



Projeto de Lei nº 1.346, de 2011

Dispõe sobre a criação do Estatuto dos Sistemas Ciclovitários e dá outras providências.

AUTOR: Sr. Lúcio Vieira Lima

RELATOR: Deputado Manoel Junior

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 1.346/2011, em análise, objetiva criar o Estatuto dos Sistemas Ciclovitários, no intuito de vincular os Entes Federativos à promoção do uso de bicicletas como meio de transporte viável e efetivo, contribuindo para o desenvolvimento da mobilidade sustentável.

Determina que o transporte por bicicletas passe a ser de implementação obrigatória pelos Entes Federativos respectivos, por meio da criação de Sistemas Ciclovitários Nacionais, Estaduais e Municipais, de modo a ser implementado como modal na mobilidade da população e que serão criados, pelos Entes Federativos, Conselhos de Política Ciclovitária para realizar a implementação dos Sistemas Ciclovitários e formular as políticas pertinentes.

No Projeto são elencados diversos objetivos a serem cumpridos pelos Entes Federativos na criação dos Sistemas Ciclovitários, a saber:

- ◆ Articular o transporte por bicicleta com a malha viária, viabilizando os deslocamentos com segurança, eficiência e conforto para o ciclista;
- ◆ Implementar infraestrutura para o trânsito de bicicletas e introduzir critérios de planejamento para implantação de ciclovias ou ciclofaixas



nos trechos de rodovias em zonas urbanizadas, nas vias públicas, nos terrenos marginais às linhas férreas, nas margens de cursos d'água, nos parques e em outros espaços naturais;

- ◆ Realizar ciclovias ou ciclofaixas em todos os projetos rodoviários federais, estaduais e municipais, bem como nas estradas em fase de construção;
- ◆ Agregar aos terminais de transporte coletivo urbano infraestrutura apropriada para a guarda de bicicletas;
- ◆ Permitir acesso e transporte, em vagão especial, no Metrô e VLT (Veículo Leve sobre Trilhos), ou em outros modais, de ciclistas com suas bicicletas;
- ◆ Promover atividades educativas visando à formação de comportamento seguro e responsável no uso da bicicleta e, sobretudo, no uso do espaço compartilhado;
- ◆ Promover o lazer e a conscientização ecológica.

Estabelece que os mencionados Sistemas sejam formados por uma rede viária para o transporte por bicicletas, formada por ciclovias, ciclofaixas, faixas compartilhadas e rotas operacionais de ciclismo; e por locais específicos para estacionamento: bicicletários e paraciclos.

Adiante dispõe o Projeto que:

- ◆ a ciclovia será constituída de pista própria para a circulação de bicicletas, separada fisicamente do tráfego geral, e atenda ao seguinte: ser totalmente segregada da pista de rolamento do tráfego geral, calçada, acostamento, ilha ou canteiro central e ter traçado e dimensões adequados para a segurança do tráfego de bicicletas e possuirá sinalização de trânsito específica, em interseções com circulação de veículos e pedestres;
- ◆ a ciclofaixa consistirá numa faixa exclusiva destinada à circulação de bicicletas, delimitada por sinalização específica, em interseções com circulação de veículos e pedestres, utilizando parte da pista ou da



calçada que será adotada quando não houver disponibilidade de espaço físico ou de recursos financeiros para a construção de uma ciclovia, desde que as condições físico-operacionais do tráfego motorizado sejam compatíveis com a circulação de bicicletas;

- ◆ a faixa compartilhada é outra alternativa do Sistema Ciclovários que deverá ser utilizada somente em casos especiais;

No que se refere à questão urbanística a proposição estabelece que: a elaboração de projetos de construção de praças e parques, com área superior a 4.000m² (quatro mil metros quadrados) deve contemplar o tratamento ciclovário nos acessos e no entorno próximo e paraciclos no seu interior; as novas vias públicas, incluindo pontes, viadutos e túneis devem prever espaços destinados ao acesso e circulação de bicicletas; os terminais e estações de transferência do Sistema de Transporte Coletivo, Metrô e VLT – Veículo Leve sobre Trilhos, ou demais modais, os edifícios públicos, as indústrias, as escolas, os centros de compras, os condomínios, os parques e outros locais de grande fluxo de pessoas deverão possuir locais para estacionamento de bicicletas, bicicletários e paraciclos como parte da infraestrutura de apoio a esse modal de transporte.

A proposição também prevê que os Entes Federativos deverão manter ações educativas permanentes com o objetivo de promover padrões de comportamento seguros e responsáveis dos ciclistas e promover campanhas educativas tendo como público-alvo os pedestres e os condutores de veículos motorizados ou não, visando divulgar o uso adequado de espaços compartilhados.

Por último, o Projeto de Lei indica como recursos para a implementação dos Sistemas Ciclovários dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário, pelos respectivos Entes Federativos.

Apreciado na Comissão de Viação e Transportes em reunião ordinária de 30 de novembro de 2011, o projeto foi aprovado por unanimidade, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Lúcio Vale.



Na Comissão de Desenvolvimento Urbano foi aprovado por unanimidade, em reunião ordinária de 25 de abril de 2012, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Valadares Filho.

Recebido nesta Comissão de Finanças e Tributação, não foram apresentadas emendas no prazo regimental.

É o relatório.

II. VOTO DO RELATOR

O Projeto de Lei em análise foi distribuído a esta Comissão conforme o disposto no art. 54 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados – RICD, que assim dispõe:

“Art. 54. Será terminativo o parecer:

.....

II - da Comissão de Finanças e Tributação, sobre a adequação financeira ou orçamentária da proposição;”

A análise de adequação financeira e orçamentária referida consiste na apreciação da matéria quanto à sua compatibilidade ou adequação com o plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e o orçamento anual, nos termos do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RI, arts. 32, X, “h” e 53, II).

Além disso, tal análise também se encontra disciplinada na Norma Interna desta Comissão, que “Estabelece procedimentos para o exame de compatibilidade ou adequação orçamentária e financeira”, aprovada pela CFT em 29 de maio de 1996 e da Súmula nº 1/2008-CFT que dispõe “É incompatível e inadequada a proposição, inclusive em caráter autorizativo, que, conflitando com as normas da Lei



Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 – Lei de Responsabilidade Fiscal –
deixe de apresentar a estimativa de seu impacto orçamentário e financeiro bem
como a respectiva compensação.”

A Proposição em tela, mediante a implementação do Estatuto dos
Sistemas Cicloviários, resulta na vinculação dos Entes Federados à promoção do
uso de bicicletas como meio de transporte, tornando obrigatória a sua
implementação.

Não obstante as inúmeras obrigações impostas aos Entes Federados,
ressalte-se que a Proposição fixa a sua execução por meio de dotações
orçamentárias próprias, conforme o disposto no art. 17. Ademais, de acordo com
esse dispositivo, tais encargos devem ser suportados de forma compartilhada pela
União, estados e municípios.

Dada a natureza autorizativa do orçamento, depreende-se que a
execução das ações elencadas devem ser realizadas discricionariamente mediante
o adequado balanceamento entre a necessidade da intervenção estatal e a
disponibilidade dos recursos orçamentários aprovados pelo poder legislativo
pertinente. Conforme disposto no Projeto de Lei, diante da conjugação das
responsabilidades e competências em relação à política de mobilidade urbana, os
Entes Federados e o Governo Federal deverão celebrar convênios e contratos a fim
de viabilizar a implementação dos dispositivos previstos, em condições que
certamente deverão variar em cada caso concreto.

Especificamente no âmbito da União, ressalte-se que Plano Plurianual
(PPA) 2016-2019, Lei nº 13.249, de 13 de janeiro de 2016, no Programa “2048 -
Mobilidade Urbana e Trânsito”, de competência do Ministério das Cidades,
contempla o seguinte objetivo:

“**0574** - Apoiar a implantação, expansão e requalificação dos sistemas de
mobilidade urbana com soluções acessíveis, sustentáveis e compatíveis
com as características locais e regionais, priorizando os modos de



transporte público coletivo e **os não motorizados** e promovendo a integração modal, física e tarifária. (grifo nosso)

Dentre as metas do citado objetivo podemos destacar a meta “01S3 - *Apoiar a implantação de infraestrutura de transporte cicloviário*”, também tendo como órgão responsável o Ministério das Cidades.

O Orçamento da União, para viabilizar o alcance do citado objetivo de política pública constante do PPA 2016-2019, contempla duas ações orçamentárias, no escopo do Programa 2048 – Mobilidade Urbana e Trânsito, que oferecem suporte para execução das disposições previstas no Projeto de Lei nº 1.346/2011, a seguir relacionadas, acompanhadas do seu descritor (finalidade), conforme consta da Relação das Informações Complementares ao Projeto de Lei Orçamentária de 2016, Volume V - Inciso XXIV¹:

◆ **Ação: 10SS - Apoio a Sistemas de Transporte Público Coletivo Urbano.**

Descrição:

“Apoio à implantação e requalificação de infraestrutura de sistemas de transporte público coletivo urbano de passageiros visando a ampliação da capacidade e a promoção da integração intermodal, física e tarifária dos sistemas de mobilidade urbana, priorizando o transporte público coletivo urbano, promovendo a melhoria da mobilidade urbana, da acessibilidade universal e a **integração com os meios não-motorizados**.

Atende aos sistemas sobre pneus (BRT - Bus Rapid Transit, VLP - Veículo Leve sobre Pneus); sobre trilhos (Metrô, Trem Urbano, Monotrilho, VLT - Veículo Leve sobre Trilhos, APM - Automated People Mover); e hidroviário, segregação de vias, faixas exclusivas, corredores do sistema de veículos sob trilhos e pneus e outros tipos de sistemas de

¹ http://www.camara.gov.br/internet/comissao/index/mista/orca/orcamento/OR2016/info_complem/vol5/24_IncisoXXIV.pdf



transporte público coletivo urbano. Compreende obras civis, drenagem pluvial, pavimentação, infraestrutura de vias e demais logradouros públicos, inclusive metroferrovias, hidrovias e **ciclovias**, estacionamentos, terminais, estações e demais conexões, obras de arte especiais, pontos para embarque e desembarque de passageiros, sinalização viária e de trânsito entre outras intervenções necessárias para a operação e aquisição de veículos sob trilhos”. (grifo nosso)

◆ **Ação:10ST - Apoio a Sistemas de Transporte Não-Motorizados.**

Descrição:

“Apoio à implantação e requalificação de infraestrutura de sistemas de transporte não motorizados visando a promoção dos sistemas de transporte não motorizados, contribuindo para a ampliação da mobilidade urbana e a redução da poluição ambiental. Contempla intervenções que valorizem a circulação não motorizada, os preceitos da acessibilidade universal com conforto e segurança aos cidadãos, a minimização dos conflitos intermodais, mediante implantação de passeios, passarelas, ciclovias, ciclofaixas, bicicletários, paraciclos, travessias, guias rebaixadas, bem como a sinalização necessária (vertical, horizontal, semaforica e de orientação).”

Em consulta ao Orçamento da União para 2016 (LOA 2016), constatamos que a ação “10SS - Apoio a Sistemas de Transporte Público Coletivo Urbano” conta com recursos autorizados de R\$ 779,6 milhões. Já a ação “10ST - Apoio a Sistemas de Transporte Não-Motorizados” contempla recursos autorizados de R\$ 17,0 milhões. Ambas as consultas foram realizadas em base de dados disponível no sítio da Câmara dos Deputados – Orçamento Brasil², atualizadas até o 17/05/2016.

Dessa forma, entendemos que o disposto na Proposição em referência acha-se compatível e adequado com as políticas públicas desenvolvidas pela União,

² <http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/orcamentobrasil/loa/loa-2016/loa-2016-consultas-e-relatorios-de-execucao>



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Comissão de Finanças e Tributação

detalhadas no PPA 2016-2019, com previsão de recursos no Orçamento da União para 2016 em dotações orçamentárias apropriadas.

Pelo exposto, voto pela compatibilidade e adequação orçamentária e financeira do Projeto de Lei nº 1.346, de 2011.

Sala da Comissão, em de de 2016.

Deputado Manoel Junior
Relator