



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PL nº 254/2019

PARECER CONJUNTO Nº DAS COMISSÕES REUNIDAS DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA; DE TRÂNSITO, TRANSPORTE E ATIVIDADE ECONÔMICA; E DE FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 254/2019.

O presente projeto de lei, de iniciativa do nobre Vereador Mário Covas Neto, estabelece a proibição do trânsito de motocicletas entre os veículos em movimento em todas as vias urbanas da cidade de São Paulo que sofrerem redução de largura das faixas ou em decorrência da utilização do conceito MULV – Melhor Utilização do Leito Viário.

Na justificativa que acompanha a propositura, o autor argumenta que na capital paulista são 1.206.979 motocicletas registradas e que tamanho volume influencia diretamente na ocorrência de acidentes de trânsito na cidade. O número de acidentes fatais com motociclistas em São Paulo aumentou 17,7% entre 2017 e 2018, atingindo a média de uma morte por dia. De acordo com o Relatório Anual de Acidentes de Trânsito da CET, os motociclistas podem ser considerados, junto com os pedestres, um grupo em situação de vulnerabilidade no trânsito, uma vez que representam 39% do total de óbitos no tráfego, e respondem ainda por mais da metade (53%) dos envolvidos em colisões fatais.

Nesse sentido o projeto de lei visa ampliar a segurança no trânsito, dificultando a ocorrência de acidentes e conflitos, por meio da restrição da circulação de motocicletas entre veículos em movimento nas vias urbanas da cidade de São Paulo que sofreram redução de largura das faixas ou em função da utilização do conceito de Melhor Utilização do Leito Viário.

A Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa manifestou-se pela **LEGALIDADE** da propositura, apresentando um **SUBSTITUTIVO** a fim de adequar o texto às regras de técnica legislativa.

Quanto ao conceito de Melhor Utilização do Leito Viário, o artigo de Thiago Silva, publicado na Plamurb, faz um bom apanhado sobre a matéria (fonte: PLAMURB. Disponível em: <<https://plamurblog.wordpress.com/2017/10/09/melhor-utilizacao-do-leito-viario-mulv/>>. Publicado em: 09/10/2017. Consultado em: 13/09/2019):

(...) Na impossibilidade de prover um transporte público mais atraente, algumas cidades optam por melhorar a fluidez de uma maneira geral. Sendo assim, uma das ideias foi aumentar a capacidade das vias. Entretanto, chegou-se a um problema: como aumentar a capacidade das vias, sabendo que seu entorno já está completamente adensado e o custo de desapropriar seria caríssimo? Foi assim que se pensou em reduzir a largura das faixas de rolamento. Dessa forma, uma nova faixa seria criada dando mais espaço aos veículos e aumentando a capacidade da via sem alargá-la e, claro, sem colocar em risco a segurança dos motoristas, afinal, a largura de uma faixa influencia na velocidade da via. Foi assim que surgiu o projeto Melhor Utilização do Leito Viário (MULV).

Segundo uma nota técnica que está disponível no site da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), o objetivo do MULV é o seguinte:

O projeto MULV tem por objetivo estudar a influência que diferentes larguras de faixa de tráfego exercem sobre a capacidade da via, e sobre a segurança dos usuários, na cidade de São Paulo. Com base nesses estudos serão propostas normas que definirão, para uma dada largura e tipo de via, o número ótimo de faixas de



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

PL nº 254/2019

tráfego. Em particular, pretende-se maximizar a capacidade de escoamento de veículos em locais congestionados, sem causar acidentes. Segundo os padrões vigentes, uma faixa de 3,30m é satisfatória para a circulação de ônibus e/ou caminhões, que têm em média 2,50m de largura. Mantendo-se a mesma relação de folga, uma faixa de 2,16m é suficiente para o escoamento de veículos de passeio, cuja largura média é de 1,60m (veículos nacionais). Portanto, faixas com 3,50m parecem ser desnecessárias, pois comprometem a total utilização do leito carroçável. Tomando-se como exemplo um cruzamento onde uma das aproximações seja um corredor de tráfego intenso e a outra uma via de tráfego local, bastante carregada, verifica-se que o tratamento dado pela programação semafórica nas duas aproximações apresenta uma diferença básica, pois, para o corredor, a relação entre o tempo de verde e o tempo de ciclo (fração de verde) é grande, enquanto que para a via secundária é pequena. Além disso, procura-se ajustar os instantes de abertura entre os cruzamentos do corredor (defasagem) de modo que a velocidade seja relativamente alta. Em decorrência, a velocidade nas vias secundárias com alta taxa de ocupação é baixa, o que gera um grande atraso e faz com que os veículos se movimentem em blocos. Portanto, há dois tipos de abordagem para o projeto:

- *MULV em vias onde se desenvolvem velocidades relativamente altas;*
- *MULV em locais onde os veículos encontram-se praticamente parados.*

Voltando a falar no MULV, em São Paulo, algumas vias tiveram esse experimento implantado, com destaque para a Avenida 23 de Maio e a Avenida Radial Leste, ambas em 2005. Como a velocidade máxima das vias não era elevada, o MULV não comprometeu a segurança dos motoristas, já que a sensação de “aperto” era menor, ou melhor, menos perceptível em velocidades mais baixas. Porém, o MULV encontrou resistências por conta dos motociclistas, uma vez que o espaço do corredor, local onde as motos costumam circular entre os carros, ficou mais estreito.

O maior problema, do nosso ponto de vista, é que isso nada mais é do que uma medida paliativa que proporciona mais espaço aos carros. No começo é até perceptível a melhora no trânsito, porém, após algum tempo, tais melhorias se anulam, já que quanto mais espaço se dá, mais veículos ocupam esse lugar. Foi assim com as obras da Nova Marginal, que no caso do Marginal Tietê, recebeu uma inútil pista central que hoje, vive congestionada nos horários de pico, principalmente. E o que foi feito pelo transporte público na mesma época? Praticamente nada.

O artigo “Moto pode circular no corredor urbano” publicado no Jornal do Carro, explica que as motos podem circular no corredor formado pelos carros (fonte: Estadão – Jornal do Carro. Disponível em: <<https://jornaldocarro.estadao.com.br/motos/moto-pode-circular-no-corredor-urbano/>>. Publicado em: 22/11/2017. Consultado em: 13/09/2019):

Em setembro, 30% das vítimas fatais de acidentes de trânsito registrados no Estado de São Paulo estavam em motocicletas, segundo dados do Movimento Paulista de Segurança no Trânsito. Um dos maiores riscos é trafegar no chamado “corredor” que se forma entre os carros. A cena é bem comum, especialmente em grandes cidades, onde a prática é permitida por lei.

A legislação que vigorou de 1966 a 1997 não tratava do assunto. Já o artigo 56 da versão original do atual Código de Trânsito Brasileiro (CTB), sancionado em 1997,



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

PL nº 254/2019

que proibia a passagem de motos entre duas filas de carros ou entre uma fila e a calçada ao lado, foi vetado, sob a justificativa de que limitaria a circulação de um veículo cuja vantagem é a agilidade de deslocamento. Ou seja: as motos só não podem trafegar entre os carros nas rodovias, onde devem se manter nos limites das faixas, como os demais veículos.

(...) Um dos motivos para o grande número de vítimas fatais em acidentes com motos é que a gravidade dos ferimentos tende a ser maior, já que piloto e garupa viajam bem mais expostos que ocupantes de carros.

Para evitar acidentes, tanto motoristas quanto motociclistas devem guiar com atenção e tomar atitudes que levem a uma boa convivência. De acordo com o Conselho Nacional de Trânsito (Contran), os condutores devem respeitar a velocidade máxima da via, trafegar com cuidado e manter distância segura dos demais veículos.

Os motoristas precisam ficar atentos, pois nem sempre é possível ver a moto, além de planejar e sinalizar bem manobras como mudanças de faixa.

A inexistência de lei que proíba a circulação de motos nos corredores formados por carros não impede a aplicação de multa, conforme matéria publicada na página eletrônica da Jusbrasil (Fonte: JUSBRASIL. Disponível em: <<https://doutormultas.jusbrasil.com.br/artigos/564316421/moto-no-corredor-pode-levar-multa-saiba-mais>>. Consultado em: 13/09/2019):

O uso do corredor é próprio das grandes cidades, desde as mais desenvolvidas do Brasil, até a Europa e a América do Norte. É da própria essência da moto poder cortar o trânsito, pois isso é consequência da rapidez que ela proporciona. Negar o corredor para os motociclistas seria como retirar a própria essência e significado de se ter uma moto.

Aqui no Brasil, temos uma carência de pesquisas nessa área. O que pode nos dar um pequeno conhecimento sobre essa temática é o Estudo "Mortos e Feridos sobre duas rodas", efetuado em 2009, em São Paulo. Nele, vemos que a prática de se deslocar no corredor, avanço de sinal, conversão proibida e circular na contramão foram causa de 74% de acidentes com os motociclistas, o que mostra o dado do corredor, de certa forma, inconclusivo. O consultor de segurança Eduardo Bivatti diz que o problema em transitar no corredor é a limitação de espaço para manobrar o veículo, que é agravada pela diferença de velocidade quando os automóveis ao lado são tomados como referência.

A Califórnia tem um ponto de vista diferenciado da situação e, inclusive, procura regularizar o corredor. É o único estado americano no qual rodar nos corredores não é ilegal e, para isso, uma lei para regularizar toda a situação já está em tramitação. Ela permite que o motociclista ande no espaço por direito, desde que não ultrapasse os 24km/h e que o tráfego em questão não esteja acima de 80km/h.

No Brasil, a prática de ter motos no corredor não é proibida pela legislação de trânsito. Entretanto, o CTB (Código de Trânsito Brasileiro) ressalta que todos os veículos devem manter distância lateral e frontal segura entre os demais veículos. Mesmo com tal restrição, o deslocamento nos corredores é feito de forma diária e corriqueira, não existindo qualquer tipo de restrições para velocidade máxima diferenciada e afins.

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO****PL nº 254/2019**

Nem sempre foi assim, já que, em 1997, o artigo 56 do CTB ainda restringia o uso das motos no corredor. Porém, o artigo foi vetado pelo presidente Fernando Henrique Cardoso, já que, ao proibir o condutor de motocicletas de passar entre veículos e filas, o dispositivo restringe a própria utilização de tal veículo, que, em todo o mundo, é largamente utilizado como forma de garantir maior agilidade no deslocamento.

A ausência de previsão, ainda assim, não impede que agentes do poder público multem motociclistas com base no Art. 192 do CTB, o qual dispõe sobre o condutor não “deixar de guardar a distância de segurança lateral e frontal entre o seu veículo e os demais”.

Para subsidiar a elaboração do parecer deste colegiado, esta Comissão de Administração Pública enviou um pedido de informações ao Poder Executivo para que ele se manifestasse acerca do inteiro teor da proposição.

O Poder Executivo, através da Companhia de Engenharia de Tráfego e da Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes, opinou pelo veto total do projeto de lei, apresentando os seguintes motivos:

- Não há relação direta que possa demonstrar a relação entre as larguras de faixa utilizadas na cidade e o aumento na acidentalidade com motociclistas, o que torna a proibição da circulação entre filas desnecessária como estratégia de redução de acidentes.
- Quanto à sinalização de regulamentação da proibição, há a dificuldade de implementar uma sinalização clara e objetiva que defina onde o condutor pode ou não trafegar entre faixas, acrescida da dificuldade de entendimento do mesmo de quais são os trechos de via onde a largura das faixas varia em função da existência de MULV ou não.
- A fiscalização da medida é de difícil aplicação, devido às áreas encobertas pelos demais veículos e a dificuldade de posicionamento de agentes de trânsito e mesmo da fiscalização eletrônica em condições de visualização clara das infrações.
- A aplicação da sanção prevista no PL, apenas para os trechos onde exista o MULV, acaba em tese restringindo a territorialidade da vigência de uma regra nacional de trânsito, além de “estabelecer” a sua vinculação com sinalização viária, restringindo-a.
- O PL prevê o apenamento da “infração de trânsito” pelo artigo 192 do CTB ao mesmo tempo em que determina a sinalização dos locais da “restrição”, o que conflita frontalmente com o fato do artigo 192, por se tratar de uma infração cuja prática independe da existência de sinalização e se aplica a todas as vias.

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
PL nº 254/2019

Em que pesem as observações do Executivo e tendo em vista que o projeto de lei pretende conferir maior segurança ao trânsito da cidade, a Comissão de Administração Pública, no âmbito de sua competência, entende que a propositura é meritória e deve prosperar, sendo, portanto, FAVORÁVEL o parecer, nos termos do substitutivo da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa.

A Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica, no âmbito de sua competência, entende que a propositura é meritória e deve prosperar, sendo, portanto, FAVORÁVEL o parecer, nos termos do substitutivo da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa.

Quanto ao aspecto financeiro, a Comissão de Finanças e Orçamento nada tem a opor, tendo em vista que a matéria não ofende os dispositivos da lei orçamentária, bem como está condizente com os referendos legais de conduta fiscal. FAVORÁVEL, portanto, é o parecer, nos termos do substitutivo da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa.

Sala das Comissões Reunidas,

COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

Zé Turin

Alfredinho

Edir Sales

Aurélio Nomura

Fernando Holiday

Daniel Annenberg

Gilson Barreto

COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE E ATIVIDADE ECONÔMICA

Senival Moura

Adilson Amadeu

Mario Covas Neto

Alessandro Guedes

Paulo Frange



Janaína Lima

Quito Formiga

COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO

Antônio Donato

Adriana Ramalho

Ricardo Nunes

Atílio Francisco

Ricardo Teixeira

Isac Felix

Rodrigo Goulart

Ota

Soninha Francine