

Of. nº 1030/GP.

Paço dos Açorianos, 19 de agosto de 2013.

Senhor Presidente,

Tenho a honra de submeter à apreciação dessa Colenda Câmara o Projeto de Lei que altera o art. 24 e revoga o § 2º do art. 32 da Lei Complementar nº 626, de 15 de julho de 2009 – que institui o Plano Diretor Cicloviário Integrado e dá outras providências –, e inclui Anexo 6 à Lei Complementar nº 626, de 2009, criando o Fundo Municipal de Apoio à Implantação do Sistema Cicloviário (FMASC) e instituindo seu Conselho Gestor.

A Lei Complementar nº 626, de 15 de julho de 2009, instituiu o Plano Diretor Cicloviário Integrado do Município de Porto Alegre, visando incentivar a utilização da bicicleta como meio de transporte, por suas características de sustentabilidade ambiental, social e urbanística.

Como instrumento para promover o desenvolvimento do Sistema Cicloviário na Capital, o art. 24 do diploma citado prevê a execução de ciclovias como contrapartida à construção de empreendimentos de impacto urbano.

O Anexo 5 da Lei Complementar nº 626, de 2009, por sua vez, define as extensões de ciclovias a serem construídas a título de contrapartida, estabelecendo proporção em relação ao número de vagas de estacionamento efetivo e a atividade prevista para o empreendimento.

A Sua Excelência, o Vereador Thiago Duarte,  
Presidente da Câmara Municipal de Porto Alegre.

Ocorre que, em determinadas situações, dado o número de vagas do empreendimento, a contrapartida devida corresponde a pequena extensão de ciclovia, carecendo de viabilidade a sua construção, se observados os princípios norteadores do Plano Diretor Cicloviário, em especial integração e continuidade. Ainda, há situações em que a extensão devida não comporta a execução de trecho integral, restando, assim, diferenças de extensão não executadas em favor do Município.

Destaca-se, no mais, a dificuldade das equipes técnicas do Município de Porto Alegre de estabelecer pequenos trechos contínuos para diversos empreendedores, uma vez que as ciclovias precisam ter a sua execução conciliada no tempo, evitando descontinuidades na Rede Cicloviária.

Também há que se levar em consideração que o investimento necessário à construção de ciclovias em determinados pontos da cidade, observadas as exigências técnicas e peculiaridades locais, é demasiadamente elevado, o que acaba por gerar ônus a alguns empreendedores e, por consequência, dificulta a indicação do local no qual deve ser executada a contrapartida.

A alteração proposta, portanto, incluindo Decreto Regulamentador, combinada com a criação de um Fundo Municipal de apoio à implantação do sistema cicloviário, tem como objetivo reduzir os empecilhos existentes ao cumprimento da contrapartida e ao desenvolvimento do Sistema Cicloviário na Capital.

Para isso, através dessa alteração, será permitida, em situações especiais, a conversão das contrapartidas em valores monetários, possibilitando ao empreendedor o imediato atendimento da exigência legal e ao Município a economia de escala e a conjugação de verbas para contratação de projetos e execução de trechos maiores em cada processo, atendendo, dessa forma, ao princípio da eficiência. De outra banda, com a elaboração de planilha de custos referenciais, atentando ao princípio da isonomia, poderá ser autorizada, quando demasiado o custo da ciclovia em determinado local, a construção em menor extensão ou dispensa de execução de alguns dos seus elementos.

Quanto à proposta de revogação do § 2º do art. 32 da Lei Complementar nº 626, de 2009, além da discussão acerca da sua inconstitucionalidade – e toda a sua repercussão na comunidade jurídica e em geral –, pendente de julgamento junto ao Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul (TCE-RS), há de se atentar para a impossibilidade de aplicação imediata e automática de recursos em investimentos que demandam projetos complexos e tempo para a consecução.

Tal dispositivo prevê a utilização de 20% (vinte por cento), arrecadados com multas de trânsito, anualmente, na construção de ciclovias.

Ocorre que os valores correspondentes às multas não ingressam de imediato no orçamento do órgão executivo de trânsito municipal, sendo, em grande parte, arrecadados pelo Departamento de Trânsito do Rio Grande do Sul (DETRAN-RS), que repassa as quantias ao Município de Porto Alegre, o qual, então, por fim, as repassa à Empresa Pública de Transporte e Circulação S/A (EPTC).

Com efeito, se o ingresso de tais valores não é imediato, assim não pode ser, também, a sua aplicação, ademais considerando as características técnicas e o tempo necessário à elaboração de projetos e a sua execução no âmbito do setor público.

Destaca-se que o Município e o órgão executivo de trânsito municipal têm olvidado esforços no intuito de não apenas cumprir a regra legal no interregno de sua vigência, mas de implantar em Porto Alegre um plano cicloviário que atenda às necessidades dos cidadãos.

Mesmo tendo realizados todos os gastos possíveis, não se chegou ao percentual estabelecido pela Lei Complementar, primeiro em virtude da não imediatidade do repasse das multas, segundo considerando o necessário lapso para elaboração de projetos e a sua implantação, bem como o comprometimento orçamentário do Município, conforme dito acima. Soma-se a isso o fato de que todos os demais investimentos, contrapartidas, PAC da Mobilidade, orçamento da Secretaria Municipal de Obras e Viação (SMOV), da Prefeitura Municipal de Porto Alegre (PMPA) e outras Secretarias não estarem sendo computados.

De toda sorte, analisando-se os dados dos investimentos realizados, verifica-se que sempre foram crescentes, rumando para o previsto legal. Acontece que o planejamento e o orçamento não são e nem podem ser construídos de forma rasa e atropelando prazos indispensáveis, bem como etapas fundamentais para a realização de obras no futuro.

Ainda, importa salientar que o Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI) não estabelece prazos para que o Poder Executivo implemente as ciclovias, tendo como objetivo projetar o caminho para as tomadas de decisões do Executivo, além de estabelecer as regras para balizar as aprovações de projetos de empreendimentos de impacto urbano (contrapartidas), padrões de dimensionamento dos estacionamentos de bicicletas e os padrões técnicos a serem adotados no Município de Porto Alegre.

Em suma, se houver uma intervenção urbanística com implantação de projeto viário em uma via que se encontra na tabela descritiva constante da legislação, deverá necessariamente estar prevista a implantação de ciclovia neste projeto, bem como define os padrões para as contrapartidas de empreendimentos de impacto urbano quando das suas aprovações e arbitra os padrões mínimos de dimensionamento dos estacionamentos de bicicletas para aprovação dos projetos pela PMPA.

O Plano Diretor Ciclovitário Integrado trata de orientação para os investimentos públicos, servindo ainda para orientar possibilidades de captação de recursos complementares junto à iniciativa privada, por meio de ações voluntárias ou compulsórias. Por isso, a Lei Complementar nº 626, de 2009 estabelece o dever de construção de ciclovias como contrapartida aos empreendimentos de Impacto Urbano.

Nesse contexto, considerando a atuação conjunta dos setores públicos e privados na implementação da Rede Ciclovitária no Município, bem como as dificuldades antes relacionadas à aplicação de percentual fixo de receita, sem qualquer critério e prazo, a determinado investimento, aliada à discussão de inconstitucionalidade do § 2º do art. 32 da Lei Complementar nº 626, de 2009, travada perante o Tribunal de Justiça do Estado, uma vez que inserido mediante emenda parlamentar, embora de competência privativa do Prefeito, e à necessidade de previsão orçamentária, tem-se cabível, adequada e prudente a revogação de tal dispositivo.

Ante o exposto, constatada a necessidade e a conveniência da alteração referida, e sendo atribuição do órgão gestor a permanente busca da melhoria do serviço público, encaminho o presente Projeto de Lei Complementar, certo da compreensão dessa Casa ao analisar o mérito da proposição, valendo-me da oportunidade para reiterar a Vossa Excelência e demais Vereadores minhas cordiais saudações.

Atenciosamente,

José Fortunati,  
Prefeito.

## **PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 010/13.**

**Altera o art. 24 e revoga o § 2º do art. 32 da Lei Complementar nº 626, de 15 de julho de 2009 – que institui o Plano Diretor Ciclovitário Integrado e dá outras providências –, e inclui Anexo 6 à Lei Complementar nº 626, de 2009, criando o Fundo Municipal de Apoio à Implantação do Sistema Ciclovitário (FMASC) e instituindo seu Conselho Gestor.**

### **CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES PRELIMINARES ACERCA DO FUNDO MUNICIPAL DE APOIO À IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA CICLOVIÁRIO**

**Art. 1º** Fica criado o Fundo Municipal de Apoio à Implantação do Sistema Ciclovitário (FMASC), instrumento de política pública municipal de destinação, gerenciamento e aplicação de receitas oriundas das contrapartidas à construção de empreendimentos considerados como Projeto Especial de Impacto de Primeiro, Segundo e Terceiro Graus, conforme estabelecido na Lei Complementar nº 434, de 1º de dezembro de 1999, alterada pela Lei Complementar nº 646, de 22 de julho de 2010, e no art. 24 da Lei Complementar nº 626, de 15 de julho de 2009.

**Art. 2º.** Fica o FMASC vinculado à Secretaria Municipal de Transportes (SMT) e à Empresa Pública de Transporte e Circulação S/A (EPTC).

### **CAPÍTULO II DISPOSIÇÕES GERAIS**

#### **Seção I Da Aplicação dos Recursos do Fundo Municipal de Apoio ao Sistema Ciclovitário**

**Art. 3º** O FMASC aplicará seus recursos na execução de projetos e atividades que visem a:

I – implantar o sistema ciclovitário no Município de Porto Alegre;

II – financiar planos, programas, projetos e ações relacionadas aos seus objetivos; e

III – atender às diretrizes e às metas contempladas no conjunto de leis municipais quanto à implantação do sistema cicloviário no Município;

**Art. 4º** Não poderão ser financiados pelo FMASC projetos incompatíveis com as políticas públicas constantes do Plano Diretor Cicloviário Integrado do Município de Porto Alegre.

**Seção II**  
**Da Composição das Receitas do Fundo Municipal de Apoio ao Sistema Cicloviário**

**Art. 5º** Comporão o FMASC receitas oriundas de:

I – contrapartidas à construção de empreendimentos considerados como Projeto Especial de Impacto de Primeiro, Segundo e Terceiro Grau, conforme estabelecido na Lei Complementar nº 434, de 1999 e no art. 24 da Lei Complementar nº 626, de 2009;

II – doações, auxílios, contribuições, subvenções e transferências de pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado, de entidades e organismos de cooperação nacionais e internacionais e de organizações governamentais e não governamentais;

III – transações penais, medidas compensatórias e Termos de Ajustamento de Conduta, firmados com o Ministério Público;

IV – aplicações financeiras, operacionais e patrimoniais realizadas com receitas do FMASC, de outros fundos ou de programas que a esse venham a ser incorporados, na forma do regulamento;

V – convênios firmados com outras entidades; e

VI – outras fontes que venham a ser legalmente constituídas para a execução das políticas públicas destinadas à implantação do sistema cicloviário municipal e lhe sejam designadas.

**§ 1º** Os valores auferidos com base neste artigo serão depositados em instituições financeiras oficiais, em conta específica, sob a denominação “Fundo Municipal de Apoio ao Sistema Cicloviário”.

§ 2º O saldo financeiro do exercício apurado em balanço será utilizado em exercício subsequente e incorporado ao orçamento do FMASC.

### **Seção III** **Do Gerenciamento do Fundo Municipal de** **Apoio ao Sistema Ciclovitário**

**Art. 6º** O FMASC será gerido por um Conselho Gestor, nomeado por decreto do Poder Executivo, para mandato de 4 (quatro) anos, permitida a recondução por igual período.

**Art. 7º** O Conselho Gestor é órgão de caráter deliberativo e será composto conforme segue:

I – 2 (dois) integrantes da Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC) ou da Secretaria Municipal de Transportes (SMT);

II – 1 (um) integrante da Secretaria Municipal da Fazenda (SMF);

III – 1 (um) integrante do cargo de Procurador da Procuradoria-Geral do Município (PGM);

IV – 1 (um) integrante da Secretaria Municipal de Obras e Viação (SMOV);

V – 1 (um) integrante da Secretaria Municipal de Urbanismo (SMUrb);

VI – 1 (um) integrante da Secretaria Municipal do Meio Ambiente (Smam); e

VII – 2 (dois) integrantes de entidade da sociedade civil com atuação reconhecida na promoção do uso de bicicleta.

§ 1º A Presidência do Conselho Gestor do FMASC será exercida por um dos representantes da EPTC e da SMT, indicado pelo Diretor-Presidente da EPTC, o qual acumula a função de Secretário Municipal de Transportes.

§ 2º O presidente do Conselho Gestor do FMASC exercerá o voto de qualidade.

§ 3º Competirá ao presidente do Conselho Gestor do FMASC proporcionar os meios necessários ao exercício de suas competências.

**Seção IV**  
**Das Competências Gerais do Conselho Gestor do Fundo Municipal de Apoio ao Sistema Cicloviário**

**Art. 8º** Ao Conselho Gestor do FMASC compete:

I – estabelecer diretrizes e fixar critérios para priorização de linhas de ação e alocação de recursos do FMASC;

II – aprovar orçamentos e planos de aplicação e metas, anuais e plurianuais, dos recursos do FMASC;

III – deliberar sobre as contas do FMASC;

IV – dirimir dúvidas quanto à aplicação das normas regulamentares aplicáveis ao FMASC, nas matérias da sua competência; e

V – aprovar seu Regimento.

**Art. 9º** A constituição e as competências do Conselho Gestor do FMASC, assim como a movimentação da conta prevista no § 1º do art. 5º desta Lei Complementar, serão definidas em seu Regimento.

**CAPÍTULO III**  
**ALTERAÇÕES LEGISLATIVAS**

**Art. 10.** Fica alterado o “caput” e incluído parágrafo único ao art. 24 da Lei Complementar nº 626, de 2009, conforme segue:

“Art. 24. Na construção de empreendimentos considerados como Projeto Especial de Impacto Urbano de Primeiro, Segundo e Terceiro Grau, na forma dos arts. 59 a 63 do PDDUA, alterado pela Lei Complementar nº 646, de 22 de julho de 2010, deverá ser cobrada, como contrapartida, a construção de ciclovias, nos termos de regulamentação municipal específica.

Parágrafo único. Os padrões para dimensionamento das contrapartidas serão calculados a partir do número de vagas de estacionamento efetivo do empreendimento, conforme descrito no Anexo 5 desta Lei Complementar, e nos termos de regulamentação específica, que possibilitará, em situações definidas, a conversão da contrapartida em valores monetários, a serem depositados em Fundo Municipal próprio de apoio ao Sistema Cicloviário.”



**Art. 11.** Fica incluído Anexo 6 à Lei Complementar nº 626, de 2009, compreendendo Planilha de Custos referenciais para construção de ciclovias, conforme Anexo a esta Lei Complementar.

#### CAPÍTULO IV DISPOSIÇÕES FINAIS

**Art. 12.** Para atender às despesas decorrentes da execução desta Lei Complementar, fica o Executivo Municipal autorizado a abrir crédito adicional especial, obedecidas às prescrições contidas nos incs. I a IV do § 1º do art. 43 da Lei Federal nº 4.320, de 17 de março de 1964, e alterações posteriores.

**Parágrafo único.** O montante financeiro não investido na construção de ciclovias e programas educativos, na forma da redação anterior do art. 32 da Lei Complementar nº 626, de 2009, descontados os valores aplicados, pelo Município de Porto Alegre, dentro da matriz do Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI), deverá ser depositado no FMASC, à razão de 10% (dez por cento) ao ano, até a integralização.

**Art. 13.** O Executivo Municipal regulamentará esta Lei Complementar no prazo de 60 dias, contados da data de sua publicação.

**Art. 14.** Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação.

**Art. 15.** Fica revogado o § 2º do art. 32 da Lei Complementar nº 626, de 2009.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE,

José Fortunati,  
Prefeito.

## ANEXO

“Anexo 6 à Lei Complementar nº 626, de 2009

### PLANILHA DE CUSTOS REFERENCIAIS PARA CONSTRUÇÃO DE CICLOVIAS

Para estimativa do valor das contrapartidas, deverá ser considerada a planilha de custos referenciais, que será atualizada, anualmente, mediante Decreto, de acordo com os itens e custos reais da implantação de infraestrutura.

Descrição dos Serviços	código SMOV	uni- dade	Dimensões			Quantitativos			Custo Unitário (R\$)	Custo por km (R\$)	
			quanti- dade	L (m)	P (m)	C (m)	integral	pro- por- cional			final
<b>Projetos</b>											
Levantamentos topográficos e cadastrais, sondagens e ensaios		km	1	1	1	1	1,00	100%	1,00	4.700,00	4.700,00
Projetos geométrico, de drenagem, de pavimentação e complementares		km	1	1	1	1	1,00	100%	1,00	10.600,00	10.600,00
Projeto de Sinalização		km	1	1	1	1	1,00	100%	1,00	4.700,00	4.700,00
										Sub total:	<b>20.000,00</b>
<b>Serviços iniciais</b>											
Placa da Obra	14	unida- de	1	1	1	1	1,00	100%	1,00	1.560,00	1.560,00
Capina e Limpeza do Terreno	15	m <sup>2</sup>	1	5	1	1000	5000,00	100%	5000,00	2,80	14.000,00
Demolição Pisos com Remoção de Entulhos sobre a Pista	70	m <sup>2</sup>	1	5	1	1000	5000,00	0%	0,00	4,28	0,00

Remoção e poda de árvores		unidade										
										Sub total:	<b>15.560,00</b>	
<b>Terraplenagem</b>												
Aterro Compactado na Pista e Passeio com Solo Importado	23	m <sup>3</sup>	1	2	0,25	1000	500,00	0%	0,00	53,68	0,00	
Escavação Mecânica de Terra	24	m <sup>3</sup>	1	2,5	0,2	1000	500,00	100%	500,00	8,68	4.340,00	
Regularização e Compactação do Subleito	27	m <sup>2</sup>	1	2,5	1	1000	2500,00	100%	2500,00	1,92	4.800,00	
Escavação Manual Valas em Terra até 1,5m Prof.	93	m <sup>3</sup>	1	0,5	1,5	1000	750,00	0%	0,00	24,69	0,00	
Transporte com Carga e Descarga até 2km em Caminhão Tomb	196	m <sup>3</sup>	1	2,7	0,3	1000	810,00	100%	810,00	10,50	8.505,00	
Transporte por km Excedente (m <sup>3</sup> x km)	197	m <sup>3</sup> xkm	8100	1	1	1	8100,00	100%	8100,00	2,07	16.767,00	
										Sub total:	<b>34.412,00</b>	
<b>Pavimentação</b>												
Remoção de Meio Fio	32	m	1	1	1	1000	1000,00	0%	0,00	5,63	0,00	
Execução Aplic Meio Fio Concreto Pré-Moldado	28	m	1	1	1	1000	1000,00	100%	1000,00	24,35	24.350,00	
Execução de Base de Solo Estabilizado ISC 40%	37	m <sup>3</sup>	1	2,35	0,1	1000	235,00	100%	235,00	58,42	13.728,70	
Execução de Base ou Sub-base de Brita Graduada	46	m <sup>3</sup>	1	2,35	0,05	1000	117,50	100%	117,50	140,36	16.492,30	
Tento de concreto para bordo de ciclovia (0,075x0,20X1,00)	<b>TENTO</b>	m	2	1	1	1000	2000,00	100%	2000,00	15,09	30.180,00	
Execução de Imprimação Asfáltica Consumo 1,0l/m	48	m <sup>2</sup>	1	2,35	1	1000	2350,00	100%	2350,00	4,64	10.904,00	
Concreto Asfáltico Faixas II e III Compactado na Pista	54	m <sup>3</sup>	1	2,35	0,04	1000	94,00	100%	94,00	559,59	52.601,46	

Fornecimento e Colocação de Grama	88	m <sup>2</sup>	1	0,85	1	1000	850,00	100%	850,00	18,50	15.725,00
Contrapiso Concreto 10cm Espessura 12MPa	73	m <sup>2</sup>	1	5	1	1000	5000,00	0%	0,00	28,82	0,00
Pav Basalto Irregular sobre Arg Cal Rej CixAr	82	m <sup>2</sup>	1	1,5	1	1000	1500,00	0%	0,00	75,99	0,00
										Sub total:	<b>163.981,46</b>
<b>Serviços Complementares</b>											
Remoção e Reposição de Tampa de ferro fundido	179	unidade	2	1	1	1	2,00	100%	2,00	68,67	137,34
Boca de Lobo com Fornec e Colocação de Artefatos	172	unidade	5	1	1	1	5,00	100%	5,00	396,27	1981,35
Poço de Visita Tipo A 0,80x0,80x1,00 Completo	156	unidade	3	1	1	1	3,00	100%	3,00	717,50	2152,50
Alvenaria de Pedra de Obra para Embasamento	182	m <sup>3</sup>	1	0,25	1,5	1000	375,00	0%	0,00	450,72	0,00
										Sub total:	<b>4.271,19</b>
<b>Sinalização Horizontal</b>											
Pintura pavimento - tinta base acrílica-2 ano-cor vermelha	SH 1	m <sup>2</sup>	1	2,35	1	1000	2350,00	100%	2350,00	69,50	163.325,00
Pintura linha de borda - tinta metil metacrilato monocomponente branca	SH 2	m <sup>2</sup>	1	0,15	1	1000	150,00	100%	150,00	69,50	10.425,00
Pintura linha de borda - tinta metil metacrilato monocomponente amarela	SH 3	m <sup>2</sup>	1	0,1	1	333,33	33,33	100%	33,33	69,50	2.316,67
Símbolo indicativo "Bicicleta", inscrita em retângulo 1,95x1,00m. Pintura Termoplástica Extrudada, com 3mm de	SH 4	m <sup>2</sup>	40	1	1	1,95	78,00	100%	78,00	67,40	5.257,20

espessura-equipamento/m-d-o/material. Cor: branca												
Símbolo Seta Indicativa de Fluxo para Ciclistas, inscrita em retângulo de 2,00x0,50m. Pintura Termoplástica Extrudada, com 3mm de espessura-equipamento/m-d-o/material. Cor: branca	SH 5	m <sup>2</sup>	40	0,5	1	2	40,00	100%	40,00	67,40	2.696,00	
Microesferas de Vidro Refletiva Tipo IIC	SH 6	m <sup>2</sup>	1	2,35	1	1000	2350,00	100%	2350,00	0,23	548,33	
										Sub total:	<b>184.568,20</b>	
<b>Sinalização Vertical</b>												
Placa 40 x 60 com poste S1 de 3 metros	SV 1	unidade	60	1	1	1	60,00	100%	60,00	371,64	22.298,40	
										Sub total:	<b>22.298,40</b>	
<b>Sinalização Semafórica (um conjunto semafórico a cada 500 metros)</b>												
Semáforo de pedestre/ciclista com led com dois focos 215mm		unidade	4	1	1	1	4,00	100%	4,00	1.232,33	4.929,32	
Semáforo auxiliar com led com três focos diâmetro 200mm		unidade	2	1	1	1	2,00	100%	2,00	1.540,80	3.081,60	
Botoeira para ciclistas		unidade	4	1	1	1	4,00	100%	4,00	564,23	2.256,92	
Suporte tipo S7 - 4,5 metros		unidade	4	1	1	1	4,00	100%	4,00	660,76	2.643,04	

	de										
Poste simples 6 metros em aço galvanizado para semáforo	uni- da- de	4	1	1	1	4,00	100%	4,00	1.626,25	6.505,00	
Controlador Eletrônico de Tráfego Digicon plug-in CD200 8 Fases	uni- da- de	1	1	1	1	1,00	100%	1,00	18.137,50	18.137,50	
									Sub total:	<b>37.553,38</b>	
									<b>Total:</b>	<b>R\$ 482.644,63</b>	
									Total sem BDI 30%	<b>R\$ 371.265,10</b>	

.....”