

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

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

Relatora: Deputada RITA CAMATA

I – RELATÓRIO

A proposição que ora vem ao exame desta Comissão pretende instituir o Programa Bicicleta Brasil (PBB), a ser implementado em todas as cidades com mais de vinte mil habitantes, para incentivar a inserção da bicicleta como meio de transporte, visando a melhoria das condições de mobilidade urbana. O texto elenca, entre as diretrizes do PBB, a criação de uma cultura favorável aos deslocamentos ciclovitários, como modalidade de deslocamento eficiente e saudável, a redução nos índices de emissão de poluentes e a melhoria da qualidade de vida nos centros urbanos e das condições de saúde da população. Segundo a proposta, o PBB tem como objetivos específicos oferecer apoio a estados e municípios na construção de ciclovias, ciclofaixas e sistemas ciclovitários urbanos, bem como na instalação de bicicletários públicos e equipamentos de apoio ao usuário, promover a integração do modal bicicleta aos modais do sistema de transporte público coletivo e estimular a implantação de rotas intermunicipais seguras para o deslocamento ciclovitário, voltadas para o turismo e o lazer, entre outros.

O PBB deverá integrar a Política Nacional da Mobilidade Urbana e deve ser coordenado pelo órgão federal responsável pela referida política pública. Sua implementação, segundo a proposta, deverá ser efetivada pelos órgãos e entidades estaduais e municipais das áreas de desenvolvimento urbano, trânsito e mobilidade urbana, bem como pelas organizações não governamentais com atuação relacionada ao uso da bicicleta como meio de

transporte e lazer e por empresas do setor produtivo, na forma de contrato ou parceria público-privada. O texto remete para regulamentação o estabelecimento das formas de acompanhamento e avaliação dos resultados do PBB, garantida a participação de representantes dos agentes envolvidos em sua implementação e de representantes de instituições de ensino e pesquisa nas áreas de desenvolvimento urbano, trânsito e mobilidade urbana.

O projeto de lei enumera as ações que deverão ser contempladas na atuação dos órgãos governamentais e não governamentais no âmbito do PBB, entre as quais se destacam o estímulo ao desenvolvimento de projetos de infraestrutura cicloviária, a construção de bicicletários em terminais do sistema de transporte público coletivo e de paraciclos ao longo das vias de circulação e nos locais de grande fluxo de pessoas. Nas cidades com mais de quinhentos mil habitantes, está previsto que as ações do PBB devem ser compatíveis com o que determina o plano de transporte urbano integrado, exigido nos termos do Estatuto da Cidade.

Finalizando, o projeto de lei aponta os recursos para a efetivação do PBB, a saber: parcela 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), parcela dos recursos da CIDE-combustíveis, de que trata a Lei nº 10.636, 30 de dezembro de 2002, na forma determinada em regulamento, dotações específicas dos orçamentos da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que forem atribuídas ao programa nos termos das respectivas legislações e contribuições e doações de pessoas físicas ou jurídicas, entidades e organismos de cooperação nacionais ou internacionais. Para compatibilizar a proposta com a legislação existente, são introduzidas alterações pontuais no Código de Trânsito Brasileiro e na Lei nº 10.636/2002. A cláusula de vigência fixa um prazo de noventa dias, a contar da publicação oficial, para que a lei oriunda da proposição sob análise entre em vigor.

Em sua justificação, o autor argumenta que sua proposta segue a mesma linha já adotada por governos em vários países do mundo, como França, Bélgica e Alemanha, na busca da sustentabilidade dos centros urbanos, o que inclui, entre outros objetivos, a redução na emissão de poluentes e de gases do efeito estufa. Com sua iniciativa, ele espera contribuir para o enfrentamento daquele que considera um dos grandes desafios do

Poder Público nos tempos atuais, que é a melhoria das condições de mobilidade urbana.

Além desta Comissão de Viação e Transportes, a proposição deverá ser analisada, em regime de apreciação conclusiva, pela Comissão de Desenvolvimento Urbano, pela Comissão de Finanças e Tributação (mérito e adequação financeira e orçamentária) e pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (constitucionalidade e juridicidade). Durante o prazo regimental de cinco sessões, não foram apresentadas emendas neste Órgão Técnico.

É o nosso relatório.

II – VOTO DA RELATORA

Concordamos com o autor quando ele afirma que a promoção da mobilidade urbana é um dos grandes desafios dos tempos atuais, não somente no Brasil, como em vários outros lugares do mundo. Particularmente em nosso país, os problemas de mobilidade urbana são imensos e derivam, em grande parte, de uma cultura que, ao longo de várias décadas do século passado, valorizava o transporte privado. Trânsito cada vez mais congestionado, excesso de poluição ambiental, aumento dos níveis de consumo de combustíveis e o aquecimento global estão entre as razões que apontam para a necessidade de se pensar em outras alternativas.

Dentro desse contexto, o transporte não motorizado, em especial o realizado por meio de bicicletas, apresenta-se como uma das opções mais atrativas e vem sendo incentivado em diversos países europeus e asiáticos, bem como em algumas cidades brasileiras. Tal incentivo concretiza-se na reserva de espaços apropriados para o tráfego seguro de bicicletas e na supressão de barreiras arquitetônicas, sem esquecer da necessidade de educar e informar a população.

Não obstante os avanços, a existência de infraestrutura especial para ciclistas ainda é muito reduzida no Brasil, em comparação com outros países onde o conceito de mobilidade sustentável já está mais difundido. Na imensa maioria dos centros urbanos, os ciclistas carecem de local próprio

para circular, precisando disputar com os veículos um espaço na via pública, em meio à falta de segurança. De modo geral, podemos dizer que o transporte em bicicleta não tem recebido, por parte das nossas políticas públicas, a merecida atenção.

Paradoxalmente, esse tipo de transporte apresenta significativa participação entre as modalidades de viagens realizadas nas cidades brasileiras. Segundo dados da Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, citados em TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO NA LEGISLAÇÃO URBANA NO BRASIL, tese de mestrado de Mônica Fiuza Gondim, antes mesmo da implantação das ciclovias, a Região Metropolitana do Rio de Janeiro já contava com 170 mil viagens diárias realizadas por bicicletas. Isso é equivalente a mais da metade dos deslocamentos feitos por metrô e ao dobro dos deslocamentos por barcas e aerobarcos, constituindo 1,3% do total das viagens diárias.

O projeto de lei que ora examinamos pretende criar um programa, denominado Programa Bicicleta Brasil (PBB), a ser implementado em todas as cidades com mais de vinte mil habitantes, para incentivar a inserção da bicicleta como meio de transporte, visando a melhoria das condições de mobilidade urbana. O corte demográfico é pertinente, por ser o mesmo adotado pela Constituição Federal para a obrigatoriedade de elaboração de plano diretor de desenvolvimento urbano.

Entendemos que a proposta é oportuna, pois vai contribuir decisivamente para institucionalizar essa alternativa de transporte em todo o País. Ademais, o texto apresentado pelo Deputado Jaime Martins é inteligente, visto que não nos traz uma “receita de bolo”, como seria a obrigação pura e simples de construção de ciclovias em todas as cidades brasileiras. Mais sutil e, por isso mesmo, mais efetivo, ele aponta uma série de diretrizes a serem seguidas e um rol de ações que poderão compor a implementação do PBB.

Dessas ações, gostaríamos de destacar duas. A primeira delas diz respeito à necessidade de integrar o modal bicicleta aos demais modais do sistema de transporte urbano. Afinal, sabe-se que a bicicleta tem um raio de deslocamento limitado, principalmente se o motivo de viagem for estudo ou trabalho, onde o tempo do deslocamento é importante. Por isso, torna-se necessária a integração com outros modos de transporte. Destaque-se, também, entre as ações previstas, a promoção de campanhas de divulgação dos benefícios do uso da bicicleta como meio de transporte. Com isso, poderão

ser modificadas questões de ordem cultural, nas quais o automóvel surge, no imaginário das pessoas, como símbolo de *status*.

Finalmente, um outro aspecto relevante da proposição é a preocupação do autor em dotar o PBB de fontes de recursos, que permitam efetiva implementação do programa. Embora a matéria financeira não seja da competência desta Comissão, devendo ser analisada pela Comissão de Finanças e Tributação, entendemos que as duas principais fontes de recursos indicadas pelo projeto de lei (parcela da arrecadação das multas de trânsito e da CIDE combustíveis) são coerentes com os objetivos do programa. Afinal, nada mais lógico que direcionar recursos gerados pelo transporte motorizado e poluente para investimento em modalidades mais sustentáveis.

Diante do exposto, naquilo que compete a esta Comissão analisar, somos pela **aprovação**, quanto ao mérito, do Projeto de Lei nº 6.474, de 2009.

Sala da Comissão, em 24 de Março de 2010.

Deputada RITA CAMATA
Relatora