

## COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

### PROJETO DE LEI Nº 6.474, DE 2009

Institui o programa Bicicleta Brasil, para incentivar o uso da bicicleta visando a melhoria das condições de mobilidade urbana.

**Autor:** Deputado **JAIME MARTINS**.

**Relator:** Deputado **ROBERTO BRITTO**.

#### I – RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe tem por objetivo a instituição do Programa Bicicleta Brasil (PBB), para incentivar a inserção da bicicleta como meio de transporte, visando à melhoria das condições de mobilidade urbana, a ser implementado em todas as cidades com mais de vinte mil habitantes.

O art. 2º do projeto estabelece que são diretrizes do PBB:

- . a criação de uma cultura favorável aos deslocamentos cicloviários, como modalidade de deslocamento eficiente e saudável;
- . a redução nos índices de emissão de poluentes;
- . a melhoria da qualidade de vida nos centros urbanos e das condições de saúde da população;
- . o desenvolvimento de ações voltadas para a melhoria do sistema de mobilidade cicloviária;
- . a inclusão dos sistemas cicloviários nas ações de planejamento espacial e territorial; e

. a conscientização da sociedade quanto aos efeitos indesejáveis da utilização do automóvel nas locomoções urbanas, em detrimento do transporte público e de alternativas não-motorizadas.

Objetiva o PBB, além de seus alvos específicos, o apoio a estados e municípios na construção de ciclovias, ciclofaixas e sistemas cicloviários urbanos, bem como na instalação de bicicletários públicos e equipamentos de apoio ao usuário, além da promoção de campanhas de divulgação dos benefícios do uso da bicicleta como meio de transporte, tanto para à implantação de rotas intermunicipais seguras quanto para o turismo e o lazer.

O texto prevê que o PBB deverá integrar a Política Nacional da Mobilidade Urbana e ser coordenado pelo órgão federal responsável pela referida política pública. A implementação das ações do PBB deverá ser efetivada pelos órgãos e entidades estaduais e municipais das áreas de desenvolvimento urbano, trânsito e mobilidade urbana, assim como por organizações não governamentais com atuação relacionada ao uso da bicicleta como meio de transporte e lazer e por empresas do setor produtivo, por meio de contrato ou parceria público-privada.

O estabelecimento das formas de acompanhamento e avaliação dos resultados do PBB ficará a cargo da regulamentação, devendo ser garantida a participação de representantes dos agentes envolvidos na implementação do Programa e de representantes de instituições de ensino e pesquisa nas áreas de desenvolvimento urbano, trânsito e mobilidade urbana.

O projeto dispõe que a atuação dos órgãos governamentais e não governamentais no âmbito do PBB deverá ser voltada para ações que contemplem, entre outros:

. estímulo ao desenvolvimento de projetos de infraestrutura cicloviária;

. a construção de bicicletários em terminais do sistema de transporte público coletivo;

. a instalação de paraciclos ao longo das vias de circulação e nos locais de grande fluxo de pessoas; e

. a instalação de equipamentos de apoio aos usuários da malha cicloviária.

De acordo com o que prescreve parágrafo único do art. 5º do projeto, as ações do PBB, nas cidades com mais de quinhentos mil habitantes, devem ser compatíveis com o que determina o plano de transporte urbano integrado, obrigatório nos termos do art. 41 da Lei nº 10.257, de 2001 (Estatuto da Cidade).

Visando garantir a implementação do PBB, a proposta indica as fontes de recursos que poderão ser utilizadas, dentre as quais merecem destaque as parcelas da receita de arrecadação das multas de trânsito, na forma estabelecida pelo art. 320 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), e dos recursos da CIDE-combustíveis, de que trata a Lei nº 10.636, 30 de dezembro de 2002, conforme vier a disposta em regulamento.

Para tanto, o projeto de lei faz a compatibilização da legislação existente, alterando o art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro e o art. 6º da Lei nº 10.636/2002.

O autor da proposição, em sua justificção, defende o programa como uma alternativa já adotada em outros países para buscar a sustentabilidade dos centros urbanos, haja vista ser a mobilidade urbana um dos maiores desafios do Poder Público na atualidade.

Analisada pela Comissão de Viação e Transportes, ainda na legislatura anterior, a proposição logrou aprovação, sem reparos.

Também na legislatura anterior, foi o projeto de lei em comento distribuído à relatoria do então Deputado JOSÉ PAULO TÓFFONO, cujo parecer, pela aprovação, ora acolho na sua integralidade, por seus sólidos e irretorquíveis fundamentos.

Durante o prazo regimental de cinco sessões não foram apresentadas emendas nesta Comissão de Desenvolvimento Urbano.

A matéria tramita em regime de prioridade e está sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões, nos termos do art. 24, II, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

Este, pois, o nosso relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

Com efeito, assiste razão tanto ao autor da proposição, o Deputado Jaime Martins, quanto a ex-deputada Rita Camata, então relatora na Comissão de Viação e Transportes (CVT), ao identificarem a questão da mobilidade urbana como um dos grandes desafios dos tempos atuais.

É certo afirmamos parte significativa dos problemas hoje existentes em quase todas as cidades brasileiras derivam de décadas de políticas públicas que priorizaram o transporte privado em detrimento do transporte público coletivo.

Não bastasse, a matriz do transporte de passageiros, em geral, incluindo o transporte urbano, é fortemente calcada na modalidade rodoviária.

Essa conjuntura tem provocado, ao longo dos anos, trânsito cada vez mais congestionado, excesso de poluição ambiental e aumento dos níveis de consumo de combustíveis, sem falar dos problemas climáticos derivados do aquecimento global.

Como corolário, torna-se indispensável que as três esferas de governo adotem alternativas sustentáveis para os deslocamentos urbanos. Restringir o uso de automóveis particulares e investir em transporte de massa sobre trilhos são algumas das medidas que devem ser priorizadas pelos administradores públicos.

No entanto, diante do elevado investimento que tal alternativa exige, o transporte realizado por meio de bicicletas apresenta-se como modalidade atrativa e menos onerosa, que vem sendo, aliás, adotada em larga escala por diversos países europeus, como França, Bélgica, Holanda e Alemanha. No Brasil, a experiência vem sendo utilizada por algumas cidades, como Joinville e Blumenau, em Santa Catarina, cujos resultados satisfatórios têm despertado a atenção de outros municípios, que estão acordando para essa nova realidade e buscando maneiras de promover o tráfego seguro de bicicletas.

É inegável que o uso da bicicleta como meio de transporte não tem recebido a devida atenção quando da formulação de políticas públicas no Brasil. A regra geral é que os ciclistas carecem de local

próprio para circular, precisando disputar com os veículos um espaço na via pública, em meio à falta de segurança, o que gera inúmeros acidentes, muitas vezes com vítimas fatais.

Assim, vem em muito boa hora a presente proposição instituindo um programa destinado a incentivar a inserção da bicicleta como meio de transporte, visando a melhoria das condições de mobilidade urbana.

O alvo desse programa são as cidades com mais de vinte mil habitantes, número este que, como bem observou a relatora que examinou a proposta na CVT, não poderia ser mais adequado, já que adotado pela Constituição Federal para a obrigatoriedade de elaboração de plano diretor de desenvolvimento urbano.

Com a implantação do PBB, cidades que já desenvolvem ações para valorizar o transporte por bicicleta contarão com maior apoio, particularmente financeiro, e aquelas que ainda não o fazem se sentirão estimuladas a iniciar um planejamento nesse sentido.

Por tais argumentos, concordamos com o parecer aprovado pela CVT quanto ao acerto da proposta em não oferecer uma saída simplista e linear, como seria a obrigação pura e simples de construção de ciclovias em todas as cidades brasileiras. Ao limitar-se a indicar as diretrizes a serem seguidas e as ações que poderão compor a implementação do PBB, o texto consegue respeitar a diversidade dos cenários que compõem a realidade nacional, sendo, por isso, muito mais efetivo.

Igualmente acertadas e já comentadas no brilhante parecer aprovado pela CVT são as várias ações previstas no âmbito do PBB e as fontes de recursos apontadas para financiar o programa.

Não obstante, vemos apenas um ponto da proposta que merece reparo. Trata-se da previsão disposta no parágrafo único do art. 5º, segundo a qual, nas cidades com mais de 500 mil habitantes, as ações do PBB devem ser compatíveis com o que determina o plano de transporte público integrado, exigido pelo art. 41 do Estatuto da Cidade.

Entendemos que deve ficar explícita a necessidade de o referido plano de transporte público integrado contemplar a implantação de ciclovias e a promoção do transporte cicloviário, já que a omissão dessa

obrigatoriedade poderá incompatibilizar as ações do PBB com o planejamento municipal no setor de transporte e mobilidade.

Diante do exposto, no que compete a esta Comissão de Desenvolvimento Urbano, somos pela **aprovação**, quanto ao mérito, do Projeto de Lei nº 6.474, de 2009, com a emenda anexa.

Sala da Comissão, em 19 de abril de 2011.

Deputado **Roberto Britto**  
Relator

## COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

### PROJETO DE LEI Nº 6.474, DE 2009

Institui o programa Bicicleta Brasil, para incentivar o uso da bicicleta visando a melhoria das condições de mobilidade urbana.

#### EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se ao parágrafo único do art. 5º da proposição em epígrafe a seguinte redação:

Art. 5º .....

Parágrafo único. Nas cidades com mais de 500.000 (quinhentos mil) habitantes, as ações do PBB devem ser compatíveis com o que determina o plano de transporte urbano integrado, exigido pelo art. 41 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade), no qual estarão previstas, obrigatoriamente, a implantação de ciclovias e a promoção do transporte cicloviário.

Sala da Comissão, em 18 de abril de 2011.

Deputado **Roberto Britto**  
Relator