



CÂMARA MUNICIPAL DE JAPERI

PROJETO DE LEI Nº 029/2011.

AUTOR: OSWALDO HENRIQUE DE ALMEIDA GONÇALVES.

ASSUNTO: "DETERMINA A CRIAÇÃO DE VAGAS PARA ESTACIONAMENTO DE BICICLETAS (BICICLETÁRIO PARA TRANCAR COM CADEADO), NOS SUPERMERCADOS, BANCOS, SHOPPING, GALERIAS COMERCIAIS E SIMILARES."

Apresentado em ____ de ____ de ____
Rejeitado em ____ de ____ de ____
Aprovado em ____ de ____ de ____

Extraído o autógrafo em ____ de ____ de ____
Subiu a Sanção sob protocolo em ____ de ____ de ____ , pelo ofício n.º ____
Sancionado em ____ de ____ de ____
Promulgado em ____ de ____ de ____
Veto Parcial em ____ de ____ de ____
" Total em ____ de ____ de ____
Arquivado em 29 de novembro de 2011 pelo autor.
Resolução nº ____ de ____ de ____
Publicado em ____ de ____ de ____ no ____

Secretaria, Japeri ____ de ____ de ____



**Estado do Rio de Janeiro
Câmara Municipal de Japeri**

Requerimento

Solicito o Senhor Presidente José Alves do Espírito Santo, que retire de pauta o Projeto de Lei nº 029/2011, que é de minha autoria Vereador Oswaldo Henrique de Almeida Gonçalves e archive.

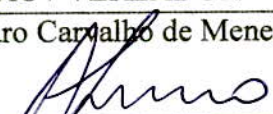
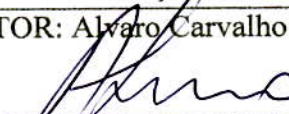
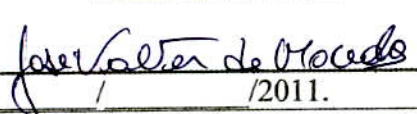
Japeri, 29 de Novembro de 2011.


**Oswaldo Henrique de Almeida Gonçalves
Vereador**



**CÂMARA MUNICIPAL DE JAPERI
ESTADO DO RIO DE JANEIRO**

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E REDAÇÃO

PARECER Nº	
MATÉRIA: PROJETO DE LEI ORDINÁRIA Nº 029/2011	
AUTOR: OSWALDO HENRIQUE DE ALMEIDA GONÇALVES	
RELATOR: ALVARO CARVALHO DE MENEZES NETO	
RELATÓRIO	
ASSUNTO: "DETERMINA A CRIAÇÃO DE VAGAS PARA ESTACIONAMENTO DE BICILETAS (BICILETÁRIO PARA TRANCAR COM CADEADO0, NOS SUPERMECADOS, BANCOS, SHOPINGS, GALÇERIAS COMERCIAIS E SIMILARES."	
FUNDAMENTO	
<p>Sob o aspecto legislativo a preposição atende a Lei Orgânica em seu artigo 57, inciso II e artigo 175, parágrafo 1º, "b".Do Regimento Interno atende aos artigos 176 e 177, da norma regimental.</p> <p>A Constituição Federal de 1988 incluiu pela primeira vez um capítulo específico para políticas públicas urbanas.</p> <p>O texto Constitucional necessitava de uma legislação complementar de regulação desses instrumentos, sendo aprovada então a Lei 10.257. o Estatuto da Cidade, que regulamentou 182 2 183, da Constituição Federal e estabeleceu políticas públicas diretrizes gerais da política urbana. Direito a terra urbana, moradia, saneamento ambiental, infra-estrutura, transporte e serviços públicos, trabalho e lazer.</p>	
CONCLUSÃO	
<p>Em que pese os justificáveis propósitos que inspiram o Ilustre Edil, a preposição é de relativo interesse público, pois urge observar, que o objetivo insculpido no texto é o de cria apenas vagas para estacionamento de bicicletas no interior de estacionamento de estabelecimentos particulares, o que a torna carente do grande e imenso interesse público, visto que será difícil seu cumprimento pelos particulares, que poderão criá-lo ou não. Assim sendo, pelos motivos expostos, recebe o P A R E C E R C O N T R Á R I O desta comissão.</p>	
FUNÇÃO / VEREADOR	FUNÇÃO / VEREADOR
PRESIDENTE: Alvaro Carvalho de Menezes Neto 	RELATOR: Alvaro Carvalho de Menezes Neto 
VICE-PRES: <u>Márcio Francisco Rodrigues</u>	SUPLENTE: <u>Marcos da Silva Arruda</u>
SECRETÁRIO: <u>José Valter de Macedo</u> 	SUPLENTE: <u>César de Melo</u> 
DATA: <u>1</u> / <u>2011.</u>	REVISOR:



ESTADO DO RIO DE JANEIRO
CÂMARA MUNICIPAL DE JAPERI
GAB. DO VER. OSWALDO HENRIQUE DE A. GONÇALVES

PROJETO DE LEI Nº _____ /2011
Autor: OSWALDO HENRIQUE DE A. GONÇALVES

C. M. JAPERI		
PROTOCOLO		
DATA:	11	/ 10 / 2011
Nº	029	LIVº 03 FLº 04

“DETERMINA A CRIAÇÃO DE VAGAS PARA ESTACIONAMENTO DE BICICLETAS (BICICLETÁRIO PARA TRANCARCOM CADEADO), NOS SUPERMERCADOS, BANCOS, SHOPPINGS GALERIAS COMERCIAIS E SIMILARES.”

Art.1º- Determina a criação de vagas para estacionamento de bicicletas (bicicletário para trancar com cadeado), nos Supermercados, Bancos, Shoppings, Galerias Comerciais e Similares.

- I- O cadeado não será fornecido, apenas a vaga será disponibilizada.
- II- O cliente será responsável por trancar a bicicleta, não sendo necessário aos estabelecimentos a disponibilização de funcionários para o mesmo.

Art.2º- A quantidade de vagas para estacionamento será no mínimo de 4 (quatro) bicicletas,

Art.3º- As vagas serão criadas no espaço de propriedade dos estabelecimentos.

§ Único- caso não seja possível. As vagas poderão ser criada em frente aos estabelecimentos, de acordo com o setor responsável pelo transito.

Art. 4º- Em caso do estabelecimento possuir estacionamento para carro, o número de vagas será de 10% (Dez por cento) do número de vagas destinadas aos veículos.

§ Único – Na hipótese de 10% Dez Por Cento do número de vagas for inferior a quatro, aplica-se o artº 2º desta lei.

Art. 5º A fiscalização será feita pelo órgão responsável pelo código de postura do Município de Japeri.

Art.6º As despesas decorrentes da execução da presente lei correrão por conta dos estabelecimentos comerciais.

Art.7º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrario.

Sala das sessões, 6 de Outubro de 2011

C. M. JAPERI		
EXPEDIENTE LIDO		
DATA:	18	/ 10 / 2011

Oswaldo Henrique de Almeida Gonçalves
C. M. JAPERI
Vereador PMDB
1ª DISCUSSÃO
CAMARA MUN. DE JAPERI
DATA: Oswaldo Henrique de Almeida Gonçalves /
Ver. Guigo
APROVADO

C. M. JAPERI		
2ª DISCUSSÃO		
DATA:	1	/ 1
APROVADO		

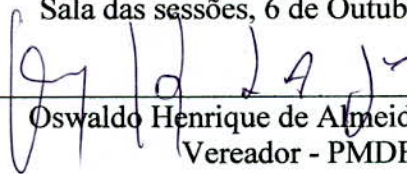


ESTADO DO RIO DE JANEIRO
CÂMARA MUNICIPAL DE JAPERI
GAB. DO VER. OSWALDO HENRIQUE DE A. GONÇALVES

JUSTIFICATIVA

Visando estimular o uso da bicicleta como meio de transporte, esta lei possibilita o aumento da consciência dos efeitos indesejáveis da utilização do automóvel nas locomoções urbanas de curtas distâncias, dando ainda comodidade aos clientes no ato de suas compras ou utilização de serviços.

Sala das sessões, 6 de Outubro de 2011



Oswaldo Henrique de Almeida Gonçalves
Vereador - PMDB

CÂMARA MUN. DE JAPERI
Ver. Oswaldo Henrique de Almeida Gonçalves
Ver. Guigo
VEREADOR



Câmara Municipal de Japeri
Estado do Rio de Janeiro
Procuradoria Geral

PROJETO DE LEI Nº 029/2011

Parecer Jurídico

Ilustre Vereador Presidente;

Trata-se a proposição ora sob exame, subscrita pelo Ilustre Vereador Oswaldo Henrique de Almeida Gonçalves – PMDB; que nos é apresentada sob forma de Projeto de Lei, tombado nesta Casa sob o nº 005/2011 cuja ementa diz: “Determina a criação de vagas para estacionamento de bicicletas (bicicletário para trancar com cadeado), nos supermercados, bancos, shoppings, galerias comerciais e similares)”.

De início, esclareço que a proposição em apreço objetiva, através de lei determinar que os estabelecimentos comerciais particulares construam e instalem equipamentos denominados bicicletários, no interior de seus estacionamentos, e nas proximidades de suas instalações, para que os clientes possam guardar suas bicicletas, devendo cada proprietário de bicicleta se responsabilizar pelos respectivos cadeados.

O Ilustre Edil subscritor justifica a apresentação de seu Projeto de Lei alegando que pretende estimular o uso da bicicleta como meio de transporte, alegando ainda, que sua proposta de lei possibilitará o aumento da consciência dos efeitos indesejáveis da utilização do automóvel nas locomoções urbanas de curtas distâncias, dando comodidade aos clientes no ato de suas compras ou utilização de serviços.

MOBILIDADE URBANA

Para tentarmos alcançar a intenção do nobre Vereador, que entendemos seja a de oferecer estacionamentos exclusivos para bicicletas, denominados de bicicletários, necessariamente teremos que abordar um tema muito usual nos meios urbanísticos atualmente que é a mobilidade urbana.

Mobilidade urbana é definida como a capacidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano para a realização de suas atividades cotidianas (trabalho, abastecimento, educação, saúde, cultura, recreação e lazer), num tempo considerado ideal, de modo confortável e seguro.

Para tanto, os indivíduos podem utilizar vários tipos de veículos ou apenas caminhar. Tudo vai depender das distâncias que terá que percorrer, do tempo ideal a ser despendido, dos meios de transporte, das vias de acesso disponíveis e do custo e da qualidade deste deslocamento.

Pensar a mobilidade urbana é, portanto, pensar sobre como se organizam os fluxos na cidade e a melhor forma de garantir o acesso das pessoas ao que a cidade oferece, de modo mais eficiente em termos socioeconômicos e ambientais.

Qualquer reflexão sobre o tema não pode, portanto, se furtar de discutir as questões de ordem tecnológica que envolvem os meios de transportes, a infra-estrutura viária, o controle do trânsito; a gestão urbana que trabalha com a definição da localização de atividades, com a qualidade do espaço construído, com a fiscalização e controle do funcionamento das atividades urbanas e de seus cidadãos; e com o comportamento dos indivíduos – ligado diretamente à liberdade de ir e vir, suas aspirações e o conceito de qualidade de vida na sociedade atual.

Outro aspecto a ser mencionado refere-se à qualidade desta mobilidade urbana, que passa pela discussão do sistema de ônibus que trafega lotado nas horas de pico e que diminui a sua frota fora destes horários, aumentando o intervalo entre os ônibus. Para quem está fora do horário de pico, não resta outra opção a não ser esperar.

Observamos no Município de Japeri, que o percurso a pé, de carroças com tração animal, de motocicletas e principalmente de bicicleta, que tem se apresentado como alternativa ao alto custo das passagens de ônibus, a grande espera nos pontos, além da lentidão do trânsito, as locomoções também são feitas em condições precárias devido à falta de travessias adequadas, ausência de vias exclusivas ou falta de qualidade das calçadas. É visível o número de pessoas que trafegam a pé pelo leito das vias carroçável. Calçadas com vegetação mal escolhida e mal implantada, pisos mal escolhidos e mal assentados, drenagem (quando há) mal projetada e mal executada – sem contar, é claro, a falta de iluminação pública que aumenta a insegurança – tais elementos compõem o retrato das nossas cidades hoje.

A questão da segurança nos remete ainda ao problema da segurança no trânsito, acirrada pelos conflitos entre todos os atores envolvidos, onde é alarmante a situação dos motoboys, que, em nome da rapidez de deslocamentos, da



velocidade da entrega de pequenas encomendas ou de documentos, abrem mão de sua própria segurança, e ainda põem em riscos os pedestres.

Por causa da opção das pessoas pelo transporte individual em automóveis, há vários estudos que mostram os efeitos nocivos provocados pelo uso do transporte individual sobre a saúde da população – tanto daqueles que não utilizam o veículo particular, mas que sofrem com a poluição causada pelos carros; quanto dos indivíduos que usam o transporte individual e acabam sofrendo com o *stress* do trânsito ou desenvolvendo outras doenças relacionadas.

Viabilizar o transporte limpo (aqui falando apenas do transporte a pé ou de bicicleta e não daquele que usa energias alternativas) significa também fazer com que os deslocamentos urbanos se transformem numa contribuição para a saúde dos moradores da cidade e não para sua doença.

Um sistema de transporte baseado em ciclovias não pode mais ser um assunto ignorado. Aumentar o número e a qualidade das vias expressas destinadas às bicicletas e fazer com que elas funcionem em rede é fundamental.

Grandes capitais mundiais como Berlim e Amsterdã possuem faixas exclusivas que permitem que os deslocamentos possam ser feitos de bicicleta com conforto e segurança. As ciclovias, no entanto, são apenas um dos aspectos do sistema de transporte “sobre pedais”. Em todas as cidades, principalmente as médias como Japeri e as grandes como o Rio de Janeiro, é necessário planejar o uso da bicicleta em articulação com outros meios de locomoção.

Nas principais cidades da Europa, independente do tamanho, as principais estações ferroviárias e terminais rodoviários reservam grandes espaços para os **bicicletários**, onde é possível, para o ciclista, estacionar facilmente.

É óbvio que iniciativas como as acima citadas, são frutos de medidas tomadas pelo Poder Público, baseadas em análise das relações entre o uso e a ocupação do solo, os sistemas de transporte e a infra-estrutura viária e a interação entre fator humano, veículo, via pública e meio ambiente.

ASPECTOS CONSTITUCIONAIS DA MEDIDA

Apesar de Ilustre Edil alegar na justificativa de sua proposição que seu propósito é “estimular o uso da bicicleta como meio de transporte”, o conteúdo expresso em seu texto apenas objetiva **determinar que as pessoas jurídicas (supermercados, bancos, shoppings, galerias comerciais e similares) instalar ou construir bicicletários no interior dos estacionamentos já existentes e que foram construídos; também não é objeto da proposição instituir a bicicleta como meio**



de transporte regular na cidade de Japeri, medida esta já tomada por algumas cidades como Fortaleza, Natal e Curitiba.

Em 1988, a Constituição Federal da República incluiu, pela primeira vez na história, um capítulo específico para apolítica urbana, que prevê uma série de instrumentos para a garantia, âmbito de cada Município, do direito à cidade, da defesa da função social da propriedade e da democratização da gestão urbana.

No entanto, o texto constitucional necessitava de uma legislação complementar de regulação desses instrumentos e, como resultado de mais de uma década de negociações, foi aprovada em 2001 a Lei 10.257, Estatuto da Cidade, que regulamentou os artigos 182 e 183, da Constituição Federal e estabeleceu diretrizes gerais da política urbana. O Estatuto da Cidade garante o direito às cidades sustentáveis, entendido como direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações.

A inclusão social passa a ser o foco central de toda ação pública, contemplando também a equiparação de oportunidades para as pessoas com deficiência e restrição de mobilidade, criando um novo processo de construção voltado ao exercício da cidadania para todos.

A partir de então foi instituída a Política Nacional de Mobilidade Urbana, que passou a formular política para construção de cidades sustentáveis, e veio promover a participação do Governo Federal, com proposições de planejamento integrado nas questões de mobilidade urbana. Essa política tem foco na intersecção de quatro campos de ação: desenvolvimento urbano, sustentabilidade ambiental, inclusão social e democratização do espaço. Esse último inclui o acesso democrático à cidade e a valorização dos deslocamentos de ciclistas.

A inclusão da bicicleta nos deslocamentos urbanos deve ser abordada como elemento para a implementação do conceito de Mobilidade Urbana para cidades sustentáveis como forma de inclusão social, redução e eliminação de agentes poluentes e melhoria da saúde da população.

Assim sendo, o objeto insculpido no texto da proposição é o de apenas criar vagas para estacionamento de bicicletas no interior de estacionamentos dos estabelecimentos particulares; o que torna a proposição carente do grande e imenso interesse público, logo o interesse é relativo; visto que será difícil o seu cumprimento pelos Particulares; já a criação de vagas em estacionamentos, é uma questão de interesse público, porem é facultado ao particular criá-lo ou não, sob pena de perder clientes, que poderão escolher outros estabelecimentos que ofereçam e podem cobrá-los, os serviços de estacionamento de veículos.



ASPECTOS LEGISLATIVOS DA PROPOSIÇÃO

Quanto aos aspectos legislativos, a Lei Orgânica do Município de Japeri não aborda especificamente a questão de Política de gestão da infraestrutura viária no âmbito do Município de Japeri; coube a legislação do **Plano Diretor do Município**, Lei Complementar nº 069/2006, dispõe o seguinte:

Artigo 45. Constituem Políticas Setoriais:

I -

IV - a Política de Revitalização Urbana;

V - a Política de Circulação e Transportes;

VI -

Da Política de Revitalização Urbana

Artigo 55. A Política de Revitalização Urbana tem por objetivo, ordenar e renovar o ambiente urbano dos centros dos núcleos existentes, por meio de ações e intervenções locais, previamente estabelecidas em programas e projetos.

Parágrafo Único - A sua execução em todos os seus estágios estará a cargo da Secretaria de Planejamento, com o apoio e aprovação do Conselho do Plano Diretor.

Artigo 56. Ficam estabelecidas as seguintes diretrizes:

I - incentivar a utilização de bicicletas em detrimento de veículos motorizados;

II - estabelecer o programa de arborização dos logradouros, com recuperação e ajardinamento das praças.

Parágrafo Único - Serão priorizados os logradouros pertencentes aos corredores de acordo com a política de transporte e circulação.

Assim sendo, poderá a proposição ser apreciada e votada nesta Casa, porém, face o seu conteúdo dispor sobre instalação de equipamento no interior de estabelecimentos particulares, seu cumprimento pelos Proprietários dos estabelecimentos comerciais dependerá da conveniência própria dos mesmos, visto que a questão não é de extremo interesse público; e as instalações dos prédios públicos do Município, nem mesmo as Escolas Municipais, não oferecem aos seus

usuários o mesmo equipamento (**bicicletário**) que está sendo imposto aos estabelecimentos particulares instalados no território do Município de Japeri; daí a dificuldade para o efetivo cumprimento da lei.

Ainda sob os aspectos legislativos, a proposição apresentada sob a modalidade de Projeto, prevista no inciso III, do artigo 57, da Lei Orgânica, e artigo 175, parágrafo 1º, b, do Regimento, atendeu aos pré-requisitos estabelecidos para a sua apresentação, recebimento e regular tramitação nesta Casa, estabelecidos pelos artigos 176 e 177, da norma regimental; e por assim ser, deverá seguir sob a modalidade de Projeto de Lei Ordinária.

Depois de submetida e analisada pelas Comissões Permanentes, a proposição deverá ser apreciada pelo Plenário da Casa, necessitando para sua aprovação do quorum de maioria simples, e sanção do Chefe do Executivo Municipal.

CONCLUSÃO

Diante de todo o exposto, esta Procuradoria ouve por bem opinar no seguinte sentido:

a – Pelo envio da proposição ao Gabinete do Presidente para que a mesma seja objeto de leitura na fase do expediente da próxima Sessão Ordinária a realizar-se nesta Casa, quando os Vereadores e o Público presente tomarão conhecimento de sua tramitação nesta Casa legislativa;

b – Pelo envio da preposição para a Comissão de Constituição, Justiça e Redação, para análise a cerca da constitucionalidade da medida;

c) – Pelo envio da proposição a Comissão Permanente de Obras Serviços Públicos, **Meio Ambiente**, e Assuntos do Servidor, para pronunciar-se sobre a matéria de sua competência;

d) – Pelo envio da preposição a Comissão de **Saúde**, Educação, Cultura, Lazer e Turismo, para manifestar-se sobre a matéria de sua competência;

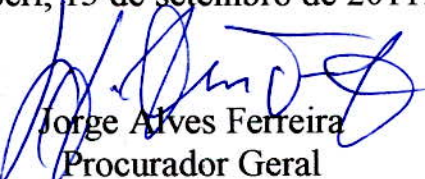
e) – Depois de ouvidas as Comissões; que a preposição seja enviada ao Gabinete do Presidente, para que seja dado o encaminhamento regimental; e



caso a mesma seja aprovada pelas Comissões, deverá ser submetida ao Plenário desta Casa, necessitando do quorum de maioria simples para sua aprovação.

É o parecer, salvo melhor juízo.

Japeri, 13 de setembro de 2011.



Jorge Alves Ferreira
Procurador Geral

OAB-RJ. 61.578