

## **PROJETO DE LEI DO SENADO Nº      , DE 2005**

Altera o Estatuto da Cidade, de forma a incluir a elaboração de plano de circulação de veículos não-motorizados como item obrigatório do plano diretor.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** O art. 42 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, passa a vigorar com a inclusão do seguinte inciso:

“**Art. 42** .....

IV – plano de circulação que contemple os espaços para ciclovia e estacionamento de bicicletas. (NR)”

**Art. 2º** A concessão de financiamento federal para obras viárias a Municípios sujeitos à obrigatoriedade do plano diretor fica condicionada ao prévio atendimento do disposto no art. 42 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001.

**Art. 3º** Esta Lei entra em vigor após decorridos 180 dias após sua publicação oficial.

## JUSTIFICAÇÃO

O transporte cicloviário é, segundo especialistas em mobilidade urbana, um dos principais elementos para se alcançar o desenvolvimento sustentável das cidades.

As vantagens, frente ao automóvel, são inúmeras e expressivas: o silêncio; o exercício físico que melhora a saúde da população; seu caráter inclusivista, pois apresenta custo reduzido e permite que menores de idade o utilizem; uso mais eficiente do espaço urbano (necessidade de menos vias e estacionamentos) e a ausência de poluição aérea, tanto em nível local, quanto global. Note-se que os gases emitidos na queima dos combustíveis fósseis (utilizados na maior parte da frota rodante do mundo), têm sido apontados como um dos principais responsáveis pelo aquecimento global, que, por sua vez tem aumentado o efeito devastador fenômenos climáticos.

Diante das claras vantagens apontadas, cumpre ao Congresso Nacional, que detém a competência constitucional para legislar privativamente sobre transporte e trânsito (art. 22, XI) e concorrentemente sobre direito urbanístico (art 24, I), agir no sentido de promover a utilização desse modo de transporte.

Ao introduzirmos a determinação expressa de que todo plano diretor deve prever a utilização da bicicleta no meio urbano, e que o financiamento de obras viárias municipais com recursos federais fique vinculado ao planejamento prévio das cidades, cujos requisitos mínimos exigidos estão previstos no art. 42 do Estatuto da Cidade, estamos sinalizando, de forma inequívoca, para o planejamento urbano, efetividade do próprio Estatuto da Cidade e também para que a bicicleta deixe de ser vista como veículo de segunda categoria e que o futuro aponta para sua maior utilização nas cidades, como já fazem os países com os mais avançados índices de desenvolvimento humano do mundo, como a Holanda, a Dinamarca e a Noruega.

Diante do claro apelo modernizador, inclusivista, ambiental, entre outros, pedimos o apoio dos nobres Pares à proposição que ora apresentamos.

Sala das Sessões,

Senador Antonio Carlos Valadares