

EMENDA Nº - CM
(à MPV nº 534, de 2011)

Inclua-se na Medida Provisória nº 534, de 20 de maio de 2011, onde couberem, os seguintes artigos:

Art. Ficam isentas do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) as bicicletas, bem como suas partes e peças separadas, classificadas, respectivamente, nas posições 8712.00.10 e 8714.9 da tabela de incidência do IPI, aprovada pelo Decreto nº 6.006, de 28 de dezembro de 2006.

Art. O art. 28 da Lei nº 10.865, de 30 de abril de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 28.....

XXI – as bicicletas, suas partes e peças separadas classificadas nos códigos 8712.00.10 e 8714.9 da TIPI.

..... (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

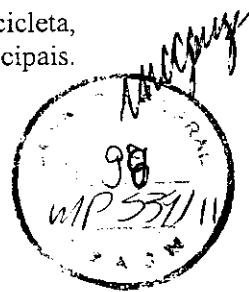
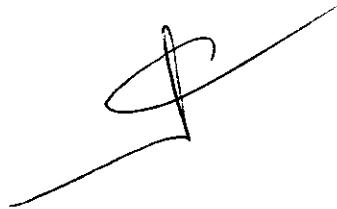
São inúmeras as vantagens do uso da bicicleta como transporte urbano, somado ao uso relacionado com o lazer.

Essas vantagens vão desde o campo da saúde, pelo exercício físico suave, porém constante, que proporciona ao seu usuário, até o baixo custo, seja para o indivíduo, seja para o Poder Público, que poucos investimentos necessitam fazer em termos de infra-estrutura viária. Para a preservação do meio ambiente, a bicicleta não tem competidores, principalmente em comparação com todos os veículos motorizados, emissores de gases e partículas poluentes.

A bicicleta foi eleita pela Organização das Nações Unidas (ONU) como o símbolo de transporte sustentável do planeta, uma vez que a sociedade, o meio ambiente e a saúde humana entram em equilíbrio quando este modal se torna viável para a população e para o Estado.

Apenas 7,4% dos deslocamentos - o que equivale a cerca de 15 milhões de viagens diárias - são feitos em bicicleta no Brasil. O número é da Associação Nacional do Transporte Público (ANTP). Na verdade, a bicicleta deveria ser o meio de locomoção preferencial para distâncias curtas, de até dez quilômetros. Apenas a cultura de monopólio do automóvel, que lamentavelmente domina na população da maioria das cidades, impede que esse barato e saudável veículo seja usado com mais freqüência.

No momento, observa-se uma tentativa de revitalização do uso da bicicleta, inclusive com a participação do Ministério das Cidades e de várias administrações municipais.



Em várias metrópoles de todo o mundo, esforço semelhante é noticiado, principalmente como forma de atenuar o congestionamento do centro das cidades.

O Brasil possui, hoje, apenas seiscentos quilômetros de ciclovias. Esse número, efetivamente, é pequeno em relação à frota nacional, que supera 50 milhões de bicicletas, das quais, mais de 80% circulam nas regiões Nordeste e Sudeste. O Ministério das Cidades, por meio do Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta (Bicicleta Brasil), está incentivando o incremento do seu uso como transporte nas cidades. O mesmo Ministério tem apoiado projetos integrados para incentivar transportes alternativos, para construção de ciclovias e a criação de faixas de pedestre e passarelas para a população que se desloca a pé. Há projetos, inclusive, prevendo o uso da bicicleta em redes integradas com ônibus e outros meios de transporte.

Entretanto, todo esse esforço vem esbarrando no custo da bicicleta, ainda que a produção em massa tenha contribuído para torná-la um pouco mais acessível nos últimos anos. Contudo, essa acessibilidade ainda não é suficiente para a faixa de população para a qual os programas são voltados. Lamentavelmente, o achatamento da renda no Brasil é tão grande que a simples aquisição de uma bicicleta por uma família de baixa renda ou mesmo de classe média baixa constitui-se muitas vezes em sonho inatingível.

Alguns dados são ilustrativos para compreender a importância deste setor produtivo no nosso País e o seu potencial. Conforme informações da Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas Bicicletas e Similares, o Brasil é o 3º Maior Pólo de Produção de Bicicletas no Mundo (4.5%), ficando atrás da China (80%) e Índia (10%). Em 2007, foram produzidas no Brasil 5,5 milhões de Bicicletas. Deste total, cerca de 1,2 milhões foram produzidas na Zona Franca de Manaus, 0,9 milhão nas regiões Nordeste e Centro Oeste e 3,4 milhões nas regiões Sudeste e Sul. Esta produção atende a toda demanda nacional, sendo: 50% para o uso como Transporte; 32% destinado ao público Infantil; 17% como recreação e lazer e 1% em esportes (competição).

Para os anos entre 2011 e 2012 é previsto a produção de 7 milhões de unidades de bicicletas no Brasil. Esta estimativa poderá crescer com as desonerações propostas neste projeto, que poderá significar a redução de quase vinte por cento no preço final das bicicletas. A pequena renúncia de receita que houver será plenamente compensada com a melhoria da qualidade de vida da população, com a agilidade nos deslocamentos urbanos e com a redução da necessidade das monstruosas obras viárias exigidas pelo uso dominante do automóvel.

Sala das Sessões, 26 maio de 2011


Senador INÁCIO ARRUDA PCdoB-CE

