



PARECER Nº , DE 2014

Da COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE, DEFESA DO CONSUMIDOR E FISCALIZAÇÃO E CONTROLE sobre o PLS nº 317, de 2014, do Senador Fleury, que *autoriza o Poder Executivo a conceder empréstimos subsidiados a empresas ou pessoas jurídicas que desejem adquirir bicicletas ou construir bicicletários para o uso dos funcionários, entre outras coisas.*

RELATOR: Senador **RANDOLFE RODRIGUES**

I – RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o PLS nº 317, de 2014, de autoria do Senador FLEURY, que tem como objetivo incentivar o uso de bicicletas por parte dos trabalhadores.

A proposição é composta de quatro artigos. O primeiro autoriza a União a conceder empréstimos subsidiados a empresas ou pessoas jurídicas que desejem adquirir bicicletas ou construir bicicletários, para estimular os funcionários a aderirem a esse meio de transporte. As operações serão intermediadas pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) ou por outra instituição financeira credenciada. As bicicletas serão destinadas, preferencialmente, ao uso comunitário dos trabalhadores, e os bicicletários serão construídos dentro das sedes ou subsidiárias dos tomadores dos empréstimos.

O art. 2º descreve as condições financeiras das operações: prazo do empréstimo de dez anos, com três de carência, e custo financeiro equivalente à Taxa de Juros de Longo Prazo (TJLP) ou sua eventual substituta, acrescida dos encargos do BNDES.





O art. 3º autoriza o Ministério do Meio Ambiente a instituir o Selo de Sustentabilidade em Mobilidade Urbana, a ser conferido às pessoas jurídicas que adquirirem bicicletas comunitárias e instalarem bicicletários para uso dos funcionários.

O art. 4º prevê que a lei entre em vigor na data da sua publicação.

Apresentada no dia 7 de novembro passado, a proposição foi encaminhada às Comissões de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle; e de Assuntos Econômicos, cabendo à segunda decidir em caráter terminativo.

Não foram apresentadas emendas.

O autor justifica sua proposta com base em argumentos relativos à qualidade de vida do usuário, à saúde pública, à sustentabilidade e à melhoria da mobilidade urbana.

Em primeiro lugar, o uso da bicicleta é um exercício recomendado, que tende a beneficiar a saúde do trabalhador, não apenas pelo condicionamento físico que seu uso continuado proporciona, mas também pela redução do estresse associado aos transtornos dos congestionamentos de trânsito nas cidades brasileiras.

Além disso, o autor assinala que o emprego de bicicletas, em substituição a veículos automotores, tende a reduzir a poluição do ar, beneficiando um universo mais amplo de pessoas, razão pela qual a bicicleta foi escolhida pela Organização das Nações Unidas (ONU) como símbolo de transporte sustentável.

Finalmente, a bicicleta possibilita um emprego mais racional do limitado espaço urbano e exige investimentos públicos muito mais modestos, em comparação com outros meios de transporte.

Apesar de todas essas vantagens, a bicicleta ainda representa um percentual modesto dos deslocamentos urbanos, razão pela qual se justifica, na visão do autor, o incentivo proposto pelo projeto.





II – ANÁLISE

Nos termos do inciso II do art. 102-A do Regimento Interno do Senado Federal, cabe a esta Comissão, entre outras atribuições, opinar sobre assuntos atinentes à defesa do meio ambiente, inclusive o controle da poluição, tema a que o PLS nº 317, de 2014, está diretamente vinculado.

O Brasil vem sofrendo mudanças gigantescas nos últimos cinquenta anos. Outrora um país agrícola, hoje a ampla maioria da população vive em áreas urbanas.

Apesar do imenso progresso associado a esses movimentos populacionais, o crescimento acelerado e desordenado das cidades criou inúmeras dificuldades, entre as quais se destaca a mobilidade urbana. A prioridade concedida ao transporte individual, em detrimento do coletivo, redundou em congestionamentos, na dificuldade de circulação para motoristas e pedestres, na poluição ambiental e no grande número de acidentes de trânsito. O veículo automotor, que nasceu sob o signo da liberdade individual, resultou, quando empregado em massa, na deterioração crescente da qualidade de vida da população.

Há, é verdade, diversas soluções para a tragédia da mobilidade urbana – podemos citar, sem pretensão de esgotar o tema, a integração dos diferentes modais de transporte – automóvel, ônibus, metrô e trem; a redução dos percursos, com a emergência das novas tecnologias de comunicação; e o incentivo a veículos alternativos, como as bicicletas.

Experiências que foram bem-sucedidas em diversos países demonstram a viabilidade de alternativas de deslocamento urbano que dispensam a motorização. No Brasil, a malha de ciclovias urbanas tem se expandido em várias cidades, como São Paulo e Brasília, entre outras. Além das ciclovias, outras iniciativas importantes têm aparecido, como, por exemplo, as estações de aluguel de bicicletas, que permitem o uso de forma flexível e a preços reduzidos, não apenas nos trajetos de ida e volta do trabalho, mas para qualquer deslocamento pela cidade.

O PLS nº 317, de 2014, está em sintonia com essa visão. Ele se soma às iniciativas existentes e compartilha com elas o intuito de incentivar soluções coletivas e flexíveis de uso de bicicletas. No seu caso, isso ocorrerá por meio do apoio financeiro da União, sob a forma de concessão



de crédito subsidiado a empresas e pessoas jurídicas, para a estrita finalidade de aquisição de bicicletas e construção de bicicletários para o uso de seus empregados.

Em resumo, a iniciativa contribui, a um só tempo, para a melhoria da saúde dos trabalhadores, para um trânsito mais digno e menos congestionado, para a redução dos índices de poluição das nossas cidades, para a diminuição do número de acidentes e para um meio ambiente urbano mais sadio e mais humano.

III – VOTO

Pelo exposto, opinamos pela **aprovação** do PLS nº 317, de 2014.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SF/14640.53613-65