



Prefeitura do Município de São Paulo

São Paulo, 5 de maio de 2015.

GABINETE DO PREFEITO

Ofício A. J. L. nº 220/15-C

Ref.: OF. SGP-12 nº 0094/2015

DOCREC

399/2015

Senhor Presidente

Reportando-me ao ofício epigrafado, em atenção ao pedido de envio de subsídios formulado pela Comissão de Finanças e Orçamento acerca do Projeto de Lei nº 672/13, de autoria do Vereador Abou Anni, que estabelece parâmetros para o Poder Executivo promover um índice de fluidez mínima ao trânsito na Cidade de São Paulo, encaminho a essa Presidência, por cópia, os elementos fornecidos pela Secretaria Municipal de Transportes.

Na oportunidade, renovo a Vossa Excelência meus protestos de apreço e consideração.

FRANCISCO MACENA DA SILVA
Secretário do Governo Municipal

Ao

Excelentíssimo Senhor

ANTONIO DONATO

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

JAM/MTGS/sr
Resp 672-13

16:11 05/05/2015 011770 - Protocolo Legislativo - SGP.22

PARECER TÉCNICO

Papel para Informação rubricado como folha 13 do

Processo Nº 2015-0.076.229-2 - CS Nº 96.31.00355/15-40 em 13/04/15

Beatriz Fortunato Mestre
Beatriz Fortunato Mestre
Assist. Administração
Reg. CET 8973-7

CÓPIA

Senhor Gerente,

Em manifestação ao proposto no Projeto de Lei nº 672/13, do Vereador Abou Anni, referente ao estabelecimento de parâmetros para o Poder Executivo promover um índice de fluidez mínima ao trânsito na Cidade de São Paulo, que consta do Processo nº 2015-0076229-2, registrado sob CS Nº 96.3100355/15-40, temos as seguintes considerações:

São Paulo destaca-se como o principal polo econômico e financeiro e como maior cidade do hemisfério sul, núcleo de uma metrópole global que é o maior centro produtor e consumidor de bens e serviços do País.

Todo este dinamismo produz um grande número de deslocamentos de pessoas, bens e serviços que concorrem por espaço no sistema viário da Cidade e geram demanda superior à capacidade viária disponível.

A Cidade está em constante transformação, tanto em função do processo de adensamento e verticalização, decorrentes do aumento da produção imobiliária, como pela adoção de novos hábitos de consumo proporcionados pela internet, pelo crescimento da frota de automóveis, entre outros aspectos. Todos estes fatores intensificam as necessidades de deslocamento e aumentam a pressão sobre a escassa infraestrutura viária da Cidade.

É atribuição do Poder Público estabelecer medidas para fazer frente ao desafio de conciliar as necessidades da Cidade, como a mobilidade das pessoas, o abastecimento e a prestação de serviços, com a solução de problemas de trânsito, a fim de assegurar condições de circulação a todos, conforme disposto no artigo 1º, § 2º do Código de Trânsito Brasileiro onde se preconiza que "o trânsito em condições seguras é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito".

Proporcionar a velocidade mínima de 40 km/h para a fluidez do tráfego nas vias da Cidade, que consta no Inciso I do Art. 1º é um objetivo que pode ser dependente de fatores externos à competência do órgão de trânsito tais como, condições climáticas, ocorrências eventuais, datas comemorativas, entre outras.

Lembramos ainda que existem vias que são regulamentadas com velocidade menores que 40 km/h como as locais e algumas com lombadas.

Papel para Informação rubricado como folha 14 do

Processo Nº 2015-0.076.229-2 - CS Nº 96.31.00355/15-40 em

13/10/15

Beatriz Fortunato Mestre
Assist. Administração
Reg. CET 8973-7

CÓPIA

As regras de uso e ocupação do solo também têm influência no desempenho do trânsito no entorno, por exemplo, de locais com grande adensamento comercial.

Quanto ao objetivo de favorecer as instalações de equipamentos com tecnologias inteligentes para mitigar os congestionamentos de veículos, conforme proposto no inciso II do Art. 1º, é um objetivo que tem sido perseguido, nas ações de monitoramentos de fluxos, nos equipamentos de fiscalização eletrônica, nas operações com equipamentos semafóricos, nas divulgações de informações, em tempo real, sejam via Internet, sejam com utilização de painéis de mensagens variadas instaladas ao longo das vias, entre outras ações.

Quanto ao inciso III do Art. 1º, que indica que com o estabelecimento destes parâmetros é possível alcançar a restrição do transporte de cargas especificando local e horário, entendemos que não se trata de parâmetro e sim um instrumento de organização do uso da cidade, ou seja, uma medida efetiva de controle de demanda já utilizada no município. O princípio de utilização do sistema viário durante as 24 horas do dia, com prioridade no período diurno para as pessoas e incentivo para as cargas o período noturno, tem sido o balizador de várias medidas implantadas ao longo dos últimos anos. As restrições ao trânsito de caminhões no período diurno ou nos períodos de maior comprometimento do uso do sistema viário em áreas como a Zona de Máxima Restrição de Circulação - ZMRC e em Vias Restritas - VER são exemplos destas medidas.

A campanha de incentivo às entregas de mercadorias no período noturno também tem sido realizada pela prefeitura, visando à melhoria da mobilidade no Município.

Quanto ao inciso IV do Art. 1º, de promover incentivos para favorecer o costume da carona na Cidade, entendemos que não se trata de um objetivo, mas sim de uma medida como a que tem sido adotada, com a realização de operações diárias denominadas "faixas reversíveis" que proporcionam a utilização por veículos com passageiros em faixas montadas em grandes avenidas no sentido do contrafluxo dos veículos.

Como é possível verificar, as soluções para as questões de Mobilidade no Município passam por regulamentações, sinalizações, campanhas, ajustes de geometria entre outras, resultantes de estudos para otimização do uso de um mesmo sistema viário que se apresenta para servir a vários interesses ao mesmo tempo. Mas não é só este aspecto que deve ser considerado. Para que uma medida estabelecida seja cumprida, deve-se contar com a participação dos envolvidos no estabelecimento das medidas e no seu cumprimento. Há necessidade de uma fiscalização efetiva.

Papel para Informação rubricado como folha 15 do

Processo Nº 2015-0.076.229-2 - CS Nº 96.31.00355/15-40 em 13/04/15

CÓPIA

Beatriz Fortunato Mestre
Assist. Administração
Reg. CET 8973-7

O envolvimento do usuário da via, cumprindo as regras, cuidando da manutenção do seu veículo, dirigindo de forma segura, com menor risco de acidentes, também faz parte da solução, portanto não cabe o estabelecimento de índices de controle da fluidez mediante um instrumento como a Lei.

Existem ainda outras medidas como a padronização das velocidades máximas permitidas no sistema viário da Cidade e a implantação da sinalização de orientação de trânsito indicando rotas mais adequadas para os macrodeslocamentos na cidade, voltadas aos usuários em situação de emergência e turistas que não conhecem os locais. Estas são medidas que interferem diretamente no comportamento do usuário contribuindo para a redução de acidentes. Então devemos considerar não só aspectos para facilitar a mobilidade, mas garantir que ela seja feita de forma segura.

Quanto ao Art. 2º que estabelece a disponibilização, no sítio na Internet, com atualização mensal, dos índices de congestionamentos nas vias da Cidade, assim como as medidas adotadas para dar o fiel cumprimento ao disposto na Lei, informamos que os índices de lentidão já estão disponibilizados no sítio da Companhia de Engenharia de Tráfego, no seguinte endereço: <http://www.cetsp.com.br/transito-agora/mapa-de-fluidez.aspx>, contendo detalhamento para as vias principais e com atualização registradas de 30 em 30 minutos.

O item 1 solicita informações quanto aos custos para implantação do pretendido projeto, porém tendo em vista as características das ações, necessidade de definição de estudos específicos, neste momento, sem o detalhamento de cada medida proposta não é possível dimensionar tal custo.

Em resposta ao item 2, entendemos que as disposições propostas no Projeto de Lei já estão atendidas pelas Políticas Públicas conforme estabelecido na Constituição Federal, Estatuto da Cidade, Lei da Mobilidade, Código de Trânsito Brasileiro, no âmbito Federal, na Lei Orgânica do Município e respeitando-se os princípios do Plano Diretor da Cidade, Lei Municipal nº 16.050/14, no âmbito municipal.

Papel para Informação rubricado como folha 16 do

Processo Nº 2015-0.076.229-2 - CS Nº 96.31.00355/15-40 em

13/04/15

CÓPIA

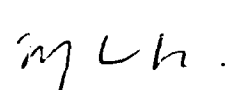
Beatriz Fortunato Mestre
Assist. Administração
Reg. CET 8973-7

Quanto à opinião sobre a matéria, conforme solicitado no item 3, é oportuna a preocupação com as questões de trânsito, assunto sempre em destaque, tendo em vista as características peculiares da Cidade de São Paulo, no entanto a legislação vigente já estabelece as disposições que devemos alcançar e estamos atuando no mesmo sentido de proporcionar à cidade uma mobilidade adequada que seja para todos.

Pelo exposto, somos de parecer contrário ao estabelecimento de parâmetros para o Poder Executivo promover um índice de fluidez mínima ao trânsito na Cidade de São Paulo.


MARCIA REGINA MOREIRA DA SILVA
Gestora de Trânsito

De acordo,


MAURÍCIO CORDEIRO DA GRAÇA LOSADA
Departamento de Estudos e Pesquisa de Tráfego

Reg.CET: 03360
13/04/15

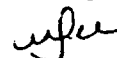
À
SPP – Sr. Superintendente,

Restituímos o presente com as informações de GPL/DPT para prosseguimento.



VICENTE PEDRO M. PETROCELLI
Gerente de Planejamento, Logística e Estudos de Tráfego
13/04/15

Segue fl. 17



Misae Ivone Matayoshi
Reg. CET nº 13023-1

Papel para informação rubricado como folha nº 17 do Processo nº 2015-0.076.229-2.

14/04/15

Missão Matayoshi
Reg: 13023-1

DP – Sr. Diretor,

Encaminhamos o presente processo com as informações de GPL/DPT às fls. 13 a 16, para prosseguimento.



RONALDO TONOBORN

Superintendente de Planejamento e Projetos – SPP

CÓPIA

15:50 hrs
14 ABR 2015



PROTOCOLO GERAL

14 ABR 2015

CET

CÓPIA

Folha de Informação nº.....²⁰

Do PA nº 2015-0.076.229-2

em 24/04/2015 (a).....


CLAUDIO H. PRADO
SMTIAJ

INTERESSADO

Secretaria de Governo Municipal – SGM/ATL

ASSUNTO

Ref. ao Projeto de Lei nº 672/13, de autoria do Legislativo, que “estabelece parâmetros para o Poder Executivo promover um índice de fluidez mínima ao trânsito na Cidade de São Paulo. Pedido de subsídios.

SMT.CH.GAB

Sr. Chefe de Gabinete,

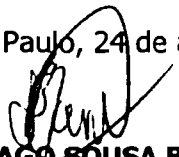
O presente processo, encaminhado pela SGM/ATL- Chefia, solicita manifestação quanto ao requerido de fls. 3, bem como para exame e manifestação sobre a propositura.

Nesse sentido, objetivando atender à solicitação, o processo foi remetido à Companhia de Engenharia de Tráfego – CET, que apresentou os devidos esclarecimentos, fls. 9/19.

Pelo exposto, ante a manifestação da CET, a qual corroboramos, encaminhamos o presente a Vossa Senhoria para ciência e, na oportunidade, sugerimos, s.m.j., o encaminhamento à Secretaria do Governo Municipal para as providências de estilo.

Atenciosamente,

São Paulo, 24 de abril de 2015.


THIAGO SOUSA BARRETO

Assessor Jurídico – SMT/AJ
OAB/SP 236.229

CÓPIA

Do PA nº 2015-0.076.229-2 em 24/04/2015 (a).....*Claudio*

CLAUDIO H. PRADO
SMT/AJ

INTERESSADO

Secretaria de Governo Municipal – SGM/ATL

ASSUNTO

Ref. ao Projeto de Lei nº 672/13, de autoria do Legislativo, que “estabelece parâmetros para o Poder Executivo promover um índice de fluidez mínima ao trânsito na Cidade de São Paulo. Pedido de subsídios.

Informação nº 1265/2015 – SMT.CH.GAB

SGM/ATL - Chefia
Sr. Assessora Especial,

Ante as manifestações da Companhia de Engenharia de Tráfego – CET – e da Assessoria Jurídica deste Gabinete, restituímos o presente para as providências de estilo.

Atenciosamente,

São Paulo, 27 de abril 2015.

JOÃO BATISTA DA SILVA
Chefe de Gabinete – SMT

