



PARECER Nº **DA COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA,**
METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0458/2022

De autoria dos nobres Vereadores Ricardo Teixeira, Milton Leite e Silvinho Leite, o presente projeto de lei dispõe sobre a instalação de estacionamento para bicicletas ou bicicletários nos imóveis que especifica, e dá outras providências.

Os imóveis em que deverão ser instalados o estacionamento para bicicletas ou bicicletários são aqueles em que são desenvolvidas as seguintes atividades: clubes ou associações desportivas; shoppings centers; supermercados, hipermercados e demais mercados, instituições de ensino e outras; agências bancárias, cooperativas de crédito e demais instituições financeiras; hospitais de qualquer natureza e demais clínicas médicas e veterinárias; ginásios, estádios e demais instalações desportivas; teatros, cinemas, museus e demais instalações culturais; indústrias.

O estacionamento para bicicletas ou bicicletário deverá possuir vagas em número suficiente para atender aos respectivos usuários, observando a duração das atividades que são realizadas regularmente, podendo contar com paraciclo e devendo atender às normas técnicas de engenharia pertinentes. Deverá preferencialmente ser instalado em locais cobertos.

Em sua justificativa, de acordo com os nobres autores, o objetivo do PL é incentivar o uso de bicicletas como meio de transporte para uso diário e sem interrupções. Argumentam ainda que a bicicleta é um meio de locomoção sustentável e que há falta de disponibilidade de lugares seguros para que os usuários estacionem suas bicicletas.

A Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa manifestou-se pela **legalidade** da propositura, na forma de um **Substitutivo** para adequar o projeto à melhor técnica de elaboração legislativa.

O projeto em comento pretende tornar obrigatória a instalação de estacionamento para bicicletas ou de bicicletários em imóveis que recebam os respectivos ciclistas, a fim de que tenham espaços adequados para deixar suas bicicletas durante a permanência nos referidos imóveis. O projeto prevê que haja um espaço



PL nº 0458/2022

segregado para as bicicletas, preferencialmente em área coberta, no estacionamento de veículos de qualquer natureza que houver no imóvel, ou que sejam criados bicicletários, ou seja, espaços projetados exclusivamente para o abrigo de bicicletas.

Uma proposta que busca incentivar a utilização de bicicletas como meio de transporte encontra amplo respaldo na legislação brasileira dedicada à mobilidade urbana, em todas as esferas.

No âmbito federal, podemos citar a Lei n.º 12.587 de 2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Tal lei dá amplo destaque aos modos de transporte não motorizados e, dentre suas diretrizes, define a priorização de tais tipos de transporte, incluindo-se aí o por bicicletas, sobre os motorizados (conforme inciso II, do art. 6º, da referida Lei).

Na esfera estadual, destacamos a Lei n.º 15.318 de 2014, que instituiu a Política de Mobilidade Sustentável e incentivo ao uso da bicicleta. Transcrevemos a seguir os objetivos desta política, a fim de salientar a consonância do projeto em comento:

“Art 3º - São objetivos desta lei, entre outros:

I - possibilitar a redução do uso do automóvel nos trajetos de curta distância;

II - estimular o uso da bicicleta como meio de transporte alternativo e sustentável;

III - criar atitude favorável aos deslocamentos ciclovitários;

IV - promover a bicicleta como modalidade de deslocamento urbano eficiente, saudável e ecologicamente correto;

V - incentivar o associativismo entre os ciclistas e usuários dessa modalidade de transporte;

VI - estimular a conexão entre cidades, por meio de rotas seguras para o deslocamento ciclovitário, voltadas para o turismo e o lazer.” (grifos nossos)



PL nº 0458/2022

Na esfera municipal, evidenciamos duas legislações fundamentais para o debate: O Plano de Mobilidade de São Paulo – PlanMob/SP e o Plano Diretor Estratégico do Município.

O Plano de Mobilidade de São Paulo – PlanMob/SP 2015/2030, instituído pelo Decreto n.º 56.834/2016, é o instrumento de planejamento e gestão do Sistema Municipal de Mobilidade Urbana, ou seja, dos meios e da infraestrutura de transporte de bens e pessoas no município. Prioriza, progressivamente, o pedestre, o ciclista, o transporte público, o transporte de carga e, por fim, o transporte individual (automóveis e motocicletas). No que tange aos estacionamentos para bicicletas, o PlanMob diz:

“A implantação de locais apropriados e seguros para o estacionamento é fundamental para qualquer tipo de viagem em bicicleta, tanto para as viagens realizadas exclusivamente com este veículo, quanto para as viagens de integração com o transporte público coletivo. Bicicletários e paraciclos adequados reduzem a possibilidade de furto da bicicleta, estimulam a adoção deste meio de transporte e evitam conflitos com os demais usuários do espaço público.

Para as viagens realizadas exclusivamente de bicicleta, o estacionamento adequado garante o acesso dos cidadãos aos equipamentos e serviços da cidade, aumentando a atratividade deste modo e estimulando a adoção das bicicletas por cada vez mais pessoas. Além disso, os estacionamentos adequados e seguros são fundamentais para o estabelecimento de uma política efetiva de integração com o transporte coletivo de média e alta capacidade (intermodalidade), oferecendo condições atraentes aos cidadãos de todas as regiões da cidade para que utilizem a bicicleta ao menos em um trecho da sua viagem.” (pgs. 108-109, PlanMob/SP 2015-2030)

Por sua vez, o Plano Diretor Municipal de São Paulo (Lei nº 16.050/2014, modificada pela Lei nº 17.975/2023), em seu Capítulo V – Da Política e do Sistema de Mobilidade, art. 227, estabelece os objetivos do sistema, dos quais destacamos aqueles direta e/ou tangencialmente relacionados ao tema em questão:

“Art. 227. Os objetivos do Sistema de Mobilidade são:

I - melhoria das condições de mobilidade da população, com conforto, segurança e modicidade, incluindo os grupos de mobilidade reduzida;

(...)



PL nº 0458/2022

III - aumento da participação do transporte público coletivo e não motorizado na divisão modal;

(...)

V - melhoria das condições de integração entre os diferentes modais de transporte, tais como o público coletivo, os de micromobilidade e demais modais não motorizados e o coletivo privado rotineiro de passageiros; (Redação dada pela Lei nº 17.975/2023)

VI - promoção do desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade, incluindo a redução dos acidentes de trânsito, emissões de poluentes, poluição sonora e deterioração do patrimônio edificado;

(...)"

Diante do exposto, no âmbito de análise desta Comissão de Política Urbana, Metropolitana e de Meio Ambiente, observamos que a temática é atual, necessária e premente para o debate público sobre modalidade urbana. Portanto, **favorável** é o nosso parecer na forma do **Substitutivo** aprovado pela Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa.

Sala da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, em