

Quinta-feira, 14 de Agosto de 2008

Legislação :: Política de incentivo ao uso da bicicleta no Estado de São Paulo

LEI Nº 12.286, DE 22 DE FEVEREIRO DE 2006.

(Projeto de lei nº 220/2005, do Deputado Afonso Lobato - PV)

Institui a política de incentivo ao uso da bicicleta no Estado de São Paulo.

O GOVERNADOR DO ESTADO DE SÃO PAULO:

Faço saber que a Assembléia Legislativa decreta e eu promulgo a seguinte lei:

Artigo 1º - Fica instituída a Política de Incentivo ao Uso da Bicicleta no Âmbito do Estado de São Paulo.

Parágrafo único - O incentivo ao uso da bicicleta como forma de mobilidade urbana tem por objetivo proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, por meio da priorização dos modos de transporte:

- 1 - coletivo;
- 2 - não-motorizado.

Artigo 2º - A implementação da política de que trata esta lei garantirá:

- I - o desenvolvimento de atividades relacionadas com o sistema de mobilidade cicloviária e de pedestres;
- II - a promoção de ações e projetos em favor de ciclistas, pedestres e usuários de cadeiras de rodas, a fim de melhorar as condições para o deslocamento;
- III - a melhoria da qualidade de vida nas cidades do Estado, por intermédio de ações que favoreçam o caminhar e o pedalar;
- IV - a eliminação de barreiras urbanísticas aos ciclistas e usuários de cadeiras de rodas;
- V - a implementação de infra-estrutura cicloviária urbana, como ciclovias, ciclofaixas, faixas compartilhadas, bicicletários e sinalização específica;

VI - a integração da bicicleta ao sistema de transporte público existente;

VII - a promoção de campanhas educativas voltadas para o uso da bicicleta.

Artigo 3º - São objetivos desta lei, entre outros:

I - possibilitar o aumento da consciência dos efeitos indesejáveis da utilização do automóvel nas locomoções urbanas;

II - possibilitar a redução do uso do automóvel nas viagens de curtas distâncias e o aumento de sua ocupação;

III - estimular o uso da bicicleta como meio de transporte alternativo;

IV - criar atitude favorável aos deslocamentos cicloviários;

V - promover a bicicleta como modalidade de deslocamento urbano eficiente e saudável;

VI - estimular o planejamento espacial e territorial com base nos deslocamentos cicloviários e de usuários de cadeiras de rodas;

VII - estimular o desenvolvimento de projetos e obras de infraestrutura cicloviária;

VIII - implementar melhorias de infraestrutura que favoreçam os deslocamentos cicloviários;

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

X - estimular a conexão entre cidades, por meio de rotas seguras para o deslocamento cicloviário, voltadas para o turismo e o lazer.

Artigo 4º - As ações de implementação da política cicloviária e do uso da bicicleta serão coordenadas pelo Poder Executivo, garantida a participação de usuários, representantes da sociedade civil organizada e profissionais com atuação nessa área.

Artigo 5º - O Poder Executivo instituirá campanha publicitária de educação para implementação da política cicloviária, especialmente no que concerne à aplicação de normas de uso da bicicleta.

Artigo 6º - As despesas decorrentes da execução desta lei correrão à conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Artigo 7º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Palácio dos Bandeirantes, aos 22 de fevereiro de 2006.

Geraldo Alckmin

Dario Rais Lopes

Secretário dos Transportes

José Goldemberg

Secretário do Meio Ambiente

Jurandir Fernando Ribeiro Fernandes

Secretário dos Transportes Metropolitanos

Arnaldo Madeira

Secretário-Chefe da Casa Civil

Publicada na Assessoria Técnico-Legislativa, aos 22 de fevereiro de 2006.

A debilidade do atual modelo de circulação, no Brasil, tem causado diversos impactos negativos sobre o Meio Ambiente e os espaços urbanos em geral, comprometendo, nas grandes metrópoles brasileiras, a qualidade de vida de milhares de pessoas. A identificação desses impactos, juntamente com a aplicação de medidas mitigadoras, certamente se constituirá no marco inicial para o enfrentamento dos desafios da mobilidade sustentável nas cidades. É preciso reagir, para que o atual quadro de mobilidade urbana melhore, ajudando a promover expectativas de vida dignas para os habitantes das grandes cidades.

O desenvolvimento urbano trouxe consigo uma série de benefícios à vida das pessoas, como a maior possibilidade de acesso a várias atividades inerentes aos grandes centros, tais como educação, cultura e lazer, entre outros. Porém, esse desenvolvimento, aliado ao crescimento demográfico, tem gerado uma série de problemas, entre os quais o funcionamento do sistema de transportes coletivos dessas áreas.

No Brasil, a maioria dos deslocamentos, tanto de pessoas quanto de mercadorias, é realizada de forma inadequada, devido à falta de planejamento, de ações e de políticas que visem, não apenas objetivos econômicos, mas também ambientais e sociais. Este fato evidencia o quão preocupante é a situação atual das condições de deslocamento nos grandes aglomerados urbanos do país. A crise, neste setor, tem se manifestado, pelo menos, em quatro aspectos: na gestão, na rede, no modelo remuneratório e na infraestrutura.

A ausência de integração entre os entes federados produz conflitos e deseconomias, gerados pela superposição das redes de transportes, que operam sem nenhuma articulação.

Como se isso não bastasse, a ausência de uma política de financiamento para o setor, nos últimos anos, conduziu à estagnação dos investimentos. Pouco se produziu em termos de corredores exclusivos, terminais

de integração, abrigos adequados em pontos de coleta de passageiros, apropriação de novas tecnologias e, ainda, quase nada em acessibilidade.

Além disso, nas últimas décadas, o crescimento desordenado do tecido urbano das metrópoles brasileiras – aliado a um padrão de expansão horizontal contínua, estimulado pela inserção de conjuntos habitacionais populares e pelo surgimento de loteamentos clandestinos nas áreas de expansão – tem gerado impactos negativos na qualidade dos serviços de transportes coletivos urbanos, de tal modo que o sistema deixou de atender aos desejos de deslocamento de grande parte da população, face ao aumento contínuo das distâncias a serem percorridas pelos veículos.

O crescimento desordenado do tecido urbano.

Imagem: DEL RIO, Vicente. *Introdução ao Desenho Urbano no Processo de Planejamento*. São Paulo: PINI, 1990.

Segundo a Constituição Brasileira, o transporte público urbano é um serviço público de caráter essencial. No entanto, nota-se que a crise no atual modelo de circulação tem expulsado do sistema uma parcela da população que antes usufruía desses serviços. Entre as vítimas excluídas, estão os mais pobres, que migraram para modos de deslocamento não motorizados, como a caminhada a pé e o transporte por bicicleta, devido à sua incapacidade de arcar com os altos custos dos serviços, decorrentes do encarecimento dos insumos, da baixa produtividade do sistema de transportes públicos, da carga tributária incidente sobre a produção dos serviços, e da concessão indiscriminada de gratuidades. Porém, apesar de serem consideradas – em termos absolutos – caras para a população, as tarifas não são suficientes para a remuneração da operação, gerando a degradação dos serviços. Ademais, ainda existem os que optam pelo veículo particular por possuírem maior poder aquisitivo que os primeiros.

Os principais fatores indutores dessa fuga de demanda são, além do já citado encarecimento das tarifas, a falta de segurança, conforto e confiabilidade, e a concorrência dos transportes alternativos – que ainda operam de forma clandestina em muitos municípios brasileiros –, entre outros.

Como se não bastassem todos esses agravantes, os ônibus – adotados, no Brasil, como o principal meio de transporte de massas –, aliados ao aumento exponencial do número de veículos particulares circulando nas áreas metropolitanas do país

têm, em conjunto, gerado um dos piores transtornos urbanos da atualidade: os congestionamentos – que por sua vez também produzem conseqüências negativas sobre o meio urbano, social e ambiental, tais como:

- Agressividade das vias urbanas

- Emissão, na atmosfera, de altas concentrações de poluentes
- Ruídos excessivos
- Aumento das taxas de acidentes de trânsito
- Gastos excessivos de tempo e energia
- Redução das áreas verdes e impermeabilização do solo

Tudo isso inibe o desenvolvimento social e econômico das cidades, além de diminuir a qualidade de vida dos indivíduos que residem nos grandes centros urbanos.

Para que, nas próximas décadas, possamos pensar em cidades melhores para se viver, é imprescindível que se tomem providências no sentido da minimização dos impactos negativos e das deseconomias causadas pelo atual modelo. Entre essas medidas, poderiam ser citadas as seguintes:

O planejamento dos sistemas de transportes deve andar de mãos dadas com o

planejamento urbano dos municípios e das regiões metropolitanas em que estão inseridos.

A priorização de formas de circulação não-motorizadas, investindo-se no desenho adequado de ciclovias e passeios localizados nas bordas das vias de tráfego. Desta forma, serão viabilizados os deslocamentos a pé e de bicicleta, incentivando-se modos de transporte que, além de saudáveis para quem os pratica, não agridem o espaço urbano e o Meio Ambiente, funcionando ainda como elementos de inclusão social, pois melhoram os níveis de acessibilidade para os portadores de deficiência e os cidadãos com mobilidade limitada.

A integração dos vários modos de transporte, de forma a melhorar a eficácia do sistema como um todo, objetivando-se, ainda, uma melhoria da qualidade dos transportes de massa oferecidos, ao invés de ações equivocadas e pontuais.

A adoção de tecnologias que utilizem energia limpa, não agridem o Meio Ambiente, e possam integrar-se à paisagem urbana.

É de extrema importância que a questão dos transportes urbanos seja tratada de uma forma adequada a cada local, observadas as suas especificidades, assim como

a das demais ações, no contexto de um planejamento integrado. Neste sentido, as políticas gerais devem ser direcionadas de modo a implementar ações compatíveis com os seus objetivos, o que se refletirá na qualidade de vida das populações das áreas urbanas. A preocupação com essas questões se justifica pelo crescimento intenso das áreas urbanas, nas últimas décadas, lado-a-lado com a pobreza e a insustentabilidade das cidades brasileiras.

A realidade atual pode e deve ser mudada; basta que a população adquira maior consciência de coletividade e os administradores de nossas cidades tenham a vontade política de gerar essas mudanças.