

PARECER Nº 30/2022 - CIUT – O.S. Nº 102.

Protocolo nº 2883/2022– Processo nº 495/2022

Data: 16/03/2022

Referente ao **Projeto de Lei (PL) nº 275/2022** que “Dispõe sobre a criação do Sistema Cicloviário no Estado de Mato Grosso e dá outras providências.”

Autor: Deputado Toninho de Souza

Relator: Deputado Estadual Valmir Moretto

I – Relatório

A proposição em mote, após ter sido registrada e autuada pela Secretaria de Serviços Legislativos no dia 16/03/2022 (fl. 02), foi assentada em pauta no dia 23/03/2022, tendo seu devido cumprimento no dia 31/03/2022 (fl. 18-v), sendo encaminhada à Comissão de Infraestrutura Urbana e de Transporte no dia 05/04/2022 (fl. 18-v), para emissão de parecer no que diz respeito ao mérito.

Com a publicação da Lei Federal nº 13.724, de 04 de outubro de 2018 que fixou o Programa Bicicleta Brasil – PBB, visando estimular a inserção da bicicleta como meio de transporte, a ser praticado em todas as cidades com mais de vinte mil habitantes, com o fim de contribuir para aquilatar as condições de mobilidade urbana, ficará criado o Sistema Cicloviário Estadual de Mato Grosso, conforme o Projeto de Lei em apreço.

O Sistema Cicloviário Estadual de Mato Grosso, integrando-o aos sistemas viários e de transportes do Estado e dos Municípios mato-grossense, para estimular e atingir o uso acautelado da bicicleta tal qual veículo de transporte para deslocamento e lazer da população.

A lei proposta tem por base os seguintes princípios: acessibilidade universal; segurança nos deslocamentos das pessoas; equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; eficiência, eficácia e efetividade na circulação das pessoas; dignidade da pessoa humana; desenvolvimento sustentável, nas dimensões socioeconômicas e ambientais; integralidade em saúde; e gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação.

Serão objetivos do Sistema Cicloviário Estadual: garantir a segurança das formas de mobilidade não motorizada; proporcionar melhoria nas condições da população



no tocante à acessibilidade e à mobilidade; introduzir critérios de planejamento para implantação de vias e estruturas associadas destinadas à circulação de veículos não motorizados em rodovias estaduais; compatibilizar a mobilidade municipal com a estadual; promover a integração das formas de transporte coletivo com as formas de mobilidade não motorizada;

Constituirão ainda objetivos do Sistema Cicloviário Estadual reduzir as desigualdades e promover a inclusão social; promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais; reduzir a poluição ambiental e minimizar os seus efeitos negativos; promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos das pessoas; e consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

Constituirão o Sistema Cicloviário Estadual: a rede viária para a circulação de bicicletas, incluindo a malha de ciclorrotas, ciclovias, ciclofaixas, faixas compartilhadas, com traçados e dimensões de segurança adequados, e sua sinalização; locais específicos para o estacionamento de bicicleta, incluindo bicicletários e paraciclos; sistemas de compartilhamento de bicicletas. Para os efeitos da lei em proposição, considerar-se-ão:

a) ciclovia: via aberta ao uso público caracterizada como pista destinada ao trânsito exclusivo de bicicletas, separada da via pública de tráfego motorizado por meio fio ou obstáculo similar, e de área destinada aos pedestres, por dispositivo semelhante ou em desnível, que a distinga das áreas citadas;

b) ciclofaixa: via aberta ao uso público caracterizada como faixa destinada ao trânsito exclusivo de bicicletas, demarcada na pista de rolamento ou calçadas por sinalização específica;

c) faixa compartilhada ou via de tráfego compartilhado: via aberta ao uso público caracterizada como pista compartilhada com o trânsito de veículos motorizados, bicicletas e pedestres, sendo via preferencial ao pedestre quando demarcada na calçada e preferencial à bicicleta quando demarcada na pista de rolamento;

d) ciclorrota: caminho, sinalizado ou não, que represente uma rota para o ciclista. Um trajeto mapeado para chegar ao destino final. Pode ser composta por ciclovia, ciclofaixa ou faixa compartilhada;

e) estacionamento de bicicletas: local público equipado com equipamento ou dispositivo a guarda de bicicletas que sirva como ponto de apoio ao ciclista, podendo ser bicicletário ou paraciclo;

f) bicicletário: espaço com controle de acesso destinado ao estacionamento de bicicletas, podendo ser coberto ou ao ar livre, e podendo contar com banheiros e vestiários, além de ponto de vendas de bebidas não alcoólicas, lanches prontos e produtos destinados à manutenção de bicicletas;

g) paraciclo: estacionamento de bicicletas de curta duração, com suporte adequado, no qual a bicicleta possa ser atada pelo quadro;

h) bicicletas compartilhadas: sistemas públicos de mobilidade mediante bicicletas coletivas ou bicicletas de aluguel.

Os bicicletários deverão ser edificadas com uso de técnicas e materiais que gerem o desenvolvimento ambiental, o aproveitamento da energia solar para aquecimento da água dos chuveiros e promoção do conforto ambiental (ventilação e insolação adequados) e locais para depósitos de lixo.

O Sistema Cicloviário Estadual deverá:

a) articular o transporte por bicicleta com os sistemas de transporte de passageiros, viabilizando os deslocamentos com segurança, eficiência e conforto para o usuário;

b) implementar infraestrutura para o trânsito de bicicletas e introduzir critérios de planejamento para a implantação de ciclovias nos trechos de rodovias em zonas urbanizadas, podendo-se utilizar a faixa de domínio;

c) implementar infraestrutura para o trânsito de bicicletas e introduzir critérios de planejamento para a implantação de ciclovias, ciclofaixas ou faixas compartilhadas nas vias públicas, nos terrenos marginais às linhas férreas, nos parques e em outros espaços naturais e nas margens dos cursos d'água, respeitando a legislação ambiental em vigor;

d) implantar ciclorrotas;

e) agregar aos sistemas de transporte coletivo infraestrutura apropriada para a guarda de bicicletas;

f) promover atividades educativas visando à formação de comportamento seguro e responsável dos condutores de veículos automotores e ciclistas, sobretudo no uso do espaço compartilhado com as bicicletas;

g) promover o uso da bicicleta como meio de transporte, lazer, esporte e de conscientização ecológica; e

h) estabelecer negociações com os Municípios com o objetivo de permitir o acesso, alojamento e transporte de bicicletas, skate, patins e patinetes, nos componentes do sistema de transporte coletivo.

Nos projetos de fundação e reforma de praças, parques e espaços de uso coletivo, as empresas contratadas pelo Poder Público deverão conter o tratamento cicloviário nos acessos e no entorno próximo a eles.

Os projetos contratados para implementação de ciclorrotas, ciclovias, ciclofaixas e faixas compartilhadas deverão ser feitos, pelo menos, na escala 1:250. As ciclovias, ciclofaixas e faixas compartilhadas terão traçados e dimensões apropriadas para a segurança do tráfego de bicicletas, com sinalização de trânsito específica, não permitindo obstáculos como postes, telefones públicos e demais mobiliários urbanos.

Na construção e reforma de vias públicas, incluindo pontes, viadutos e túneis, as empresas contratadas pelo Poder Público deverão antever espaços destinados ao acesso e circulação de bicicletas.

O Governo do Estado poderá implantar ou incentivar a implantação de ciclovias ou ciclofaixas nos terrenos marginais aos trechos urbanos, de interesse turístico, nos acessos às zonas industriais, comerciais e institucionais.

Serão proibidas nas ciclovias, ciclofaixas e faixas compartilhadas: o estacionamento e o tráfego de ciclomotores e demais veículos motorizados, exceto os regulamentos pelos órgãos competentes; a utilização da pista por veículos tracionados por animais; a utilização da pista por pedestres, exceto quando a sinalização assim o permitir; conduta de usuários que coloquem em risco a segurança de outros cidadãos.

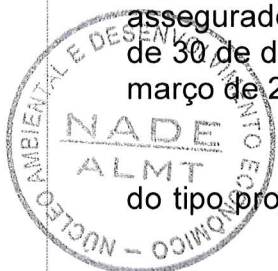
Deverão possuir locais para estacionamento de bicicletas: os terminais; os edifícios públicos e de uso coletivo; as empresas concessionárias de serviço público; as empresas permissionárias de serviço público; as empresas em parceria público-privada com a Administração Pública; as escolas, universidades, faculdades e centros tecnológicos estaduais; e as praças e parques.

A segurança do ciclista e do pedestre será condicionante na escolha do local à implantação de estacionamento de bicicletas. A implantação e operação dos bicicletários terá controle de acesso, podendo ser executadas pela iniciativa privada, sem qualquer ônus financeiro para o Poder Público, exigindo a precedente aprovação pelo órgão estadual de trânsito.

As associações formalmente constituídas há mais de 1 (um) ano e que tenham, dentro de sua atuação, a defesa, uso e promoção da bicicleta, serão legitimadas a operar em defesa do Sistema Ciclovitário Estadual. Ficará permitido no Estado de Mato Grosso a implantação de projetos que promovam o uso de bicicleta compartilhada.

O Poder Executivo Estadual poderá firmar convênios com a União e com os municípios aos moldes dos dispositivos da Lei Estadual nº 10.475, de 26 de dezembro de 2016. As despesas resultantes execução da lei proposta correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se for preciso e pelos repasses vinculados assegurados em lei, sobretudo os recursos advindos do artigo 6º da Lei Federal nº 10.636 de 30 de dezembro de 2002 e do artigo 15, I, “a” e II, “b” da Lei Estadual nº 7.263 de 27 de março de 2000.

Em sua justificativa o Parlamentar proponente diz se tratar de proposição do tipo projeto de lei ordinária, com base no artigo 25, III da Constituição Estadual e artigo



165 e seguintes do Regimento Interno, que versa a propósito da criação do Sistema Cicloviário no Estado de Mato Grosso e adota outras providências.

Estimulados pela vigência da Lei Federal nº 13.724 de 04/12/2018, que estabeleceu o Programa Bicicleta Brasil –PBB para impulsionar o uso da bicicleta para aprimorar as condições de mobilidade urbana das cidades e com a possibilidade dos entes federados poderem se conveniarem, vide texto da Lei supracitada e da Lei Estadual nº10.475, de 25/12/2016, para práticas de ações concretas para a fundação do Sistema Cicloviário do Estado de Mato Grosso é que motivou o Parlamentar a oferecer essa matéria.

Com o propósito de incentivar e permitir uma maior locomoção por meio da bicicleta, torna-se indispensável prover as cidades com características espaciais e de infraestrutura compatível com as reais características dos ciclistas, o que demanda uma reformatação dos sistemas viários atuais, os quais não em nada promovem o uso da bicicleta no cotidiano, sendo preciso redefinir os espaços urbanos e o modelo organizacional espacial.

O ser humano busca, cada vez mais, os modos de evitar a deterioração ambiental, para preservar nosso planeta para as gerações futuras e para sua própria subsistência. Condição que vem piorando pelo alto preço dos combustíveis que o mundo tem praticado, asseverasse pela escalada do conflito armado que envolve países produtores da matéria prima dos combustíveis e que o mundo é subordinado, elevando abruptamente os preços dessas commodities.

Os engarrafamentos restringem o direito constitucional de todo cidadão, de ir e vir, atrapalhando ainda os deslocamentos dos veículos de emergência, tais quais ambulância e veículo do corpo de bombeiros. Os valores desperdiçados todos os dias no trânsito e nos engarrafamentos são incontáveis. Custos logísticos, gastos com combustíveis, custo de produção e perdas no consumo são alguns fatores que causam aumentos nessa conta continuamente. Assim, a bicicleta aparece como uma forma de tornar mínimo os efeitos causados pelo excesso de veículos trafegando nas vias das cidades.

Torna-se imprescindível buscar alternativas e dar o apoio a sua implantação, despertando nos gestores públicos o sentimento de que, é em época de crises que se fazem os investimentos para abrandar uma crise momentânea ou para fundar uma política de sustentabilidade sócio econômica e ambiental.

Este é o cenário no qual no qual a bicicleta emerge como uma excelente alternativa para aliviar o trânsito das cidades e reduzir os gases emitidos pelos veículos motorizados. Sendo a bicicleta um meio de transporte ecologicamente correto e conceituado como sendo o transporte que não submete ao perigo a saúde pública e os ecossistemas. A ONU sagrou a bicicleta como meio de transporte ecologicamente mais sustentável para o planeta.

A mobilidade urbana sustentável é compreendida como uma reunião de políticas de transporte e circulação, que integre as políticas de desenvolvimento urbano das cidades, com a finalidade de democratizar o acesso aos espaços urbanos, priorizando os

meios de transportes coletivos e não motorizados, de maneira segura e socialmente inclusiva.

Para que um modelo de mobilidade urbana sustentável seja implantado em uma cidade ou região, é imperioso que todos os elementos que compõem o trânsito sejam avaliados e inseridos no mesmo contexto para viabilizar uma maior consistência entre as pessoas e todas as formas de locomoção sustentável. Torna-se indispensável que se implante um modelo de infraestrutura cicloviário.

A infraestrutura cicloviária é análoga às rotas delineadas para a locomoção do tráfego normal, somente possui qualidades e dimensões diferentes. A adoção de comedimentos distintos para os usuários de bicicleta e os demais componentes do trânsito se torna imprescindível perante a maior fragilidade que esta apresenta em comparação com os demais componentes do trânsito.

A infraestrutura cicloviária é formada por um conjunto de fatores e elementos para garantir a segurança e o bem-estar dos usuários de bicicletas que usam esta forma de locomoção pelas vias públicas de tráfego. Dentre eles podemos destacar a: ciclovia, ciclofaixas, ciclorrotas e espaço cicloviário.

Os acidentes são, inquestionavelmente, um dos maiores problemas encarados por todos os usuários das vias públicas do Brasil. As mortes originadas em acidentes de trânsito lideram o ranking dos maiores causadores de óbito no país. Estes números indicam o grande problema enfrentado pelo poder público que busca soluções para tornar mínima esta grave questão.

É de expressiva relevância que o poder público adote políticas e ações que operem de modo articulado entre os poderes constituídos, concentrando-se no cidadão e no meio ambiente natural e o construído, interagindo estes com o sistema de transporte.

O uso da bicicleta constitui um importante aliado no combate dos acidentes de trânsito. A bicicleta é bem menor em comparação com os outros veículos da via, atingindo velocidades menores, reduzindo os traumas causados resultantes de algum choque.

Países como Holanda e Dinamarca, onde parte significativa da população usa este meio de transporte como locomoção, apresenta índices menores de acidentes fatais no trânsito se comparado com outros países da América Latina, por exemplo.

Evidentemente, este tipo de situação apenas é possível com um sistema cicloviário exemplar que é proporcionado pelo ente estatal. Este comedimento deve ser acompanhado por políticas públicas eficazes, campanha educativa para os motoristas e ciclistas assinalando a importância deste tipo de veículo como meio integrante dos modais de transporte. A participação do poder público é basilar para a implantação de um sistema viário eficaz e seguro em Mato Grosso.

Distribuída a matéria ao Núcleo Ambiental e de Desenvolvimento Econômico, o projeto adveio a esta Comissão de Infraestrutura Urbana e Transporte, para emissão de parecer no tocante ao mérito, ponderando a relevância social e interesse público.

II – DA ANÁLISE

A esta Comissão de Infraestrutura Urbana e de Transporte concorre pronunciar no que pertence ao mérito de todas as proposições oferecidas à deliberação da Casa em matérias antevistas no Art. 369, inciso XIII, alíneas “a” a “j” do Regimento Interno da Assembleia Legislativa do Estado de Mato Grosso.

No que atine à tramitação e enfoque da matéria, o Regimento Interno da Assembleia Legislativa do Estado de Mato Grosso antevê dois casos: **em primeiro lugar**, verifica-se a existência de lei que trate especificamente do tema abordado, se confirmada o projeto será prejudicado; **em segundo lugar**, a existência de projetos semelhantes tramitando, se houver, a propositura deverá ser apensada.

Segundo pesquisas realizadas a propósito do assunto pela Secretaria de Serviços Legislativos, não foi identificado nenhum projeto em tramitação que trata de matéria idêntica ou semelhante, tampouco norma jurídica em vigor que dispõe sobre a mesma matéria.

As cidades do Brasil encaram sérios problemas de mobilidade urbana causados, sobretudo, pelo padrão de desenvolvimento urbano (disperso, segregado e condicionado ao modal rodoviário). A ampliação dos engarrafamentos e acidentes, a insegurança do transporte coletivo público, o aumento das distâncias percorridas no cotidiano e a falta de infraestruturas indispensáveis vem se transformando em problemas estruturais nas cidades.¹

Frente a este problema urbano, torna-se imprescindível pensar em modalidades alternativas plausíveis. O modo de transporte cicloviário é largamente empregado na Europa, onde cumpre importante função complementar ao transporte coletivo, acima de tudo em deslocamentos curtos.²

Em Paris foram instalados, com enorme êxito, 3,8 mil quilômetros de ciclovias e um sistema de compartilhamento de bicicletas, denominado Vélib, que já possui 20 mil bicicletas, distribuídas por 1.450 pontos integrados ao transporte público.

¹ <http://periodicos.unievangelica.edu.br/index.php/cientifica/article/view/2392/2048>

² <https://legis.senado.leg.br/sdleg-getter/documento?dm=4483733&ts=1559267657716&disposition=inline>



Um estudo publicado no início de junho de 2019, pela Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) de São Paulo, avaliou as estatísticas de acidentes de trânsito na cidade, incluindo todas as modalidades de transporte.³ O estudo verificou que o número de acidentes diminuiu 38% em média, por ano, nos trechos em que foram implantadas ciclovias e ciclofaixas, na Zona Oeste da São Paulo.

As subprefeituras da Lapa, Pinheiros e Butantã, localizadas na região Oeste da capital, abrangem um total de 64 ciclofaixas e ciclovias. Trechos que apresentaram uma média anual de 607 acidentes por ano, abrangendo bicicletas, motos, carros, ônibus e caminhões, depois da fundação da malha de ciclovias, entre 2011 e 2016, diminuíram anualmente, em média. 38% do total de acidentes, reduzindo para 378 eventos.

Conforme a equipe técnica da CET, isso ocorreu porque a segurança no trânsito se ampliou para todos que circulavam nesses trechos, como efeito direto da ciclofaixas e ciclovias. Os estudos mostraram que esse fato se deve à mudança do desenho viário causado pela infraestrutura cicloviária, que obrigou ainda a diminuição de velocidade dos veículos nesses locais.

Verificou-se que a existência de infraestrutura cicloviária diminui a velocidade nas aludidas vias e pode ocasionar a diminuição de acidentes envolvendo bicicletas e outros meios de deslocamento.

Muitos brasileiros dependem duas horas no trânsito todo dia, levando muitas pessoas a adotar a bicicleta como meio de transporte. De acordo com uma pesquisa da ONG Transporte Ativo, 42,9% da população entrevistada pondera que deixar de perder horas encarcerado no trânsito é a principal razão para adotar a bicicleta, por sua “rapidez e praticidade”.⁴

Ademais, a bicicleta seria usada por razões de saúde (24,2%) e por medida de economia (19,6%). Porém, o interesse em sair pedalando se depara com alguns obstáculos. A pesquisa mostrou quais são os principais problemas encarados pelos ciclistas, entre eles, a falta de respeito dos motoristas (34,6%) e a falta de infraestrutura adequada, como ciclovias e também bicicletários (26,6%).

Por volta de metade dos entrevistados espera que o investimento em infraestrutura de ciclovias levariam ao maior uso da bicicleta. O investimento no uso das bicicletas como meio de transporte urbano não quer dizer abandonar outras formas de transporte, e sim planejar o seu uso com as outras formas de deslocamento, para que todo o sistema de trânsito possa ser beneficiado. Muitos dos trajetos do dia a dia são curtos.

³ <https://www.seguroauto.org/conheca-beneficios-ciclovias-cidades/#:~:text=Com%20as%20ciclovias%20as%20faixas,estimulando%20uma%20atividade%20f%C3%ADsica%20sa>

ud%C3%A1vel.

⁴ Idem.

Segundo a IFluxo, consultoria de mobilidade urbana sustentável, 50% dos trajetos das pessoas são de um a três quilômetros, por exemplo, ir à academia, ao supermercado, à padaria, em que não há, na maior parte dos casos, necessidade de usar o carro.

Há muito interesse para a população na iniciativa proposta pelo Deputado Toninho de Souza. As ciclovias motivam o uso das bicicletas como meio de transporte, o que diminui o número de veículos pesados no trânsito e uso de combustíveis, propiciando economia de recursos.

A ciclovia demanda que os motoristas considerem que os ciclistas também desfrutem das ruas, com igual direito de qualquer cidadão. A ciclovia oferece segurança para o ciclista, concorre para diminuir os acidentes abrangendo carros, motos e bicicletas, delimitando uma faixa exclusiva para os ciclistas, possibilitando que as bicicletas circulem em sua adequada velocidade, sem o imperativo de acompanhar o fluxo do tráfego.

Com a ciclovia o risco de um acidente diminui, no momento em que o motorista abre a porta do carro sem cuidado e atropela o ciclista. As ciclovias também obrigam os ciclistas a obedecerem às normas de trânsito, agindo de maneira apropriada, sem comportamentos imprevistos que surpreendem o motorista distraído.

A ciclovia é uma proteção suplementar também para os pedestres, para não serem surpreendidos por um ciclista que circula na contramão do tráfego, e ainda por proporcionar uma faixa que separa a calçada da pista de circulação dos carros.

Para o motorista, a ciclovia oferece uma margem de manobra adicional quando precisar fazer uma manobra de emergência. Os ciclistas percorrem a ciclovia a se movimentarem no sentido correto do trânsito, ficando mais seguro usar o carro e optar pela bicicleta.

Com as ciclovias as faixas de pedestres se tornam mais visíveis para os motoristas, o que contribui também para a segurança dos pedestres. Cada bicicleta significa um carro a menos, aprimorando o trânsito, mitigando a poluição ambiental e estimulando uma atividade física saudável.

A segurança no trânsito é direito de todo o cidadão, antevisto no parágrafo 2º do artigo 1º do Código de Trânsito Brasileiro, o qual determina que os órgãos e entidades que compõem o Sistema Nacional de Trânsito devem asseverar, a todo cidadão, condições seguras para transitarem nas vias terrestres.

O direito à segurança no trânsito é basilar também pelo fato de dimanar de outros direitos fundamentais, como o direito à vida. O artigo 144 da Constituição Federal impõe ao Estado o dever de prover a segurança pública, como forma de efetivação dos direitos prescritos no artigo 5º. Nas palavras de Alexandre de Moraes (2006), o Estado tem o dever de preservar a ordem pública e a incolumidade das pessoas e do seu patrimônio, o que, certamente, inclui a garantia de condições seguras de trânsito de pessoas e bens.

O Projeto de Lei possui relevância econômica e socioambiental na medida em que destaca a função do transporte cicloviário no planejamento das redes de transporte, reduz a deterioração do meio ambiente, aumenta o fluxo do trânsito, garante estacionamento para e locais para manutenção das bicicletas, propicia benefícios à saúde, entre outros benefícios.

A iniciativa em apreço, seguramente contribuirá para um sistema de mobilidade mais sustentável e equilibrado, trazendo os benefícios antes mencionados que levam a proposição a fazer jus à transposição para o arcabouço normativo vigente no Estado de Mato Grosso.

Pelas razões acima expostas, esta relatoria se manifesta pela **APROVAÇÃO** do **Projeto de Lei nº 275/2022**, de autoria do Deputado TONINHO DE SOUZA.

É o parecer.

III – DO VOTO DO RELATOR

Referente ao **Projeto de Lei (PL) nº 275/2022** que *“Dispõe sobre a criação do Sistema Cicloviário no Estado de Mato Grosso e adota outras providências.”*

O Projeto de Lei possui relevância econômica e socioambiental na medida em que destaca a função do transporte cicloviário no planejamento das redes de transporte, reduz a deterioração do meio ambiente, aumenta o fluxo do trânsito, garante estacionamento e locais para manutenção das bicicletas, propicia benefícios à saúde, entre outros benefícios.

A segurança no trânsito é direito de todo o cidadão, antevisto no parágrafo 2º do artigo 1º do Código de Trânsito Brasileiro, o qual determina que os órgãos e entidades que compõem o Sistema Nacional de Trânsito devem asseverar, a todo cidadão, condições seguras para transitarem nas vias terrestres.

O direito à segurança no trânsito é basilar também pelo fato de dimanar de outros direitos fundamentais, como o direito à vida. O artigo 144 da Constituição Federal impõe ao Estado o dever de prover a segurança pública, como forma de efetivação dos direitos prescritos no art. 5º. Nas palavras de Alexandre de Moraes (2006), o Estado tem o dever de preservar a ordem pública e a incolumidade das pessoas e do seu patrimônio, o que, certamente, inclui a garantia de condições seguras de trânsito de pessoas e bens.



Comissão de Infraestrutura Urbana e de Transporte

Secretaria Parlamentar da Mesa Diretora – SPMD
Núcleo Ambiental e Desenvolvimento Econômico – NADE

Telefones (65) 3313-6914 | (65) 3313-6965
E-mail: nucleoambiental@al.mt.gov.br

DEPUTADO VALMIR MORETTO
Presidente
DEPUTADO SEBASTIÃO REZENDE
Vice – Presidente
DEPUTADO DELEGADO CLAUDINEI
Membro Titular
DEPUTADO NININHO
Membro Titular
DEPUTADO XUXU DAL MOLIN
Membro Titular

SPMD/NADE

Fls. 29

Ass. [assinatura]

A iniciativa em apreço, seguramente contribuirá para um sistema de mobilidade mais sustentável e equilibrado, trazendo os benefícios antes mencionados que levam a proposição a fazer jus à transposição para o arcabouço normativo vigente no Estado de Mato Grosso.

Pelas razões acima expostas, esta relatoria se manifesta pela **APROVAÇÃO** do **Projeto de Lei nº 275/2022**, de autoria do Deputado Toninho de Souza.

Sala das Comissões, em 10 de maio de 2022.





Comissão de Infraestrutura Urbana e de Transporte

Secretaria Parlamentar da Mesa Diretora – SPMD
Núcleo Ambiental e Desenvolvimento Econômico – NADE

Telefones (65) 3313-6914 | (65) 3313-6965
E-mail: nucleoambiental@al.mt.gov.br

DEPUTADO VALMIR MORETTO
Presidente
DEPUTADO SEBASTIÃO REZENDE
Vice – Presidente
DEPUTADO DELEGADO CLAUDINEI
Membro Titular
DEPUTADO NININHO
Membro Titular
DEPUTADO XUXU DAL MOLIN
Membro Titular

SPMD/NADE

Fls. 30

Ass. *[assinatura]*

IV – Ficha de Votação

Projeto de Lei n.º 275/2022 – Parecer n.º: 30/2022

Reunião da Comissão em 10 / 05 / 2022

Presidente: Deputado Valmir Moretto

Relator: *Dep. Valmir Moretto*

VOTO DO RELATOR

Pelas razões acima expostas, esta relatoria se manifesta pela **APROVAÇÃO** do **Projeto de Lei n.º 275/2022**, de autoria do Deputado TONINHO DE SOUZA.

Posição na Comissão	Identificação do Deputado(a)
Relator	
Membros Titulares	
DEPUTADO VALMIR MORETTO	<i>Valmir Moretto</i>
DEPUTADO SEBASTIÃO REZENDE	
DEPUTADO DELEGADO CLAUDINEI	<i>Claudinei</i>
DEPUTADO NININHO	
DEPUTADO XUXU DAL MOLIN	<i>Xuxu Dal Molin</i>
Membros Suplentes	
DEPUTADO ELIZEU NASCIMENTO	
DEPUTADO ULISSES MORAES	
DEPUTADO VALDIR BARRANCO	
DEPUTADO DILMAR DAL BOSCO	
DEPUTADO PAULO ARAÚJO	

