



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A PROFERIR PARECER AO PROJETO DE LEI Nº 8085, DE 2014, DO SENADO FEDERAL, QUE "ALTERA A LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997, QUE INSTITUI O CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO, PARA INSTITUIR A OBRIGATORIEDADE DA PRÁTICA DE DIREÇÃO VEICULAR EM VIAS PÚBLICAS PARA FINS DE FORMAÇÃO DE CONDUTORES"

Requerimento _____ de 2015

(do Sr. VALADARES FILHO)

Requeiro que seja realizada Audiência Pública nesta Comissão, em conjunto com a Comissão de Desenvolvimento Urbano para que sejam ouvidos os senhores, Tarciano de Souza Araújo – Diretor Presidente da Associação Brasileira da indústria, Comércio, Importação e Exportação de Bicicletas, Peças e Acessórios (ABRADIBI); Márcio Padilha – Representante da Brasília Amiga da Bike; Marcus Leal – Chefe do Google Maps no Brasil; Álvaro Almeida – Analista Técnico da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT); André Geraldo Soares – Presidente da União de Ciclistas do Brasil (UCB); Felipe Kabbach – Doutor em Engenharia de Transportes pela Universidade de São Paulo (USP); Dario Rais Lopes – Secretário Nacional de Transportes e da Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades e a senhora Camila Mansour Magalhães da Silveira – Promotora de Justiça de Habitação e Urbanismo do Ministério Público de São Paulo para discutir a atual situação das ciclovias e ciclofaixas no Brasil.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Senhor Presidente,

Requeiro nos termos do Regimento Interno e ouvido o Plenário desta Comissão, que sejam convidados os senhores, Tarciano de Souza Araújo – Diretor Presidente da Associação Brasileira da indústria, Comércio, Importação e Exportação de Bicicletas, Peças e Acessórios (ABRADIBI); Márcio Padilha – Brasília Amiga da Bike; Marcus Leal – Chefe do Google Maps no Brasil; Álvaro Almeida – Analista Técnico da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT); André Geraldo Soares – Presidente da União de Ciclistas do Brasil (UCB); Felipe Kabbach – Doutor em Engenharia de Transportes pela Universidade de São Paulo (USP); Dario Rais Lopes – Secretário Nacional de Transportes e da Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades e a senhora Camila Mansour Magalhães da Silveira – Promotora de Justiça de Habitação e Urbanismo do Ministério Público de São Paulo para discutir a atual situação das ciclovias e ciclofaixas no Brasil.

JUSTIFICATIVA

Mobilidade urbana é a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano de um Município. Assim, a mobilidade urbana adequada é obtida por meio de políticas de transporte e circulação que visam a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no espaço urbano, através da priorização dos modos de transporte coletivo e não motorizados de maneira efetiva, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável.

Partindo-se do reconhecimento da existência de uma grande crise no âmbito da mobilidade urbana atual, considerando questões de transporte público, circulação e trânsito e, portanto, da necessidade de incorporação de uma nova visão para a mobilidade urbana nas cidades, torna-se evidente a importância da moderação do tráfego (através do incentivo do modo de transporte não motorizado) e da humanização do trânsito (valorizando as pessoas e reduzindo-se o volume e velocidade do tráfego motorizado) em favor da mobilidade urbana sustentável e de um novo “desenho urbano” tornando os espaços mais humanos.

Fonte: CREA/PR



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Segundo o Ministério das Cidades (2007), nas cidades médias e grandes brasileiras, com raras exceções, o uso do transporte cicloviário está bem abaixo de seu potencial, tendo o uso disseminado em apenas dois segmentos bem distintos da população: a classe de renda média alta e as classes de rendas mais baixas. Os primeiros usam a bicicleta como equipamento esportivo, e os de classe de renda mais baixa constituem os grandes usuários da bicicleta, fazendo uso regular deste veículo como meio principal de transporte.

De acordo com o Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades, se comparada com as demais modalidades de transporte urbano, a bicicleta apresenta como características favoráveis: baixo custo de aquisição e manutenção, realização de viagens porta a porta, eficiência energética e baixa perturbação ambiental e flexibilidade e rapidez para viagens curtas.

O manual do Grupo de Estudos para a Integração da Política de Transportes (GEIPOT) de 1983 define que a distância ideal para o transporte de bicicleta varia de 800m a 3 km, sendo normal uma viagem de casa- -trabalho de 5 a 6 km. Como grande parte das viagens, realizadas em área urbana, é para distâncias menores do que 3 km, elas poderiam ser realizadas por bicicleta, caso houvesse uma infraestrutura que oferecesse segurança e conforto para o ciclista (Cadernos de Desenhos Ciclovias).

Para que essa prática seja aplicada ao cotidiano e seja adotada pela população, faz-se necessário oferecer infraestrutura adequada e que esteja integrado aos demais modais de transporte para que o sistema cicloviário tenha efetividade.

Conforme o Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta – Bicicleta Brasil, do Ministério das Cidades, o sistema de circulação cicloviário deve ser composto, inicialmente, pelos seguintes elementos:

- **Ciclovia:** é o espaço destinado à circulação exclusiva de bicicletas, separado da pista de rolamento dos outros modos por terraplano, com mínimo de 0,20m de desnível, sendo, habitualmente, mais elevada do que a pista de veículos motorizados.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

No sistema viário, pode localizar-se ao longo do canteiro central ou nas calçadas laterais.

Importante apontar que, no caso de ciclovias, pistas unidirecionais (com sentido único) constituem exceções nas cidades brasileiras, sendo seu uso mais difundido na Europa. A largura mínima adotada na França e na Holanda, por exemplo, para a pista unidirecional é de 2m, correspondendo esta à largura efetiva da ciclovia. No caso brasileiro, o mais comum é a adoção da ciclovia bidirecional (com dois sentidos de tráfego), que varia de acordo com o porte das cidades, sendo normalmente adotada nos grandes centros urbanos como espaço de lazer e, no interior do país, como ciclovia funcional. A ciclovia bidirecional tem como largura ideal de 3m, sendo aceitável dimensioná-la com 2,50m.

- **Ciclofaixa:** é o espaço destinado à circulação de bicicletas, contíguo à pista de rolamento de veículos automotores, sendo dela separada por pintura e/ou dispositivos delimitadores denominados de tachas pelo CTB. Usualmente, define-se como sendo de 1,20m a largura mínima interna de uma ciclofaixa unidirecional, devendo a ela ser acrescida a faixa de separação da corrente do tráfego motorizado (mínima 0,40m) e a linha do meio-fio (0,20m), elevando sua largura a 1,80m.

Formado por caminhos conectados, o sistema de circulação cicloviário deve conformar uma rede que considere não apenas as ligações intramunicipais, mas que contemple as ligações com a rede de ciclovias dos municípios do entorno (caso de municípios conurbados e regiões metropolitanas). Percebe-se, portanto, que além da implantação de infraestrutura dimensionada corretamente, com sinalização eficiente e legível para garantir a integridade física do ciclista, é fundamental que haja a integração de ações conjuntas de planejamento urbano, circulação, transporte e de educação de trânsito para pedestres, ciclistas e condutores motorizados.

Nos últimos anos, políticas setoriais trouxeram incentivos fiscais à comercialização de automóveis, o que não aconteceu em relação a outros meios de transporte, como a bicicleta.

Membros da Associação Brasileira da Indústria, Comércio, Importação e Exportação de Bicycletas, Peças e Acessórios (ABRADIBI), pedem a desoneração de impostos sobre as bicicletas.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Uma parte da população demonstra preocupação com o crescimento das ciclovias. Camila Mansour Magalhães da Silveira, Promotora de Justiça de Habitação e Urbanismo do Ministério Público de São Paulo, entrou na Justiça com pedido de liminar para que todas as obras de construção de ciclovias na cidade de São Paulo sejam suspensas até que sejam disponibilizados estudos técnicos para a implantação da rede cicloviária no município. A promotora usou o argumento de que a prefeitura não havia enviado ao Ministério Público os projetos básico e executivo das obras, nem realizou audiências públicas para a instalação das ciclovias. Depois de uma batalha judicial, a justiça liberou a construção de novas ciclovias em São Paulo.

Em junho o Google lançou a busca de rotas de bicicleta no Maps. De acordo com matéria publicada no site G1, em 23 de setembro deste ano, apenas três meses depois, a busca por ciclovias no Brasil já se compara à França, país conhecido por priorizar esse meio de transporte.

O funcionamento das rotas de bicicleta é parecido com os itinerários para carros. Basta informar o ponto de saída e chegada para obter o caminho ideal. Porém, além da distância, são consideradas possíveis inclinações em terrenos que podem atrasar ou acelerar o trajeto.

A mobilidade é tema estratégico para o desenvolvimento do nosso país, já que o deslocamento de pessoas e bens são condições inequívocas para a realização das atividades sociais e econômicas da sociedade.

Pelas razões aqui expostas e pela relevância do termo, conto com o apoio dos Nobres Pares para a aprovação deste requerimento.

Sala das Sessões, novembro de 2015.

VALADARES FILHO

Deputado Federal

PSB/ SE