

PARECER Nº , DE 2013

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 262, de 2013, do Senador Randolfe Rodrigues, que *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.*

RELATOR: Senador **LUIZ HENRIQUE**

I – RELATÓRIO

A proposição sob exame altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, com o escopo de estimular a utilização do modo cicloviário de transporte nas cidades brasileiras.

Para tanto, a lei proposta:

a) inclui no rol das assim denominadas “infraestruturas de mobilidade urbana”, no âmbito do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, as “bicicletas públicas de uso compartilhado”;

b) conceitua “sistema cicloviário” como a “infraestrutura física e operacional de apoio à mobilidade cicloviária, incluindo ciclovias, ciclofaixas, semáforos, estacionamentos, sinalização e bicicletas públicas de uso compartilhado”;



c) atribui aos municípios a prerrogativa de “disponibilizar à população bicicletas públicas de uso compartilhado”;

d) acresce às atribuições mínimas dos “órgãos gestores dos entes federativos incumbidos respectivamente do planejamento e gestão dos sistemas de mobilidade urbana” a de “implantar sistema ciclovitário”;

e) adita aos instrumentos de gestão dos sistemas de transporte e de mobilidade urbana, passíveis de utilização pelos entes federativos, a “disponibilização de bicicletas públicas de uso compartilhado, que poderão ser utilizadas por qualquer pessoa, por tempo determinado, gratuitamente ou mediante pagamento módico”; e, por fim,

f) determina que “o sistema ciclovitário” passe a ser considerado na elaboração do Plano de Mobilidade Urbana.

Para o autor do projeto, a crise de mobilidade que afeta as cidades brasileiras constitui presentemente um dos nossos maiores desafios. Ao reiterar que os congestionamentos do sistema viário têm levado milhões de brasileiros a perderem “preciosas horas de suas vidas no interior de veículos motorizados, que se locomovem a velocidades lentíssimas”, Sua Excelência avalia que, nas grandes metrópoles, até mesmo o conceito de “hora do rush” vem perdendo o sentido, uma vez que os congestionamentos já se estendem por “praticamente todo o período diurno e parte do noturno, sem relação com os horários de entrada e saída do trabalho”.

Para ele, tal circunstância prejudica indistintamente toda a população urbana. Se os menos favorecidos sofrem com as carências do transporte público, “caro e superlotado”, as classes médias tampouco se encontram em situação confortável, uma vez que dirigir um automóvel nessas condições torna-se “uma atividade estressante e ineficaz”.

Nesse sentido, Sua Excelência considera que a solução desse impasse, embora resida essencialmente na ampliação e no barateamento dos sistemas de transporte coletivo, não pode prescindir de medidas complementares, tais como o desestímulo ao uso do automóvel e o favorecimento da utilização de bicicletas.



Ao constatar que “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 autor destaca as vantagens do sistema cicloviário, cujo desenvolvimento depende de sua institucionalização por meio da incorporação dessa alternativa à política de mobilidade urbana.

A proposição foi distribuída às Comissões de Constituição, Justiça e Cidadania; e de Serviços de Infraestrutura, cabendo à última a decisão terminativa.

Não foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 101 do Regimento Interno do Senado Federal, compete a esta Comissão opinar sobre a matéria.

O Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 262, de 2013, versa sobre normas gerais de transporte urbano, matéria sobre a qual a União tem competência para legislar, nos termos do art. 21, inciso XX, da Constituição Federal, não havendo reserva de iniciativa em favor do Poder Executivo.

Por força desse abrigo constitucional, a proposição não contém vícios de iniciativa, apresentando-se em conformidade com os requisitos constitucionais, jurídicos e regimentais. Observa igualmente os preceitos da técnica legislativa consolidados na Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, ao destinar-se a alterar 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”.

No mérito, adotamos os argumentos do autor, Senador Randolfe Rodrigues, no sentido de considerar que a proposição representa contribuição de alta relevância para o aprimoramento da Lei de Mobilidade Urbana.



De fato, como acentua Sua Excelência, o modo de transporte cicloviário pode atuar como “complemento importantíssimo do transporte coletivo, sob a forma de redes capilares de alimentação e distribuição”, associadas, por exemplo, às estações de metrô e aos terminais rodoviários.

São vários os países que vêm adotando políticas exitosas de estímulo ao uso de bicicletas. Na Europa, os países nórdicos, a Alemanha e a Holanda, entre outros, já colhem há muitos anos os benefícios do sistema. Mais recentemente, cidades importantes passaram a adotar programas de uso compartilhado de bicicletas. Em Paris, por exemplo, já se instalaram 3,8 mil quilômetros de ciclovias e o sistema de compartilhamento, denominado *Vélib*, já conta com 20 mil bicicletas, distribuídas por 1.450 estações.

Também o Brasil começa a adotar esse modelo, como ocorre no Rio de Janeiro e em São Paulo, onde o sistema de Paris, em menor escala, foi replicado.

No entanto, como bem observa o autor do projeto, o desenvolvimento de todo o potencial do transporte cicloviário depende de sua institucionalização, da oferta de meios adequados e seguros aos ciclistas, “na forma de ciclovias e ciclofaixas, acompanhadas de semáforos e sinalização específica”, bem como de sua integração com o transporte coletivo.

Importa registrar, por fim, que as diretrizes da política de desenvolvimento urbano, entre as quais as que se dirigem aos sistemas de transporte e mobilidade, não afastam as prerrogativas próprias da autonomia constitucional dos municípios, devendo com ela harmonizar-se. Nesse sentido, à imensa diversidade das realidades locais no território nacional deverão corresponder distintas soluções que melhor atendam às respectivas peculiaridades sociais, culturais e econômicas.

III – VOTO



Em razão do exposto, voto pela constitucionalidade, juridicidade, adequada técnica legislativa e, no mérito, pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei do Senado nº 262, de 2013.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

