



Prefeitura do Município de São Paulo

São Paulo, 28 de maio de 2019.

GABINETE DO PREFEITO

Ofício A. J. L. nº 137/19-C

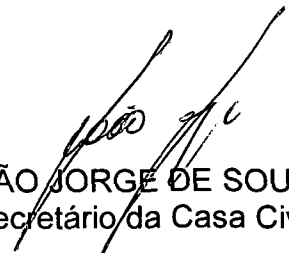
Ref.: Ofício SGP-12 nº 080/2019

DOCREC
263/2019

Senhor Presidente

Reportando-me ao ofício acima referenciado, em atenção ao pedido de subsídios formulado pela Comissão de Finanças e Orçamento acerca do Projeto de Lei nº 772/2017, de autoria do Vereador Rinaldi Digilio, que dispõe sobre a implantação de faixas exclusivas para parada de motocicletas em semáforos de avenidas no Município de São Paulo, encaminho a essa Presidência cópia das informações fornecidas pela Companhia de Engenharia de Tráfego – CET.

Na oportunidade, renovo-lhe meus protestos de apreço e consideração.


JOÃO JORGE DE SOUZA
Secretário da Casa Civil

Ao

Excelentíssimo Senhor

EDUARDO TUMA

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

MTGS/HITBR/vws
Resp 772-17

ONEP - SEP-22 - 29/05/2019 - 15:40 - 009950 - 1/1

PARECER TÉCNICO

Sra. Gerente,

Em atendimento ao CS 96.31.00174/19-29, que trata do Projeto de Lei 772/2017 que dispõe sobre a "implantação de faixas exclusivas de parada de motocicletas em semáforos de avenidas no Município de São Paulo" temos as seguintes informações sobre os questionamentos feitos:

- Questão nº 1 "Qual a expectativa de impacto financeiro caso aprovada a propositura?"

Devido às peculiaridades que podem alterar os custos de cada cruzamento e que influem diretamente na quantidade de sinalização e serviço utilizado em cada caso, não é possível informar um valor exato do custo da implantação das áreas de espera em todos as paradas semaforicas da cidade de São Paulo sem que sejam feitos os projetos para cada local, uma vez que a quantidade de sinalização existente a implantar, a apagar ou remanejar, depende do número de aproximações semaforicas em cada cruzamento, do número de faixas de cada aproximação semaforica, das condições das sinalizações existentes e outras condicionantes pertinentes.

Então, o que se pode obter é uma estimativa dos custos de implantação a partir dos dados disponíveis no Sistema de Gestão de Projetos da CET, usando os custos médios de implantação de projetos de sinalização chamados de "Frente Segura", similares ao proposto no projeto de Lei 772/2017. Assim, calculamos que o custo médio de implantação da referida sinalização tem um valor aproximado de R \$2.200,00 a cada aproximação semaforica de cruzamento viário, com duas faixas, considerando a pintura dos pictogramas, das faixas de aproximação e retenção e colocação da sinalização vertical educativa. Usando então a estimativa de R\$2.200,00 por aproximação semaforica e considerando que cada cruzamento tenha quatro aproximações a serem sinalizadas (há na cidade cruzamentos mais e menos complexos, ressaltando que se trata de uma estimativa) e sabendo-se que há cerca de 5.800 locais semaforizados na cidade, o custo total de implantação seria de $5.800 \times 4 \times R\$2.200,00$, perfazendo um total de R\$51.040.000,00 (cinquenta e um milhões e quarenta mil reais) aproximadamente para implantação, sem considerar os custos de planejamento e projeto de tais sinalizações.

- Questão nº 2 "Quais as ações a respeito do assunto já executadas, em execução ou em planejamento? A CET iniciou em 2013 o desenvolvimento do projeto de sinalização de uma "Área de Espera Exclusiva para Motocicletas e Bicicletas junto à aproximação semaforizada" como uma das medidas para redução do número de acidentes no município. Destinada a ser utilizada em vias com volume significativo de motocicletas, tem o objetivo de organizar o pelotão de motocicletas na frente dos demais veículos,

diminuindo conflitos veiculares na abertura do semáforo e aumentar a intervisibilidade entre motociclistas e pedestre e demais condutores.

Para tanto, foram desenvolvidos os pictogramas a serem pintados no solo, calculadas as distâncias adequadas à manobra e parada das motocicletas, projetada a sinalização vertical educativa complementar devida, a justificativa técnica da proposta e, principalmente, suas normas de aplicação, determinando os critérios técnicos para que sua implantação fosse sempre feita nos lugares adequados e onde seu efeito seja positivo para a segurança viária.

Em 2015 foi feita a solicitação formal junto ao CONTRAN do reconhecimento do projeto piloto, com acolhimento da demanda e elaboração da Resolução CONTRAN 550/2015, com os parâmetros e normas para implantação da sinalização em caráter experimental.

Entre 2015 e 2018 a CET implantou mais de 550 Áreas de Espera, chamados "Box" para motocicletas, abrangendo cerca de 220 cruzamentos, em locais onde sua implantação era adequada e recomendada dentro dos critérios técnicos estabelecidos.

A sinalização "Frente Segura" agora faz parte do conjunto de sinalizações usadas como ferramenta técnica para tratamento da segurança viária, sendo empregada sempre que as condições de cada local indicam sua necessidade.

Para a resposta ao item 3, que trata do parecer do executivo sobre a questão, e avaliação e informações adicionais sobre os itens 1 e 2, sugerimos o envio à SSP/Normas.

Alexandra Panontin Morgilli

Reg.CET: 07496
11/04/19

Não PS - ANÁLISE TÉCNICA
ESPECIAL - PROJETO DE LEI

Nº: 96.31.00174/19-29

Revisão: 1

Reg. CET: 05530

11/04/19

Analista: HELOISA HELENA MELLO MARTINS

PARECER TÉCNICO

SPP/ASSESSORIA,

Segue para prosseguimento com as informações de GST/DES inseridas no Parecer 1.

Helôisa Helena Mello Martins

Reg.CET: 05530

11/04/19

PARECER TÉCNICO

SPP - Sr. Superintendente,

Em atenção ao solicitado sobre o PL 772/2017 que determina a "implantação de faixas exclusivas para parada de motocicletas em semáforos de avenidas no município de São Paulo" sugerimos o seguinte posicionamento quanto ao item 3 (Qual a opinião do executivo sobre a matéria?) do encaminhamento de ATL III:

A Constituição Federal estabelece em seu artigo 22, inciso XI que compete privativamente à União legislar sobre trânsito e transportes.

Aos Municípios compete o ordenamento, gestão e controle do uso das vias públicas e do trânsito como assunto e atividade de interesse local e dentro de suas atribuições e responsabilidades, através de mecanismos e atos administrativos infra legais, no caso o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, destacando-se as atribuições do artigo 24, Incisos II e III, onde a sinalização de trânsito tem função preponderante em tais gestão e controle.

Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

.....

II - Planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;

III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;

A sinalização de trânsito como principal ato administrativo pelo qual a legislação dota a administração municipal para a consecução de suas atribuições e responsabilidades, também tem sua utilização estabelecida no artigo 80 e seguintes da mesma lei federal:

Art. 80. Sempre que necessário, será colocada ao longo da via, sinalização prevista neste Código e em legislação complementar, destinada a condutores e pedestres, vedada a utilização de qualquer outra.

.....

Art. 90. Não serão aplicadas as sanções previstas neste Código por inobservância à sinalização quando esta for insuficiente ou incorreta.

§ 1º O órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via é responsável pela implantação da sinalização, respondendo pela sua falta, insuficiência ou incorreta colocação.

§ 2º O CONTRAN editará normas complementares no que se refere à interpretação, colocação e uso da sinalização.

O Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, através de suas Resoluções, detalha, uniformiza, normaliza, estabelece critérios técnicos e situações cabíveis de utilização da sinalização de trânsito pelos órgãos executivos de trânsito, uma vez que a mesma, como ato administrativo, deve ser uniforme em todo o país e ao mesmo tempo ter como motivação e justificativa de implantação, uma situação local, particularíssima da via pública onde ela é instalada.

No caso do objeto do presente Projeto de Lei, trata de "área de espera exclusiva " para motocicleta junto à aproximação semaforizada, denominação técnica da Resolução 550/2015 do CONTRAN e não "faixa exclusiva para parada de motocicletas" conforme o PL, esclarecemos que tal sinalização ainda é EXPERIMENTAL, uma vez que ainda estão sendo desenvolvidos estudos e análises de seu impacto na segurança e fluidez, além de acompanhamento de seu desempenho para a futura normalização dos requisitos, dimensões, pictogramas e critérios de uso e condições para implantação desta sinalização de área de espera exclusiva.

Tais estudos consideram a multiplicidade de configurações e realidade viárias, onde "avenidas" podem ter características construtivas, operacionais, composição do tráfego, segurança e prevenção de acidentes e outros aspectos técnicos específicos de cada local que determinam a possibilidade, necessidade, **demanda para a instalação ou não** de área de espera exclusiva, incluindo-se aí nestes critérios os outros tipos de vias com interseções semaforizadas, tudo isso convalidando o princípio de que sinalização viária enquanto ato administrativo não pode ter sua implantação determinada de forma generalizada, mas sim conforme normalização e critérios técnicos materializados em um projeto técnico de sinalização específico para cada local.

A implantação de áreas de espera para motocicletas nas aproximações de cruzamentos semaforizados de diversas avenidas, pode não ser justificada pelos volumes de motos verificados e pelas características geométricas do cruzamento e da via.

Por exemplo, cruzamentos de avenida com sentido duplo de circulação desprovidas de canteiro

central divisor, mas com divisória central demarcada por linha amarela, não devem receber sinalização de área de espera exclusiva tendo em vista que, em tal condição, será estimulada a circulação de motocicletas nas faixas que operam em sentido contrário, gerando situações de risco de acidentes.

Também, a sua implantação pode ser inviabilizada quando curtas distâncias entre cruzamentos semaforizados sucessivos de uma avenida, determinarem problemas de capacidade ou de acomodação dos diversos fluxos de veículos.

Com efeito, a implantação de sinalização como ato administrativo deve ter como outros requisitos de validade além da sua forma e sujeito, ter especialmente a motivação de sua implantação baseada em sua necessidade para o local, demanda, condições físicas e operacionais da via, segurança e composição do tráfego de pedestres e veículos entre outros.

A motivação determinante da implantação de sinalização precisa estar embasada nos critérios e requisitos técnicos estabelecidos na normalização estabelecida pelo CONTRAN, não podendo ser indiscriminada ou generalizada e fundada em obrigação compulsória para todos e quaisquer "cruzamentos em avenidas no município", sob pena de se tornar o ato administrativo imotivado e injustificado, o que o tornaria inválido e ainda exporia o executivo à responsabilização por incorreta colocação, de sinalização conforme o CTB.

Finalmente, temos a ressaltar que a determinação proposta no § 2º do Art. 1, do PL em pauta, de que "O espaço adicional para motocicletas que ficará entre a faixa de pedestre e o limite de parada de carros, deverá ser fixada em 3,0m (metros) de distância entre si", contraria o que o próprio PL propõe no seu § 1º de que a sinalização deve estar de acordo com as normas do CONTRAN. Este Órgão Federal estabelece que o espaço adicional destinado às motos deve ser de 5,0m (metros).

Consideramos adequada a dimensão estabelecida pelo CONTRAN, posto que ela possibilita as manobras dos motociclistas para operação de acesso e parada nesse espaço, de forma ordenada e não conflitante entre si, viabilizando uma distância segura entre motos e autos.

Condições que frequentemente não deverão ocorrer, se tal espaço for estabelecido em 3,00m conforme proposto no Projeto de Lei.

Assim, a determinação contida no PL, mesmo desconsiderando questões de competência legislativa, mais do que tornar imotivadamente compulsória a implantação em todas interseções semaforizadas de avenidas de toda cidade de uma sinalização ainda experimental, implantação sem embasamento técnico que o justifique, ainda exporia a municipalidade à responsabilização pelo ato tecnicamente imotivado.

Portanto Face ao exposto, sugerimos o veto ao PL 772/17, caso aprovado.

Jaques Mendel Rechter

Gestor de Trânsito

De acordo:

Silvana Di Bella Santos

Reg.CET: 01682

16/04/19



COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO
Superintendência de Planejamento e Projetos

Rua Dr. Bráulio Gomes, 36, 2º andar - São Paulo/SP - CEP 01047-020

Telefone: (11) 3059-7260

Encaminhamento CET/SPP Nº 016797522

São Paulo, 02 de maio de 2019

Diretoria de Planejamento e Projetos - DP

Sra. Diretora,

Os pareceres 016797270, 016797381 e 016797453 indicam várias motivações técnicas para que não seja aprovado o Projeto de Lei em questão, aos quais ratificamos o entendimento pelo veto total.

Desta forma, restituímos o presente, para ciência, análise e aprovação.

Atenciosamente,



Documento assinado eletronicamente por **Caio Cesar Baldocchi Sarno, Assessor(a)**, em 02/05/2019, às 10:32, conforme art. 49 da Lei Municipal 14.141/2006 e art. 8º, inciso I do Decreto 55.838/2015



Documento assinado eletronicamente por **Carlos Alberto Saraiva Codesseira, Superintendente**, em 02/05/2019, às 10:44, conforme art. 49 da Lei Municipal 14.141/2006 e art. 8º, inciso I do Decreto 55.838/2015



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site
[https://sei.prefeitura.sp.gov.br/sei/controlador_externo.php?](https://sei.prefeitura.sp.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0)
[acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0](https://sei.prefeitura.sp.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **016797522**
e o código CRC **9086885A**.



COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO

Diretoria de Planejamento e Projetos

Barão de Itapetininga, 18, 13º andar - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01042-000

Telefone: (11) 3396-5451

Encaminhamento CET/DP Nº 017015876

São Paulo, 09 de maio de 2019

CET/GAB

Senhor Chefe de Gabinete,

Restituímos o presente com as informações prestadas pela Superintendencia de Planejamento e Projetos, doc. nº 016797522, para prosseguimento.

Atenciosamente,

ELISABETE FRANÇA

Diretora Adjunta de Planejamento e Projetos



Documento assinado eletronicamente por **Elisabete França, Diretor(a) Adjunto(a)**, em 09/05/2019, às 16:29, conforme art. 49 da Lei Municipal 14.141/2006 e art. 8º, inciso I do Decreto 55.838/2015



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site
[https://sei.prefeitura.sp.gov.br/sei/controlador_externo.php?](https://sei.prefeitura.sp.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0)
[acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0](https://sei.prefeitura.sp.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **017015876**
e o código CRC **D7CC9DC6**.



COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO

Departamento de Atendimento a Órgãos Externos

Barão de Itapetininga, 18, 8º andar - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01042-000

Telefone: (11) 3396-8144

Encaminhamento CET/GAB/DAE Nº 017047264

PREF/CASA CIVIL/ ATL II

6010.2019/0000683-0

Sr. Assistente de Gestão de Políticas Públicas,

Restituímos o presente com as informações prestadas pela Diretoria de Planejamento desta Companhia, documentos 016797270, 016797381, 016797453, 016797522 e 017015876, que contemplam o solicitado.

RAFAEL RODRIGUES DE OLIVEIRA

Chefe de Gabinete da Presidência



Documento assinado eletronicamente por **Rafael Rodrigues de Oliveira, Chefe de Gabinete**, em 10/05/2019, às 16:28, conforme art. 49 da Lei Municipal 14.141/2006 e art. 8º, inciso I do Decreto 55.838/2015



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.prefeitura.sp.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **017047264** e o código CRC **B9A5C2D5**.