

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

PROJETO DE LEI Nº 2.764, DE 2015

(Apensados os Projetos de Lei nº 3.556, de 2015, e nº 5.367, de 2020)

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

Relator: Deputado GUSTAVO FRUET

I – RELATÓRIO

O projeto de lei em análise 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, entre 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 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.

Encontra-se também apensado o PL 5.367, de 2020, do Deputado Juninho do Pneu, que “obriga a previsão de um percentual de ciclovias em todos os projetos de modificação da malha viária urbana e torna seu uso modalidade de transporte regular.” Nesse quadro, o uso da bicicleta deve ser considerado de caráter individual, sendo obrigatória a previsão de percentual de ciclovias ou ciclofaixas no projeto e na execução de obras de construção, ampliação ou adequação de vias urbanas.

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

As proposições nº 2.764/2015 e nº 3.556/2015 foram analisadas na Comissão de Viação e Transportes (CVT) em 07/12/2016, quando o parecer do Relator, pela aprovação com substitutivo, foi aprovado por unanimidade. O PL nº 5.367/2020, apensado posteriormente, não foi apreciado pela CVT. Após a manifestação desta CDU, as proposições 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.

É o nosso relatório.



II - VOTO DO RELATOR

A proposta em análise busca garantir 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.

Como exemplo, além de modelo a ser seguido de promoção do uso e institucionalização do transporte cicloviário, o Município de Curitiba, durante a gestão 2013-2016, dobrou a malha cicloviária da cidade, com cerca de 127 novos quilômetros. Também implementou a Via Calma para incentivar o compartilhamento e o uso do transporte coletivo; adaptou ônibus para o transporte de bikes, incentivando a integração de modais; e lançou o primeiro Plano Diretor Cicloviário do Município.

Assim, quanto à proposta que ora analisamos, a consideramos de extrema importância para o debate público e ao que se propõe, cabendo informar ainda que duas das 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, e também na observação dos aspectos que devem ser regimentalmente considerados por esta Comissão de Desenvolvimento Urbano: a adoção do Substitutivo proposto.

Nesse quadro, destacamos alguns pontos desse parecer que julgamos importante 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 cidades 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 ciclovitário – 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 ciclovitário 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.

A outra proposição apensada, o PL 5.367, de 2020, do Deputado Juninho do Pneu, obriga a previsão de um percentual de ciclovias em todos os projetos de modificação da malha viária urbana e torna seu uso modalidade de transporte regular, de caráter individual. Portanto, seu objetivo é similar ao do PL nº 3.556, de 2015, apensado.

Diante do exposto, nos aspectos em que cabe análise desta Comissão, somos pela APROVAÇÃO do PL nº 2.764, de 2015, do PL nº 3.556, de 2015, e do PL nº 5.367, de 2020, na forma do Substitutivo adotado pela Comissão de Viação e Transportes.

Sala da Comissão, em de de 2022.

Deputado GUSTAVO FRUET
Relator

