



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO

Nº 262, DE 2013

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e dá outras providências, para fortalecer a institucionalização do modo de transporte cicloviário na política de mobilidade urbana.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 3º.....

.....
§ 3º.....

.....
VIII – bicicletas públicas de uso compartilhado. (NR)”

“Art. 4º.....

.....

XIV – sistema cicloviário: infraestrutura física e operacional de apoio à mobilidade cicloviária, incluindo ciclovias, ciclofaixas, semáforos, estacionamentos, sinalização e bicicletas públicas de uso compartilhado. (NR)”

“Art. 18.

.....

V – disponibilizar à população bicicletas públicas de uso compartilhado. (NR)”

“Art. 22.

.....

VIII – implantar sistema cicloviário. (NR)”

“Art. 23.

.....

X – disponibilização de bicicletas públicas de uso compartilhado, que poderão ser utilizadas por qualquer pessoa, por tempo determinado, gratuitamente ou mediante pagamento módico. (NR)”

“Art. 24.

.....

XII – o sistema cicloviário. (NR)”

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A crise de mobilidade que afeta as cidades brasileiras constitui-se atualmente em um dos mais graves desafios da nossa sociedade. Milhões de pessoas perdem preciosas horas de suas vidas no interior de veículos motorizados, que se locomovem a velocidades lentíssimas, devido ao congestionamento do sistema viário. Nas grandes metrópoles, o conceito de “hora do rush” deixou de ter sentido, pois o que se observa são congestionamentos que se estendem por praticamente todo o período diurno e parte do noturno, sem relação com os horários de entrada e saída do trabalho.

Se a população menos favorecida sofre com a falta de transporte coletivo, caro e superlotado, a classe média tampouco se encontra em situação confortável, pois dirigir um automóvel nessas condições é uma atividade estressante e ineficaz.

A solução desse impasse passa, indiscutivelmente, pela ampliação e barateamento do transporte coletivo, mas não pode se limitar a isso. É preciso simultaneamente desestimular o uso do automóvel e favorecer o uso da bicicleta.

Grande parte dos deslocamentos ocorre em distâncias relativamente curtas, que poderiam ser percorridas de bicicleta, desde que a viagem pudesse ocorrer de forma segura e confortável. O modo de transporte cicloviário também pode atuar como complemento importantíssimo do transporte coletivo, sob a forma de redes capilares de alimentação e distribuição, associadas às estações de metrô utilizadas pelas pessoas que vivem ou trabalham no seu entorno. Outro segmento com possibilidade de aderir ao modo cicloviário são os usuários do transporte escolar. Essa transferência certamente contribuiria para reduzir os congestionamentos causados pelo acúmulo de veículos, próprios ou contratados, estacionados em fila dupla nas portas das escolas.

O potencial do modo de transporte cicloviário pode ser facilmente atestado por qualquer pessoa que passar pelos países nórdicos ou pela Holanda, sociedades altamente desenvolvidas que, todavia, não se deixaram seduzir pelo sonho da universalização do automóvel.

A fim de que o transporte cicloviário possa desenvolver todo seu potencial, é preciso que ele seja institucionalizado, mediante incorporação dessa alternativa à política de mobilidade urbana. É preciso oferecer facilidades aos ciclistas, na forma de ciclovias e ciclofaixas, acompanhadas de semáforos e sinalização específica, de modo a tornar seguros os principais percursos.

A integração com o transporte coletivo exige, ainda, a oferta de bicicletas públicas de uso compartilhado, que devem ser disponibilizadas nas proximidades das estações de metrô e dos terminais de ônibus, gratuitamente ou a preços módicos, podendo a devolução, ao final do percurso, ocorrer em local distinto do ponto inicial, de acordo com a conveniência do usuário. Esse sistema, já adotado com grande sucesso em algumas das principais cidades do mundo, dispensa o usuário da necessidade de estacionar ou de carregar a bicicleta em áreas impróprias para pedalar, além de desocupá-lo em relação ao risco de furto do veículo.

A presente proposição fortalece a institucionalização do modo de transporte cicloviário, mediante sua plena incorporação à política de mobilidade urbana recentemente instituída pela Lei nº 12.587, de 2012. Caberá aos municípios implantar o sistema cicloviário, definido como “infraestrutura física e operacional de apoio à mobilidade cicloviária, incluindo ciclovias, ciclofaixas, semáforos, estacionamentos, sinalização e bicicletas públicas de uso compartilhado”.

Nesse sentido, determina-se sua inclusão no plano de mobilidade urbana, de elaboração obrigatória, que deverá ser integrado e compatível com o plano diretor de desenvolvimento urbano. Segundo a Lei, esses planos devem ser elaborados no prazo de três anos, ou seja, até 3 de janeiro de 2015, ficando os municípios inadimplentes impedidos de receber repasses da União destinados à mobilidade urbana.

Contamos com o apoio de nossos Pares para aprovação dessa proposição, que contribuirá para reduzir a poluição atmosférica e para melhorar a qualidade de vida e a saúde dos habitantes das cidades brasileiras.

Sala das Sessões,

Senador **RANDOLFE RODRIGUES**

LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012.

Mensagem de veto

Vigência

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

Art. 3º O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.

.....

§ 3º São infraestruturas de mobilidade urbana:

.....

VII - instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

.....

Seção I

Das Definições

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

XIII - transporte público coletivo internacional de caráter urbano: serviço de transporte coletivo entre Municípios localizados em regiões de fronteira cujas cidades são definidas como cidades gêmeas.

.....

Art. 18. São atribuições dos Municípios:

IV – (VETADO).

.....

Art. 22. Consideram-se atribuições mínimas dos órgãos gestores dos entes federativos incumbidos respectivamente do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana:

.....

VII - combater o transporte ilegal de passageiros.

.....

Art. 23. Os entes federativos poderão utilizar, dentre outros instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, os seguintes:

.....

IX - convênio para o transporte coletivo urbano internacional nas cidades definidas como cidades gêmeas nas regiões de fronteira do Brasil com outros países, observado o art. 178 da Constituição Federal.

Art. 24. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

XI - a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.

§ 1º Em Municípios acima de 20.000 (vinte mil) habitantes e em todos os demais obrigados, na forma da lei, à elaboração do plano diretor, deverá ser elaborado o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido.

§ 2º Nos Municípios sem sistema de transporte público coletivo ou individual, o Plano de Mobilidade Urbana deverá ter o foco no transporte não motorizado e no planejamento da infraestrutura urbana destinada aos deslocamentos a pé e por bicicleta, de acordo com a legislação vigente.

§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser integrado ao plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 3 (três) anos da vigência desta Lei.

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana na data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de 3 (três) anos de sua vigência

para elaborá-lo. Findo o prazo, ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência desta Lei.

Art. 28. Esta Lei entra em vigor 100 (cem) dias após a data de sua publicação.

Brasília, 3 de janeiro de 2012; 191º da Independência e 124º da República.

DILMA ROUSSEFF

Nelson Henrique Barbosa Filho

Paulo Sérgio Oliveira Passos

Paulo Roberto dos Santos Pinto

Eva Maria Cella Dal Chiavon

Cesar Santos AlvarezRoberto de Oliveira Muniz

Este texto não substitui o publicado no DOU de 4.1.2012

(Às Comissões de Constituição, Justiça e Cidadania; e de Serviços de Infraestrutura,
cabendo à última a decisão terminativa)

Publicado no **DSF**, de 03/07/2013.