



PROJETO DE LEI Nº de 2026.
(Do Sr. Pompeo de Mattos)

Institui a Política Nacional de Incentivo à Infraestrutura Cicloviária nas Rodovias Federais, estimulando a implantação de ciclovias e ciclofaixas em áreas urbanas e de grande circulação, ampliando a segurança dos ciclistas e incentivando a mobilidade sustentável.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei institui a Política Nacional de Incentivo à Infraestrutura Cicloviária nas Rodovias Federais, com a finalidade de promover a segurança dos ciclistas, incentivar a mobilidade sustentável, estimular a integração entre os diferentes modais de transporte e fomentar o uso da bicicleta como meio de deslocamento, prática esportiva, lazer e turismo.

Parágrafo único. A Política Nacional de que trata esta Lei observará os princípios da proteção à vida, da segurança viária, da mobilidade sustentável, da acessibilidade, da integração modal, da eficiência da infraestrutura de transportes e do desenvolvimento regional.

Art. 2º Para os fins desta Lei, considera-se:

I – infraestrutura cicloviária: o conjunto de obras, equipamentos, instalações e intervenções destinados à circulação segura de bicicletas;

II – ciclovia: pista destinada à circulação exclusiva de bicicletas, fisicamente segregada do tráfego motorizado;

III – ciclofaixa: faixa delimitada na pista de rolamento destinada à circulação de bicicletas;

IV – rota cicloviária: trajeto identificado e sinalizado para circulação de ciclistas, integrado ou não à infraestrutura cicloviária segregada;





V – mobilidade ativa: forma de deslocamento realizada por esforço humano, com ou sem auxílio de equipamentos não motorizados;

VI – área de influência rodoviária: região diretamente impactada pela presença da rodovia federal, compreendendo áreas urbanas, periurbanas, turísticas, esportivas ou de relevante circulação de ciclistas.

Art. 3º São objetivos da Política Nacional de Incentivo à Infraestrutura Ciclovária nas Rodovias Federais:

I – ampliar a segurança da circulação de ciclistas;

II – reduzir a ocorrência de acidentes envolvendo bicicletas;

III – incentivar o uso da bicicleta como meio de transporte, prática esportiva, lazer e turismo;

IV – promover a integração entre a infraestrutura rodoviária federal e os sistemas ciclovários locais;

V – estimular o desenvolvimento do cicloturismo;

VI – fortalecer políticas públicas voltadas à mobilidade ativa;

VII – ampliar as alternativas de deslocamento seguro da população;

VIII – contribuir para a redução das emissões de poluentes e para a melhoria da qualidade ambiental.

Art. 4º Constituem diretrizes da Política Nacional de Incentivo à Infraestrutura Ciclovária nas Rodovias Federais:

I – a integração da infraestrutura ciclovária ao planejamento dos empreendimentos rodoviários federais;

II – a promoção da segurança dos ciclistas nas áreas de influência das rodovias federais;

III – a articulação entre os órgãos responsáveis pela infraestrutura de transportes, mobilidade urbana, turismo e esporte;

IV – o estímulo à integração entre ciclovias, ciclofaixas, rotas ciclovárias e demais sistemas de mobilidade;





V – a adoção de soluções compatíveis com as características técnicas, ambientais e operacionais de cada empreendimento rodoviário.

Art. 5º Nos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental, bem como nos projetos de implantação, duplicação, adequação de capacidade, modernização ou requalificação de rodovias federais, deverá ser considerada a possibilidade de inclusão de infraestrutura cicloviária, especialmente quando houver:

- I – travessia de áreas urbanas;
- II – ligação entre núcleos urbanos próximos;
- III – elevado fluxo atual ou potencial de ciclistas;
- IV – presença de equipamentos esportivos, educacionais, turísticos ou comunitários;
- V – histórico de acidentes envolvendo ciclistas;
- VI – potencial de integração com rotas de cicloturismo.

Parágrafo único. A análise prevista no caput observará critérios técnicos, operacionais, ambientais, de segurança viária e de viabilidade econômica.

Art. 6º A União poderá prestar apoio técnico aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios interessados na implantação de infraestrutura cicloviária integrada às rodovias federais.

Parágrafo único. O apoio de que trata o caput poderá compreender:

- I – elaboração e divulgação de manuais técnicos;
- II – compartilhamento de estudos e levantamentos;
- III – capacitação de gestores públicos e profissionais da área;
- IV – disseminação de boas práticas nacionais e internacionais;
- V – apoio à elaboração de projetos.

Art. 7º Os programas federais voltados ao desenvolvimento da infraestrutura de transportes poderão considerar a existência de projetos de





infraestrutura cicloviária integrada às rodovias federais como critério de priorização técnica, observadas as regras próprias de cada programa.

Art. 8º A União poderá celebrar convênios, acordos de cooperação, termos de execução descentralizada e demais instrumentos congêneres destinados à consecução dos objetivos previstos nesta Lei.

Art. 9º A participação dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios nas ações decorrentes desta Lei ocorrerá de forma voluntária, observadas suas competências constitucionais e disponibilidades orçamentárias.

Art. 10. As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão à conta das dotações orçamentárias próprias, observada a legislação fiscal e financeira aplicável.

Art. 11. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A mobilidade contemporânea atravessa um período de profunda transformação. Em praticamente todas as democracias desenvolvidas, observa-se crescente valorização dos meios de transporte ativos, especialmente da bicicleta, não apenas como instrumento de lazer ou prática esportiva, mas como elemento estratégico de deslocamento urbano, integração regional, promoção da saúde pública e desenvolvimento sustentável. Trata-se de fenômeno impulsionado por fatores econômicos, ambientais, sociais e sanitários que têm levado governos nacionais e organismos internacionais a incorporar a infraestrutura cicloviária como componente permanente do planejamento dos sistemas de transportes.

No Brasil, esse movimento também se consolidou nas últimas décadas. A bicicleta deixou de ocupar papel marginal na mobilidade para assumir função cada vez mais relevante na rotina de milhões de trabalhadores, estudantes, atletas, turistas e cidadãos que encontram nesse modal uma alternativa eficiente, acessível e ambientalmente responsável. Não por acaso, o legislador federal reconheceu essa realidade ao instituir o Programa Bicicleta Brasil, por meio da Lei nº 13.724, de 4 de outubro de 2018, diploma que estabeleceu diretrizes voltadas à promoção do uso da





bicicleta, à integração dos modais de transporte e à ampliação da segurança dos ciclistas em todo o território nacional.

A relevância do tema também encontra respaldo na Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana e consagrou, entre seus objetivos, a integração dos diferentes modos de transporte e a priorização de alternativas que contribuam para a eficiência dos deslocamentos e para a melhoria da qualidade de vida da população. Mais recentemente, a Lei nº 14.597, de 14 de junho de 2023, ao instituir a Lei Geral do Esporte, reafirmou a importância das práticas esportivas como instrumento de desenvolvimento humano, inclusão social e promoção da saúde, valores que dialogam diretamente com a expansão do ciclismo em suas múltiplas modalidades.

Apesar desses avanços normativos, persiste uma lacuna significativa na infraestrutura destinada à circulação segura de ciclistas ao longo das rodovias federais brasileiras. Em inúmeras regiões do País, as rodovias não exercem apenas função logística de transporte de cargas e passageiros entre grandes centros urbanos. Muitas delas constituem verdadeiros eixos de integração local, conectando bairros, comunidades rurais, distritos e municípios vizinhos. Em tais trechos, a circulação de ciclistas é realidade cotidiana, seja para deslocamentos relacionados ao trabalho, ao estudo e ao acesso a serviços essenciais, seja para atividades esportivas, recreativas ou turísticas.

Essa realidade é particularmente evidente em cidades de pequeno e médio porte, onde as rodovias frequentemente se confundem com a própria malha urbana ou servem de ligação entre núcleos populacionais próximos. Nesses contextos, milhares de brasileiros compartilham diariamente o mesmo espaço viário com caminhões, ônibus e veículos de alta velocidade, muitas vezes sem qualquer segregação física, proteção específica ou infraestrutura adequada. O resultado é a exposição permanente dos ciclistas a riscos incompatíveis com os padrões contemporâneos de segurança viária.

Os dados estatísticos disponíveis revelam que os usuários vulneráveis das vias públicas continuam figurando entre as principais vítimas da violência no trânsito. Pedestres e ciclistas, por sua própria condição física, suportam consequências desproporcionalmente mais severas quando envolvidos em sinistros





viários. A ausência de estruturas destinadas à circulação segura desses usuários potencializa os riscos e contribui para a ocorrência de acidentes que poderiam ser evitados mediante planejamento adequado da infraestrutura de transportes.

Não se ignora que a implantação de ciclovias, ciclofaixas ou outras soluções de engenharia demanda análise individualizada, observância de critérios técnicos e compatibilização com aspectos operacionais, ambientais e econômicos. É precisamente por essa razão que a presente proposição não estabelece obrigações automáticas nem impõe a execução compulsória de obras públicas. A iniciativa foi cuidadosamente estruturada para respeitar as competências constitucionais do Poder Executivo, a autonomia administrativa dos órgãos responsáveis pela infraestrutura de transportes e os limites orçamentários inerentes à gestão pública.

O objetivo do projeto consiste em incorporar a infraestrutura cicloviária ao universo do planejamento rodoviário federal, permitindo que sua implementação seja considerada de forma sistemática sempre que tecnicamente recomendável, especialmente em travessias urbanas, áreas metropolitanas, regiões de elevada circulação de ciclistas e corredores com potencial de integração entre mobilidade, esporte e turismo. Em vez de criar imposições inflexíveis, a proposta estabelece diretrizes nacionais capazes de orientar políticas públicas futuras e estimular uma cultura institucional de planejamento voltada à convivência segura entre os diferentes usuários das vias.

A medida também apresenta relevante potencial de desenvolvimento regional. O crescimento do cicloturismo constitui realidade observada em diversos países e tem se expandido progressivamente no Brasil. Rotas ciclísticas bem estruturadas geram fluxo econômico, fortalecem o comércio local, estimulam o setor de hospedagem, valorizam o patrimônio cultural e ampliam oportunidades para municípios que buscam diversificar suas atividades econômicas. A existência de infraestrutura adequada representa elemento decisivo para a consolidação desse segmento e para a ampliação da segurança dos praticantes.

Sob outra perspectiva, a proposição contribui para a efetivação de valores constitucionais diretamente relacionados à proteção da vida, à promoção da saúde, à sustentabilidade ambiental e à redução das desigualdades no acesso aos meios de transporte. A bicicleta permanece sendo, para milhões de brasileiros, não





apenas uma escolha, mas uma necessidade. Garantir que seu uso possa ocorrer em condições mais seguras representa medida compatível com os deveres do Estado e com as legítimas expectativas da sociedade por um sistema de transportes mais inclusivo e eficiente.

A experiência internacional demonstra que a expansão da infraestrutura cicloviária não constitui política antagônica ao desenvolvimento rodoviário. Ao contrário, representa sua evolução natural. Os sistemas de transporte mais modernos do mundo são justamente aqueles capazes de integrar diferentes modais de maneira racional, segura e complementar. Rodovias concebidas exclusivamente para veículos motorizados refletem uma visão que já não corresponde integralmente às demandas contemporâneas de mobilidade. O desafio atual consiste em construir infraestruturas capazes de acomodar, com segurança e eficiência, a diversidade de usuários que delas dependem diariamente.

Dessa forma, a presente iniciativa busca promover avanço institucional compatível com as melhores práticas internacionais, com a legislação nacional já existente e com a crescente demanda social por ambientes viários mais seguros. Trata-se de proposta equilibrada, tecnicamente responsável e juridicamente consistente, que respeita a autonomia administrativa dos entes públicos, não cria obrigações incompatíveis com o pacto federativo e oferece diretrizes aptas a orientar o planejamento da infraestrutura rodoviária brasileira nas próximas décadas.

Por tais razões, considerando a relevância social, econômica, esportiva, ambiental e humana da matéria, submeto o presente Projeto de Lei à apreciação dos nobres Pares, convicto de que sua aprovação representará importante contribuição para a construção de um sistema de mobilidade mais seguro, moderno, integrado e compatível com os desafios do desenvolvimento nacional.

Brasília, de junho de 2026.

POMPEO DE MATTOS
Deputado Federal
Vice-líder
PDT/RS



Gabinete 704, Anexo IV da Câmara dos Deputados - Praça dos Três Poderes
Brasília - DF – CEP: 70160-900 • (61) 3215-5704 – 3215-2704

