

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

PROJETO DE LEI Nº 2.583, DE 2011

Apensados: PL nº 7.680/2014, PL nº 2.457/2015, PL nº 6.604/2016, PL nº 2.851/2019, PL nº 3.577/2019, PL nº 4.705/2019 e PL nº 4.395/2021

Dispõe sobre a construção de bicicletários em órgãos públicos federais.

Autor: Deputado FÁBIO FARIA

Relatora: Deputada TALÍRIA PETRONE

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 2.583, de 2011, de autoria do Deputado Fábio Faria, dispõe sobre a obrigatoriedade da construção e manutenção de bicicletários em órgãos públicos federais. O PL estabelece normas técnicas para os suportes de bicicletas, largura dos corredores para circulação, e critérios para localização e dimensionamento dos bicicletários conforme o número de funcionários e usuários dos órgãos públicos.

A justificação do projeto ressalta a crescente problemática do trânsito nas grandes cidades brasileiras, com engarrafamentos que geram prejuízos econômicos, sociais e ambientais. Destaca-se o benefício do uso da bicicleta como meio de transporte saudável, ambientalmente sustentável e economicamente viável, além da importância da infraestrutura adequada para incentivar seu uso, como os bicicletários seguros previstos na proposição.

Foram apensados ao projeto original:

PL nº 7.680, de 2014, de autoria do Sr. Zé Vieira, que “altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, entre outras providências, para dispor sobre apoio a ciclistas em órgãos públicos”;



PL nº 2.457, de 2015, de autoria do Sr. Carlos Henrique Gaguim, que “acrescenta o art. 19-A à Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para tornar obrigatória a instalação de bicicletários em órgãos públicos, e dá outras providências”;

PL nº 6.604, de 2016, de autoria do Sr. Mário Heringer, cuja ementa assim dispõe: “esta Lei modifica as leis nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que ‘Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências’, e nº 10.257, de 10 de julho de 2001, que ‘Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências’, para dispor sobre a inclusão de bicicletários no Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e nos Planos de Mobilidade Urbana, e determinar a implantação de estrutura bicicletária nas instalações onde funcionam órgãos, entidades e unidades administrativas e operacionais da Administração Pública direta e indireta de qualquer dos poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, e dá outras providências”;

PL nº 2.851, de 2019, de autoria do Sr. Felipe Carreras, que “altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para dispor sobre a obrigatoriedade de reserva de vagas destinadas para bicicletas em prédios públicos”;

PL nº 3.577, de 2019, de autoria do Sr. Felipe Carreras, que “dispõe sobre a instalação de paraciclos em escolas e universidades”;

PL nº 4.705, de 2019, de autoria do Sr. Francisco Jr., que “altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para promover a integração entre modais e estabelecer a obrigatoriedade de espaços exclusivos para estacionamentos dedicados a meios de transporte motorizados e não motorizados nas estações e nos terminais do transporte público coletivo”; e



PL nº 4.395, de 2021, de autoria do Sr. José Nelto, que dispõe sobre a criação de estacionamentos públicos para bicicletas.

Os projetos foram distribuídos às Comissões de Viação e Transportes; Desenvolvimento Urbano; Finanças e Tributação (art. 54 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados – RICD) e de Constituição e Justiça e de Cidadania (art. 54 do RICD).

Na Comissão de Viação e Transportes, em 7/5/2025, foi apresentado o parecer do Relator, Deputado Duda Ramos, pela aprovação deste e dos PLs nº 7.680, de 2014, nº 2.457, de 2015, nº 6.604, de 2016, nº 2.851, de 2019, nº 3.577, de 2019, nº 4.705, de 2019 e nº 4.395, de 2021, apensados, com substitutivo e, em 17/6/2025, aprovado o parecer.

A apreciação das proposições é conclusiva pelas Comissões e seu regime de tramitação é ordinário, conforme o art. 24, inciso II e art. 151, inciso III, ambos do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD).

Ao fim do prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto nesta Comissão.

É o relatório.

II - VOTO DA RELATORA

É amplamente reconhecido que o trânsito nas cidades brasileiras se agrava a cada dia, gerando congestionamentos, perda de tempo, aumento dos custos com combustíveis, estresse e problemas de poluição do ar. Essas questões afetam a qualidade de vida da população e a economia em geral. As soluções viárias tradicionais muitas vezes são dispendiosas e nem sempre eficientes.

Nesse cenário, o uso da bicicleta como meio de transporte urbano surge como alternativa eficaz para mitigar esses problemas. A bicicleta contribui significativamente para a melhoria do trânsito, da qualidade do ar e da qualidade de vida das pessoas. Além de ser econômica, ela traz benefícios



para a saúde e o bem-estar dos usuários. As bicicletas não produzem gases de efeito-estufa, o que é de extrema importância para a preservação do meio ambiente e o enfrentamento do aquecimento global.

A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), elenca o princípio do desenvolvimento sustentável das cidades e a diretriz de prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados. Contudo, a norma ainda carece de instrumentos indispensáveis para incentivar e tornar efetivo o uso das bicicletas como meio de locomoção.

A ausência de um ambiente seguro para a guarda das bicicletas e de locais adequados para a higiene pessoal desestimula o uso deste modal. Para que a bicicleta se torne um meio de transporte viável, é fundamental a construção de ciclovias seguras e, igualmente importante, de bicicletários adequados e protegidos.

As proposições em exame buscam sanar essa lacuna, apresentando diversas abordagens para incentivar o uso da bicicleta. A Comissão de Viação e Transportes (CVT) examinou todas as proposições e concluiu que, embora os projetos fossem meritórios, muitos continham detalhes excessivos para uma lei federal ou não se inseriam de forma orgânica na Lei nº 12.587, de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). Como bem apontado, a competência de uma lei federal é para traçar diretrizes gerais. Assim, a matéria deve ser tratada a partir da inserção de um artigo na PNMU, abrangendo as esferas federal, estadual e municipal. Por essa razão, tal Comissão apresentou Substitutivo que unifica as matérias e harmoniza as propostas.

Nesta Comissão de Desenvolvimento Urbano, em consonância com os objetivos da PNMU de promover o desenvolvimento sustentável e a melhoria das condições urbanas de acessibilidade e mobilidade, devemos também reconhecer a grande pertinência e a urgência das proposições em análise. Entendemos que o poder público tem o dever de dar o exemplo, assegurando aos ciclistas a infraestrutura necessária para a utilização da bicicleta como meio de transporte.



O Substitutivo apresentado pela CVT parece-nos adequado e eficaz ao unificar o mérito das diversas proposições, focando em diretrizes gerais. A inclusão de um artigo específico na PNMU abrange de forma coerente as esferas federal, estadual e municipal, garantindo um tratamento uniforme para a questão em todas as esferas. O dispositivo legal a ser acrescentado dispõe sobre a obrigatoriedade para todos os órgãos e entidades da administração pública direta e indireta, nas esferas federal, estadual e municipal, com mais de cem servidores, de instalar, em suas dependências, bicicletários, guarda-volumes e vestiários para uso de servidores que utilizam a bicicleta como meio de transporte para o local de trabalho.

O substitutivo prevê exceção, caso haja inviabilidade técnica no edifício, comprovada por laudo de perícia oficial. Ademais, é oportuno o dispositivo que permite o cumprimento da obrigação por meio de compartilhamento de espaço, desde que a distância entre os órgãos ou entidades seja de, no máximo, 700 metros.

Certamente, essa medida representa avanço significativo para estimular o uso da bicicleta, concretizando os princípios da mobilidade urbana sustentável, protegendo o meio ambiente e promovendo a saúde e o bem-estar dos cidadãos e servidores públicos.

Diante de todo o exposto, somos pela APROVAÇÃO do PL nº 2.583, de 2011, e de seus apensos, PL nº 7.680, de 2014, PL nº 2.457, de 2015, PL nº 6.604, de 2016, PL nº 2.851, de 2019, PL nº 3.577, de 2019, PL nº 4.705, de 2019, e PL nº 4.395, de 2021, na forma do Substitutivo adotado pela Comissão de Viação e Transportes.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputada TALÍRIA PETRONE
Relatora

2025-14372



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD257635210100>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Talíria Petrone

