

PARECER Nº , DE 2018

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 83, de 2017 (Projeto de Lei nº 6.474, de 2009, na Casa de origem), do Deputado Jaime Martins, que *institui o Programa Bicicleta Brasil (PBB) para incentivar o uso da bicicleta visando à melhoria das condições de mobilidade urbana.*



SF/18385.09766-78

Relator: Senador **RICARDO FERRAÇO**

I – RELATÓRIO

A Comissão de Serviços de Infraestrutura passa a analisar o Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 83, de 2017, de autoria do Deputado Federal Jaime Martins, que *institui o Programa Bicicleta Brasil (PBB) para incentivar o uso da bicicleta visando à melhoria das condições de mobilidade urbana.*

A proposta em análise é composta de nove artigos.

O art. 1º indica o objeto da Lei, em cumprimento ao *caput* do art. 7º da Lei Complementar nº 95, de 1998, que *dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis.*

O art. 2º institui o Programa Bicicleta Brasil (PBB) e dá suas diretrizes: a criação de uma cultura favorável aos deslocamentos cicloviários; a redução dos índices de emissão de poluentes; a melhoria da qualidade de vida nos centros urbanos e das condições de saúde da população; o desenvolvimento de ações voltadas para a melhoria do sistema

de mobilidade ciclovária; a inclusão dos sistemas ciclovários nas ações de planejamento espacial e territorial; e a conscientização da sociedade quanto aos efeitos indesejáveis da utilização do automóvel nas locomoções urbanas.

O art. 3º fala dos objetivos do PBB, que serão: apoiar Estados e Municípios na construção de infraestrutura ciclovária; promover a integração da bicicleta ao transporte coletivo; divulgar os benefícios da bicicleta como meio de transporte; implantar políticas de educação para o trânsito que promovam a boa convivência da bicicleta com os demais veículos; estimular a implantação de rotas intermunicipais seguras para o deslocamento ciclovário.

O art. 4º afirma que o PBB integra a Política Nacional da Mobilidade Urbana (objeto da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012) e deve ser coordenado pelo Ministério das Cidades. Além disso, determina que a implementação das ações do PBB será efetivada pelos órgãos e entidades estaduais e municipais das áreas de desenvolvimento urbano, trânsito e mobilidade urbana; e por organizações não governamentais e empresas do setor produtivo, mediante contrato ou parceria público-privada.

O art. 5º diz que o PBB será voltado a ações que contemplem o estímulo ao desenvolvimento de projetos de infraestrutura ciclovária; a implantação de ciclovias, ciclofaixas, e faixas compartilhadas; a construção de bicicletários e a instalação de paraciclos; a instalação de equipamentos de apoio aos usuários, como banheiros públicos e bebedouros; a implantação de sistema de locação de bicicletas; e campanhas educativas.

Já o parágrafo único do mesmo artigo diz que, nas cidades com mais de quinhentos mil habitantes, as ações do PBB devem ser compatíveis com o plano de transporte exigido pelo Estatuto da Cidade, “no qual deverão



estar previstas, obrigatoriamente, a implantação de ciclovias e a promoção do transporte ciclovitário”.

Os artigos 6º, 7º e 8º estabelecem como recursos do PBB 15% da arrecadação com multas de trânsito e um percentual a ser especificado em regulamento dos recursos da CIDE-Combustíveis, além de dotações orçamentárias e doações de pessoas físicas e jurídicas.

O artigo 9º é a cláusula de vigência, que seria noventa dias após a publicação oficial.

A matéria foi encaminhada às Comissões de Serviços de Infraestrutura (CI) e de Assuntos Econômicos (CAE), devendo ser analisada ainda pelo Plenário da Casa.

Não foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

Compete à CI, nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, opinar sobre os transportes terrestres, como é o caso das bicicletas. No mérito, concordamos com a criação de um programa de estímulo ao transporte por bicicleta.

Trata-se de alternativa já bastante usada no Brasil, em especial porque as tarifas de transporte público são inadequadas à capacidade econômica de parte expressiva da população.

No entanto, ao contrário do que ocorre em países desenvolvidos, não há uma cultura de proteção e respeito ao ciclista para que seja possível a convivência entre bicicletas e veículos motorizados nas vias.



A arrecadação com multas de trânsito é da ordem de R\$ 9 bilhões anuais, o que significaria que, aprovada fração de 15% para a infraestrutura ciclovitária, investiríamos nesse segmento da mobilidade urbana mais de R\$ 1 bilhão anuais.

III – VOTO

Pelos motivos expostos, somos pela **aprovação** do Projeto de Lei da Câmara nº 83, de 2017.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

