

## **COMISSÃO MISTA DA MPV 818/2018**

## **MEDIDA PROVISÓRIA N° 818, DE 2018**

Altera a Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, que institui o Estatuto da Metrópole, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.



## EMENDA ADITIVA N°

O inciso III do art. 24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, alterado pelo art. 2º da Medida Provisória nº 818, de 2018, passa a ter a seguinte redação:

Art. 2º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com a seguinte alteração:

## “Art. 24.

..... III – as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana, **incluindo as ciclovias;**

(NR).

## JUSTIFICAÇÃO

As principais capitais do País sofrem com a mobilidade urbana, com o crescimento da população alguns aspectos acabam sendo influenciados diretamente, como a infraestrutura urbana e as questões de mobilidade, que se consistem no aumento de carros, transporte coletivo insuficiente e trânsito obstruído.

A construção de ciclovias, nas Capitais brasileiras, representa um enorme passo em direção a cidades mais justas, mais inclusivas e mais democráticas.

Com tantos veículos nas ruas, a poluição do ar aumenta e a qualidade de locomoção piora, esses fatores prejudicam o meio ambiente e a saúde das pessoas. Neste sentido, a construção de ciclovias surge como uma alternativa que vai além do lazer, tornando-se um importante equipamento público que incentiva a utilização da bicicleta como meio de transporte barato e eficiente.

Hoje, no Brasil, as ciclovias representam apenas 1% da malha viária das capitais no país, segundo levantamento feito em março nas prefeituras das 26 capitais do País.

Porém, dada a grande densidade populacional nos grandes centros e o costume nas demais regiões, é preciso priorizar o sistema de ciclovias, para que sejam implementadas de maneira correta e segura para todos os indivíduos que vivem nas cidades.

O uso extensivo automóvel apresenta diversas externalidades negativas à cidade, envolvendo custos individuais, como tempo e, custos sociais, como poluição sonora e do ar, que afetam a qualidade de vida da comunidade.

Como solução ao problema que o uso do automóvel traz, as novas políticas de mobilidade urbana buscam sustentabilidade por meio de uma nova divisão modal em que haja maior participação no número de viagens dos meios de transporte não motorizados frente aos motorizados e do transporte coletivo em relação ao individual.

A bicicleta apresenta características interessantes como meio não motorizado de transporte: é quase tão flexível quanto o pedestre, porém muito mais rápida, sendo ideal para locomoção em pequenas distâncias (até 5 km). Além disso, ocupa pouco espaço tanto nas ruas quanto no estacionamento: em movimento ocupa o espaço de 1/6 de carro e em repouso ocupa o espaço de 1/10 de carro.

Devido a essas vantagens, diversas cidades no mundo buscam promover o ciclismo através de políticas públicas e, em face disso, surgem vários estudos que analisam os benefícios dessas iniciativas e sugerem medidas que possam ampliar o número de ciclistas em outros lugares.

Nesse sentido, peço aos nobres pares o apoio para a aprovação desta emenda.

Sala da Comissão, em 08 de fevereiro de 2018



CD/18414.26201-01

Deputado Ezequiel Fonseca



CD/184/4.26201-01