

“Art. 40

§ 6º O edital de licitação para contratação de obras e serviços de engenharia para construção, ampliação ou adequação de intervenções viárias destinadas à circulação de veículos automotores, em regiões metropolitanas pelo Poder Público, deverá conter, no objeto da licitação, a obrigatoriedade da apresentação e execução de projetos sustentáveis de implantação de ciclovias/ciclofaixas e áreas de circulação de

pedestres integradas ao objeto principal da contratação, assim como a obrigatoriedade da apresentação e execução de projetos sustentáveis de implantação de paraciclos e bicicletários agregados à contratação de obras e serviços de engenharia para implantação de terminais rodoviários, estações metroferroviárias, instalações portuárias, espaços públicos de trabalho, comércio, ensino e lazer.”

Art. 3º A Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997 que “Institui o Código de Trânsito Brasileiro”, passa a vigorar com as seguintes alterações:

.....

“Art. 58. Nas vias urbanas, metropolitanas e nas rurais de pista simples ou dupla, a circulação de bicicletas e equipamentos de mobilidade individual movidos a propulsão humana ou eletricidade, deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa, ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, sempre com preferência sobre os veículos automotores.

Parágrafo único. A autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá autorizar a circulação de bicicletas e equipamentos de mobilidade individual movidos a propulsão humana ou eletricidade no sentido contrário ao fluxo dos veículos automotores, desde que dotado o trecho com ciclofaixa.

Art. 58-A. São obrigatórias a previsão e a implantação de projetos sustentáveis de vias para pedestres, ciclovias ou ciclofaixas nos projetos de obras de construção, ampliação ou adequação de vias metropolitanas destinadas à circulação de veículos automotores, assim como a obrigatoriedade da apresentação e execução de projetos sustentáveis de implantação de paraciclos e bicicletários agregados à contratação de obras e serviços de engenharia para implantação de terminais rodoviários, estações metroferroviárias e instalações portuárias.”

.....

“Art. 201. Deixar de guardar a distância lateral de um metro e cinquenta centímetros ao passar ou ultrapassar bicicleta e equipamentos de mobilidade individual movidos a propulsão humana ou eletricidade:

*Infração - grave;
Penalidade - multa.”*

Art. 4º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 que “Institui as diretrizes da Política Nacional do Mobilidade Urbana”, passa a vigorar com as seguintes alterações:

.....

“Art. 23

V -

- a) A contratação de obras e serviços de engenharia para implantação de terminais rodoviários, estações metroferroviárias e instalações portuárias fica condicionada à obrigatoriedade da apresentação e execução de projetos*

sustentáveis de implantação de paraciclos e bicicletários agregados à contratação principal.

.....

Parágrafo único: A Administração Públicas da União, Estados, Distrito Federal e Municípios deverá implantar e manter infraestrutura viária sustentável de mobilidade limpa para pedestres, bicicletas, equipamentos de mobilidade individual movidos a propulsão humana ou eletricidade mediante construção de calçadas, ciclovias, ciclofaixas, bicicletários e paraciclos nas principais vias de acesso e locais onde funcionam seus órgãos e estruturas administrativas/operacionais.”

Art. 5º A Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 que “Estabelece diretrizes gerais da política urbana – Estatuto das Cidades”, passa a vigorar com as seguintes alterações:

.....
“Art. 41.....

§ 2º No caso de cidades com mais de duzentos mil habitantes, deverá ser elaborado um plano de transporte urbano integrado, compatível com o plano diretor ou nele inserido com previsão obrigatória de implantação de vias para pedestres, ciclovias, ciclofaixas, bicicletários e paraciclos como parte integrante da estrutura do sistema público de mobilidade coletiva.

*§ 3º As cidades de que trata o **caput** deste artigo devem elaborar plano de rotas acessíveis, compatível com o plano diretor no qual está inserido, que disponha sobre os passeios públicos, ciclovias/ciclofaixas, áreas de circulação de pedestres, paraciclos e bicicletários a serem implantados ou reformados pelo poder público, com vistas a garantir uma maior infraestrutura de mobilidade limpa para o cidadão e acessibilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida a todas as rotas e vias existentes, inclusive as que concentrem os focos geradores de maior circulação de pessoas, como os órgãos públicos e os locais de prestação de serviços públicos e privados de saúde, trabalho, educação, assistência social, esporte, cultura, comércio, lazer, entre outros, sempre que possível, de maneira integrada com os sistemas de transporte coletivo de passageiros.”*

Art. 6º O inciso IV do art. 5-A da Lei nº 11.977 de 7 de julho de 2009 que “ Dispõe sobre o Programa Minha Casa, Minha Vida – PMCMV e a regularização fundiária de assentamentos localizados em áreas urbanas”, passa a vigorar com a seguinte redação:

.....
“Art. 5º- A

IV - a existência ou compromisso do poder público local de instalação ou de ampliação dos equipamentos e serviços relacionados a educação, saúde, lazer e transporte público em especial a mobilidade sustentável mediante instalação de infraestrutura de construção de calçadas, ciclovias, ciclofaixas, bicicletários e paraciclos como parte integrante do sistema público de transporte.”

Art. 7º Esta Lei entra em vigor na sua data de publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O país corre risco de entrar em colapso na próxima década. Circular no trânsito e andar nas médias e grandes cidades serão, em breve, tarefas quase impossíveis. A situação caótica, já anunciada, só tem se aprofundado em função da opção preferencial pelo modal motorizado rodoviário individual. Pesquisas também indicam que a queima de combustível fóssil oriunda do modal automotivo rodoviário, é a grande vilão do aquecimento global.

Sabe-se que no Brasil, a exemplo de outros países em desenvolvimento, a facilitação e o incentivo ao uso de meios de transporte alternativos poucas vezes foi alvo de planejamento efetivo. Quando muito, as medidas em benefício de uma mobilidade urbana equilibrada se mostram presentes em discursos políticos para, posteriormente, não raro acabarem imobilizadas em razão da falta de quaisquer esforços significativos.

Fruto de um acelerado processo de urbanização, marcado pela ausência de planejamento urbano adequado e constante incentivo ao transporte motorizado individual em detrimento do transporte coletivo e do transporte não motorizado, o contexto viário brasileiro tem demonstrado um incessante alargamento dos problemas de mobilidade urbana no país, que trazem consigo inegáveis prejuízos econômicos somados a uma sensível redução da qualidade de vida nos centros urbanos.

Embora atualmente seja perceptível a manifestação do desenvolvimento da responsabilidade e da consciência geral diante dos elevados custos sociais, econômicos e ambientais advindos de um sistema de trânsito não planejado, especialmente por consequência do uso excessivo e inconsciente do veículo motorizado individual, nota-se, igualmente, que este modelo insustentável se conserva como padrão de mobilidade urbana enraizado culturalmente.

De modo a modificar o defasado paradigma do sistema de trânsito, foi promulgada em 2012 a Lei nº 12.587/12, denominada Política Nacional de Mobilidade Urbana, que tem por finalidade melhorar a infraestrutura para ciclistas e pedestres, assim como impulsionar o processo de desenvolvimento dos sistemas de transporte público coletivo nas cidades brasileiras.

A efetivação das medidas trazidas pela nova lei, entretanto, encontrou entraves que dificultam sua execução, uma vez que o modelo de trânsito adotado no Brasil ao longo dos anos acabou por criar um padrão comportamental que reflete tanto nas ações da Administração Pública como dos usuários das vias urbanas.

Não obstante os impedimentos de ordem econômica para a implantação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, percebe-se, assim, que uma significativa parcela da dificuldade para a fixação de um novo modo de pensar a mobilidade urbana recai, especialmente, sobre o modo como a população brasileira e seus representantes políticos entendem os modos de transporte e o sistema viário.

Além das consequências ambientais causadas pelos resíduos lançados na atmosfera e a questão da poluição sonora, o uso crescente e desordenado de veículos motorizados denota outro problema que pouco é apontado: o acúmulo cada vez maior de automóveis nos centros urbanos. Esse excesso de veículos em movimento tende a causar uma sobrecarga para o aspecto econômico da cidade, devido à alta complexidade e custo financeiro que seu planejamento exige para a circulação urbana.

Como consequência desse desequilíbrio é que decorrem os altos índices de gases poluidores, barulho excessivo e a necessidade da construção de um traçado físico complexo que consiga atender o trânsito, mas que poucas vezes satisfaz o fluxo de movimentação de veículos que a cidade comporta.

Segundo o Banco Mundial, a quantidade de veículos por habitante aumenta cerca de 15% a 20% ao ano em países em desenvolvimento. Países como Brasil, Argentina e México chegam a apresentar taxas de motorização maiores que a dos países industrializados. Entretanto, por falta de infraestrutura, condições econômicas e capacitação profissional, essa taxa crescente somente contribui para agravar a problemática do transporte: o congestionamento, falta de mobilidade nas cidades, saúde pública, fatalidades no trânsito e poluição atmosférica, dentre outros.

Segundo levantamento realizado na região metropolitana do Rio de Janeiro, estima-se que, em 2013, o custo relativo aos congestionamentos tenha atingido R\$ 29 bilhões, o que equivale a 8,2% do PIB metropolitano. O estudo também previu que, caso não surjam alternativas e novos investimentos, o custo dos congestionamentos na região metropolitana pode chegar a R\$ 40 bilhões em 2022.

Em São Paulo, o mesmo estudo demonstrou que os custos dos congestionamentos chegaram a R\$ 69,4 bilhões, o que equivale a 7,8% do PIB metropolitano. A previsão para esta região, em razão do crescimento populacional e econômico, é que no ano de 2022 este custo possa alcançar o valor de R\$ 120 bilhões, com até 357 quilômetros de congestionamentos por dia.

As despesas provenientes dos congestionamentos das duas regiões metropolitanas, somadas, atingem o valor de R\$ 98 bilhões, equivalente a 2% do PIB nacional. Atente-se ao fato de que esse valor é aproximadamente 2,3 vezes maior que o investimento previsto na área para os 25 anos subsequentes, segundo o Programa de Investimento em Logística.

Nesse mesmo sentido, uma auditoria do Tribunal de Contas da União (TCU) realizada em 2015 revelou que, por conta das condições atuais e devido ao constante apoio do governo para aquisição de veículos, estima-se que as frotas de automóveis e motos deverão dobrar até 2025.

A falta de reflexão e conhecimento quanto ao impacto que o uso excessivo dos automóveis provoca no âmbito coletivo é, portanto, um dos principais pontos a serem tratados, o que só pode ser feito mediante o incentivo de medidas educacionais de conscientização que visem uma mudança comportamental nesse sentido, combinados com as medidas estruturais necessárias.

Como forma de mitigar esses danos, a Política Nacional de Mobilidade Urbana instituiu, como uma de suas diretrizes fundamentais, a priorização dos modos de transporte não motorizados sobre os motorizados, e a priorização dos serviços de transporte público coletivo sobre o individual.

Em 2012, ano de promulgação da referida lei, foi realizada uma pesquisa pela Associação Nacional de Transportes Públicos - ANTP nos 438 maiores municípios de todo o país, para levantar qual o modo de viagem mais utilizado diariamente.

A pesquisa revelou que 40% das viagens foram realizadas nos modos não motorizados (a pé ou bicicleta), seguido pelo transporte individual motorizado (carros e motos), com 31%, e pelo transporte público coletivo (ônibus, trens e metrô), com 29%. Em contrapartida, entre os anos de 2003 e 2012, o número de automóveis em movimento aumentou 70%, e o de motocicletas em 209%.

Assim, de modo a buscar melhoria na qualidade de vida das cidades, com vistas à valorização do direito à circulação para todos e a redução dos efeitos negativos provenientes do uso excessivo de automóveis, nota-se que já há no Brasil uma intenção de se implementar ações que priorizem o sistema coletivo e beneficiem as condições para pedestres e ciclistas, não somente com o propósito de recuperar o espaço público para atividades de lazer, mas também com a intenção de trazer alternativas para resolver as necessidades da atual conjuntura da mobilidade urbana nos municípios brasileiros.

Percebe-se que, não obstante os números indiquem uma propensão pelo uso de transportes não motorizados e revelem a existência de uma parcela significativa da sociedade usuária do transporte público coletivo, o uso excessivo do transporte individual motorizado acaba dominando o contexto viário brasileiro e, por conseguinte, protagoniza a disseminação dos problemas relacionados ao seu uso inconsciente e desordenado.

Dentre os fatores que favorecem o uso da bicicleta pode-se mencionar justamente o fato de que ajudam a evitar congestionamentos em horários de pico em médios e grandes centros urbanos, além de ocupar menos espaço para seu estacionamento, visto que em uma vaga para estacionamento de automóveis podem caber até seis bicicletas.

Não obstante a bicicleta seja também uma alternativa mais vantajosa em comparação ao veículo motorizado, por contar com custos e manutenção mais acessíveis, outro benefício comumente apontado é o fato de que o uso da bicicleta, naturalmente, consiste em um exercício físico, além de ser um meio de transporte que não polui o meio ambiente.

Contudo, é importante atentar ao fato de que o desenvolvimento de políticas públicas que incentivem os meios de transporte não motorizados deve considerar a

realidade apontada por muitos usuários como fatores impeditivos fundamentais no momento de circular em meio ao tráfego urbano: a falta de segurança para locomoção e infraestrutura viária específica.

Diante disso, é profundamente necessário que a Administração Pública, ao desenvolver as políticas públicas necessárias, deva levar em consideração a importância de um planejamento eficiente para que as ações de priorização do transporte não motorizado obtenham resultado. É fundamental que os espaços destinados aos ciclistas apresentem as condições mínimas necessárias para incentivar as pessoas a utilizá-lo, uma vez que a existência de uma alternativa não planejada e não projetada dificilmente será vista como atrativa para os potenciais usuários.

Há diversos exemplos de como o planejamento no sentido de otimizar as vias cicloviárias pode ser benéfica à mobilidade urbana. Sabe-se que em diversos países europeus, mesmo nos menos desenvolvidos, há um incentivo maior para o deslocamento urbano através da bicicleta. Isso se deve, principalmente, pela participação de intensas políticas públicas voltadas para o ciclismo.

Em países como a Dinamarca, após a implantação do planejamento de ciclovias, registrou-se uma redução de 35% no número de acidentes de trânsito, de um modo geral. Em áreas específicas, onde as medidas de melhoramento de transporte cicloviário foram executadas de maneira mais ampla, essa redução ficou entre 70% e 80%, e não se registrou qualquer prejuízo ao comércio local.

Além da construção de ciclovias e ciclofaixas, outra medida comumente adotada é o aluguel de bicicletas públicas em pontos específicos da cidade que já contam com a estrutura viária necessária.

Em 2005, a cidade de Lyon, na França implantou o sistema de aluguel de bicicletas públicas. Um ano depois, foi registrado um número superior a 22 mil aluguéis por dia para mais de 52 mil usuários cadastrados. A mesma medida foi implementada em Paris, em 2007 e, de maneira semelhante, um ano depois já contava com 24 mil bicicletas disponíveis em 1.750 estações de aluguel.

Em 2007 a cidade de Barcelona, na Espanha, passou a utilizar do mesmo modelo, assim como Buenos Aires, na Argentina, e ambas também registraram um considerável aumento no número de ciclistas e consequente diminuição no fluxo de trânsito.

A cidade do Rio de Janeiro (RJ), a partir de 2011, foi o primeiro município brasileiro a inaugurar o sistema de aluguel de bicicletas e, devido ao grande uso e a quase ausência de acidentes, outras cidades, como Porto Alegre (RS) e São Paulo (SP), também passaram a usar. Ultimamente, temos o fenômeno mundial do uso dos patinetes elétricos como instrumento de mobilidade urbana, cuja febre também alcançou o Brasil.

Uma das características comuns a todas essas cidades, e condição essencial para o desenvolvimento e incentivo ao transporte cicloviário e similares como método de redução de problemas de trânsito, é a presença de vias com geografia amena. Essa condição se mostra bastante favorável em municípios como Itajaí, Balneário Camboriú e Brasília – a capital de todos os brasileiros, por serem cidades de topografia plana.

Entretanto, para que haja um aumento satisfatório no número de usuários, é imprescindível a implantação de uma infraestrutura que ofereça condições adequadas de conforto e segurança para o uso da bicicleta e similares, de modo a consolidá-los como alternativa efetiva de locomoção urbana.

Somado a isso, tem-se que alguns dos motivos ligados ao reduzido número de usuários da bicicleta no Brasil como meio de transporte, além do sentimento de insegurança, consistem em fatores como a questão do reconhecimento da bicicleta como meio de transporte para a população e falta de infraestrutura adequada e segura para seu uso. O protagonismo do setor público na implantação de infraestrutura adequada para uma maior massificação de seu uso, é condição básica para o crescimento desse meio limpo e saudável de locomoção

É necessário ultrapassar essa visão, as vezes limitada do uso da bicicleta e outros modos de transporte limpo, e isso requer uma mudança de mentalidade a partir da conscientização das necessidades atuais do meio urbano, de convivência econômica sustentável, da integração social democrática de uma parcela significativa das comunidades urbanas e priorização de implantação de políticas públicas inclusivas e sustentáveis por parte do Estado.

Pelo exposto, conto com o apoio dos nobres pares para aprovação da proposição em epígrafe.

Sala das Sessões, em 04 de setembro de 2019.

Dep. Bira do Pindaré
PSB/MA