



Prefeitura do Município de São Paulo fls. 22

São Paulo, 21 de janeiro de 2020

GABINETE DO PREFEITO

Ofício A. J. L. n° 19/2020-C

Ref.: Ofício SGP-12 n° 640/2019

DOCREC

32/2020

Senhor Presidente

Reportando-me ao ofício acima referenciado, em atenção ao pedido de subsídios formulado pela Comissão de Administração Pública, acerca do Projeto de Lei n° 254/2019, de autoria do Vereador Mario Covas Neto, que dispõe sobre a restrição de trânsito de motocicletas entre veículos nas vias urbanas que sofrerem redução de largura das faixas, encaminho a essa Presidência cópia das informações prestadas pela Companhia de Engenharia de Tráfego e Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes.

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

IVAN TEIXEIRA DA COSTA BUDINSKI  
Chefe de Gabinete da Casa Civil

Ao

Excelentíssimo Senhor

EDUARDO TUMA

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

MTGS/SFM/amtd  
PL 254/19

Sr. Gerente,

Em atenção à solicitação de parecer técnico sobre o PROJETO DE LEI Nº 0254/19, que “dispõe sobre a restrição de trânsito de motocicletas entre veículos nas vias urbanas que sofrerem redução de largura das faixas”, temos a informar o que se segue:

**1) Quanto à relação entre a diminuição da largura das faixas de rolamento e a ocorrência de acidentes fatais envolvendo motocicletas**

O projeto de Lei determina a proibição de circulação de motocicletas entre faixas nas vias e trechos de via onde for aplicado o conceito de MULV (ou máxima utilização do leito viário, que significa sinalizar a via com faixas mais estreitas, permitindo a acomodação de mais veículos por seção de via nos horários de fluxo intenso e baixa velocidade de deslocamento) com a intenção de reduzir a fatalidade envolvendo tais veículos, conforme exposto na justificativa técnica que acompanha o referido PL. que citamos:

“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. No total, foram registradas 366 mortes somente no ano de 2018, conforme o Infosiga. 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. Diante desse cenário, faz-se necessária a tomada de providências para desestimular condutas de direção perigosa que aumentam o risco de ocorrência dos acidentes de trânsito. A restrição de circulação de motocicletas entre veículos em movimento nas vias previamente reduzidas pelo conceito de MULV busca, justamente, proteger a vida dos motoristas, garantindo a prática da direção defensiva.”

A primeira relação a ser estabelecida é entre as fatalidades e as vias ou trechos de vias onde existem os MULVs

Em 2017, com a intenção de entender a influência da largura das faixas de rolamento na acidentalidade com motocicletas, o Departamento de Estudos de Segurança Veicular – DES, realizou um estudo baseado em vistorias de campo e análise da variação da acidentalidade em um período de tempo. Quanto aos resultados, o estudo descreve:

Foram escolhidas como objetos de estudo duas vias que ao longo de um trecho apresentam variação significativa da largura de suas faixas de rolamento, com discretas variações da composição do fluxo e das características de uso, quais sejam, a Avenida Alcântara Machado, entre Rua Carneiro Leão e Rua Bresser e a Avenida Rubem Berta, entre Avenida Ibirapuera e Avenida Indianópolis.

Na Avenida Alcântara Machado elegemos dois segmentos subsequentes que apresentam o cenário desejado, isto é, no primeiro com largura tradicional de faixas de rolamento entre a Rua Carneiro Leão e a Rua dos Trilhos verificamos no ano de 2016 a ocorrência de um total de 11 acidentes com vítimas, envolvendo

**motocicletas**, relacionados com o foco deste trabalho. Já no segundo segmento, ou seja, entre Rua dos Trilhos e Rua Bresser que apresenta **faixas de rolamento bem mais estreitas (MULV)**, no mesmo período, verificamos a ocorrência de **8 acidentes com os mesmos critérios de análise**, ou seja, acidentes com motocicletas que geraram vítimas.

Na Avenida Rubem Berta considerou-se neste estudo o trecho entre Avenida Indianópolis e Av. Ibirapuera somente o sentido Bairro-Centro, pois no sentido oposto não se registrou em nossas fontes de pesquisa a ocorrência de acidentes com as características procuradas. Desta forma também foram definidos dois segmentos subsequentes sendo o primeiro entre Avenida Indianópolis e acesso da pista baixa para o Viaduto Onze de Junho que apresenta três **faixas de rolamento convencionais** onde verificamos a ocorrência de **5 acidentes com motocicletas com feridos em 2016** e, no trecho seguinte, entre o citado acesso e Av. Ibirapuera que possui quatro **faixas de rolamento mais estreitas (MULV)** foram verificados **4 acidentes com motocicletas que geraram vítimas no mesmo período.** " Botana, João Luiz V.- 2017

Embora os dados tenham mostrado **números menores de acidentes nos trechos de faixas mais estreitas** em relação aos trechos de largura convencional, não se pode afirmar que reduzir a largura das faixas seja a solução para a acidentalidade com motocicletas, **muito menos que seja a causa para sua ocorrência**, uma vez que existem outros elementos que se somam na composição da acidentalidade. Entretanto, há que se levar em conta que nas vias ou nos trechos de vias com faixas de menor largura entre veículos, nos horários de maior movimento na via, os motociclistas dirigem com menor velocidade, devido às dificuldades de manobras no leito viário no espaço mais restrito para circulação.

Como se sabe através da análise um grande número de acidentes envolvendo motocicletas, conforme publicado no Boletim Técnico CET nº 53 – 1.000 Relatórios de Investigação de Acidentes – páginas 23 a 32 <http://www.cetsp.com.br/media/171940/bt53.pdf> , os acidentes envolvendo motocicletas se dão principalmente pela **prática de velocidades inadequadas em combinação à circulação entre faixas, independentemente da largura destas.**

Assim, conforme o exposto, não há relação direta que possa demonstrada com apoio em dados a relação entre as larguras de faixa utilizadas na cidade e a variação na acidentalidade com motociclistas, mas há o entendimento de que a menor velocidade de todos nas condições de pista mais estreita reduz a gravidade dos acidentes.

Para deixar mais claro o quadro da acidentalidade envolvendo motocicletas, uma análise do horário e dos dias da semana em que as fatalidades ocorrem com tais veículos em nossa cidade demonstra que, em sua grande maioria, **as mortes ocorrem nas noites e madrugadas e aos domingos, quando há uma queda significativa no fluxo viário nas ruas e não ocorre a formação dos chamados "corredores" entre filas de veículos em faixas congestionadas.** Nesses horários,

em que é possível desenvolver velocidades mais altas nas vias da cidade, é que ocorre a maioria das mortes em acidentes com motociclistas, conforme demonstrado na tabela 1.

| ACIDENTES ENTRE VEÍCULOS COM VÍTIMAS FATAIS ENVOLVENDO MOTOS 2018 |       |       |       |           |       |
|-------------------------------------------------------------------|-------|-------|-------|-----------|-------|
|                                                                   | MANHÃ | TARDE | NOITE | MADRUGADA | TOTAL |
| SÁBADO                                                            | 10    | 9     | 18    | 19        | 56    |
| DOMINGO                                                           | 12    | 19    | 22    | 35        | 88    |
| SEGUNDA                                                           | 8     | 9     | 14    | 16        | 47    |
| TERÇA                                                             | 5     | 11    | 13    | 6         | 35    |
| QUARTA                                                            | 6     | 5     | 13    | 4         | 28    |
| QUINTA                                                            | 3     | 7     | 23    | 13        | 46    |
| SEXTA                                                             | 11    | 10    | 19    | 12        | 52    |
| TOTAL                                                             | 55    | 70    | 122   | 105       | 352   |

Tabela 1- Acidentes fatais envolvendo motocicletas 2018 – fonte SAT – SSP/SP

Em 2018, a maior concentração de acidentes entre veículos com vítimas fatais envolvendo motocicletas ocorreu no período da noite com 34,6%, seguido pela madrugada com 29,8%. Com relação ao dia da semana foi no domingo que mais ocorreram acidentes entre veículos fatais. Somados, os acidentes das **noites, madrugadas e domingos perfazem 73,29%** de todos os fatais envolvendo motocicletas.

Assim, conforme o exposto, não há relação direta que possa demonstrada com apoio em dados 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.

Destacamos ainda dois fatores importantes relacionados com a proibição da circulação das motocicletas entre faixas nos locais de MULV:

- a) quanto à sinalização de regulamentação da proibição: 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.
- b) da mesma forma, 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.

É o que temos a informar, sob os aspectos da segurança. Sugerimos o envio à SPP, Normas, pela competência, para avaliação sob os aspectos pertinentes à sinalização e suas definições pelo CTB.

**Não PS - ANÁLISE TÉCNICA**  
**ESPECIAL - PROJETO DE LEI**

**Nº: 96.31.00613/19-67**

fls. 26

**Revisão: 2**

Reg. CET: 07496

26/11/19

Analista: ALEXANDRA PANONTIN MORGILLI

---

**PARECER TÉCNICO**

---

À SPP - Assessoria

a análise solicitada encontra-se no relatório anexo a este parecer.

Sugerimos o envio à SPP/Normas, para complementação dos aspectos pertinentes sinalçização e demais considerações com base no CTB.

Atenciosamente,

*Alexandra Panontin Morgilli*

Reg.CET: 07496

26/11/19

**Não PS - ANÁLISE TÉCNICA**  
**ESPECIAL - PROJETO DE LEI**

**Nº: 96.31.00613/19-67**

fls. 27

**Revisão: 3**

Reg. CET: 01682

27/11/19

Analista: SILVANA DI BELLA SANTOS

---

**PARECER TÉCNICO**

---

**SPP - Sr. Superintendente,**

Em atenção ao substitutivo do PL 0254/19 que dispõe sobre a "restrição de trânsito de motocicletas entre veículos nas vias urbanas que sofrerem redução de largura das faixas", verificamos que o parecer do relator do mesmo propugna pela inconstitucionalidade e ilegalidade do mesmo pelos argumentos que apresenta, os quais estão em absoluta consonância com a legislação e Constituição, argumentos pelos quais se justifica o veto do Executivo ao PL em caso de sua eventual aprovação.

O referido projeto de lei é inexecutável, tanto em relação a legislação quanto à sinalização de trânsito. Devemos considerar ainda os aspectos técnicos levantados pela área de segurança demonstrando a desconexão entre a ocorrência de acidentes com vítimas envolvendo motocicletas e as faixas tipo MULV, tornando a motivação do Projeto de Lei e sua justificativa pouco sólidos.

O artigo 56 do CTB que proibia a circulação de motocicletas entre faixas foi vetado por restringir de sobremaneira a utilização deste tipo de veículo e prevê no artigo 192 infração de trânsito para conduta de motociclista que coloca em risco a segurança de outros veículos.

"Art. 192. Deixar de guardar distância de segurança lateral e frontal entre o seu veículo e os demais, bem como em relação ao bordo da pista, considerando-se, no momento, a velocidade, as condições climáticas do local da circulação e do veículo:

Infração - grave;

Penalidade - multa.

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, conforme Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito - MTBF, norma infra legal advinda e regulamentadora do CTB, instituída pela Resolução nº 497/2014 do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN.

Assim, 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 conflito frontal do PL quanto à natureza da infração de trânsito tipificada no artigo 192 ser independente da existência de sinalização de trânsito, e o PL buscar a vinculação entre ambas também resulta da impraticabilidade do disposto no artigo 2º do PL quanto à sinalização dos locais.

Com efeito, o então Anexo II do CTB e o Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito - MBST, também estabelecido por diversas Resoluções do CONTRAN, não prevê a sinalização vertical de regulamentação que estabeleça restrição à circulação de motocicletas pretendida pelo PL.

Observamos ainda que num mesmo trecho de via com várias faixas de trânsito podemos ter faixas, com larguras diferentes, sendo umas consideradas MULV e outras não. Isto acarreta a dificuldade de indicar para o motociclista onde pode ou não transitar entre faixas somados ainda a dificuldade de garantir ao motociclista a visibilidade da placa e numeração de faixa no solo.

Não sendo regra geral e aplicando-se apenas a trechos de via sinalizados, faz-se necessário indicar o início e o término de cada proibição, em cada faixa a que se aplicar.

Assim, ainda que se crie uma nova sinalização de regulamentação e ela seja aprovada pelo CONTRAN, será de difícil aplicação gerando excesso de informações.

Assim, a disposição do PL de que os locais onde pretende que haja a restrição que deseja estabelecer sejam sinalizados, é impraticável.

Portanto, quer pelas razões relacionadas aos acidentes com motocicletas que pouca relação guardam com os trechos com MULV, conforme relatório técnico, quer pela discussão em andamento em nível nacional sobre a já vigência do objeto legislado, quer pelo conflito de natureza e redução limitadora da vigência do artigo 192 do CTB que traz, quer pela inexistência da sinalização que pretende ver implantada, todos esse elementos presentes no PL acrescidos aos argumentos do relator sobre inconstitucionalidade e ilegalidade, é que a motivação e justificativa pelo veto ao PL, caso venha a ser aprovado, se sustenta.

É o que tínhamos a nos manifestar, salvo melhor entendimento.

**Não PS - ANÁLISE TÉCNICA**  
**ESPECIAL - PROJETO DE LEI**

**Nº: 96.31.00613/19-67**

fls. 29

Reg. CET: 76830

18/11/19

Analista: ROSA MARIA MENDES MARQUES

**PARECER TÉCNICO**

REFERÊNCIA: Ofício SGP-12 nº 640/2019

INTERESSADO: Câmara Municipal de São Paulo

ASSUNTO: Projeto de Lei nº 254/2019, de autoria do Vereador Mário Covas Neto, que "dispõe sobre a restrição de Trânsito de motocicletas entre veículos nas vias urbanas que sofrem redução de largura das faixas e dá outras providências".

**DAE - 1 - Senhor Supervisor,**

Em atenção à solicitação quanto à análise do referido projeto de lei, do ponto de vista da legislação, temos a esclarecer que o artigo 56 do Código de Trânsito Brasileiro que previa a proibição do trânsito de motocicletas entre veículos de filas adjacentes, foi vetado pelo então Presidente Fernando Henrique Cardoso, com a seguinte justificativa:

*"Art. 56. É proibida ao condutor de motocicletas, motonetas e ciclomotores a passagem entre veículos de filas adjacentes ou entre a calçada e veículos de fila adjacente a ela."*

Razões do veto:

*"Ao proibir ao condutor de motocicletas e motonetas a passagem entre veículos de filas adjacentes, o dispositivo restringe sobre maneira a utilização desse tipo de veículo que, em todo o mundo, é largamente utilizado como forma de garantir maior agilidade de deslocamento. Ademais, a segurança dos motoristas está, em maior escala, relacionada aos quesitos de velocidade, de prudência e de utilização dos equipamentos de segurança obrigatórios, os quais encontram no Código limitações e padrões rígidos para todos os tipos de veículos motorizados. Importante também ressaltar que, pelo disposto no art. 57 do Código, a restrição fica mantida para os ciclomotores, uma vez que, em função de suas limitações de velocidade e de estrutura, poderiam estar expostos a maior risco de acidente nessas situações. "*

Com isso, no país inteiro a grande maioria das motocicletas circula nos corredores entre as filas de veículos, principalmente nos grandes centros urbanos quando o trânsito está lento ou congestionado.

Para os motociclistas que andam nas filas adjacentes de veículos demonstrando uma conduta que claramente coloca em risco os outros veículos, a legislação já prevê autuação, como quando ultrapassam outros motociclistas dentro do corredor, fazendo manobras perigosas e não mantendo a

distância segura, cuja conduta pode ser enquadrada no artigo 192.

"Art. 192. Deixar de guardar distância de segurança lateral e frontal entre o seu veículo e os demais, bem como em relação ao bordo da pista, considerando-se, no momento, a velocidade, as condições climáticas do local da circulação e do veículo:

Infração - grave;

Penalidade - multa".

Com relação às demais infrações de trânsito, as motocicletas já são fiscalizadas naquilo que lhes cabem.

Quanto às questões de segurança, sugerimos o encaminhamento à Diretoria de Planejamento para manifestação.

Cabe considerar, ainda, que como a legislação federal permite a circulação de motocicletas no corredor entre as faixas de trânsito, para o município de São Paulo, de forma isolada, regulamentar a matéria será de difícil entendimento para os motociclistas, por terem locais em que será liberada a circulação e em outros não, em situações análogas.

**Conclusão:** Pelas razões apontadas acima, visto que o referido PL prevê a regulamentação de uma matéria que já se encontra devidamente regulamentada em legislação federal e por se tratar de uma medida isolada no país, entendemos como desnecessário o referido Projeto de Lei, **opinando pelo veto total.**

*Comissão Permanente de Fiscalização de Trânsito*

*RMMMJ/DLR*

*Rosa Maria Mendes Marques Jodar*

Reg.CET: 76830  
18/11/19



## PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

## SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE E TRANSPORTES

## Assessoria Jurídica de Transportes

Viaduto do Chá, 15, - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01020-900

Telefone:

Informação SMT/AJ Nº 023564044

**Interessado:** Câmara Municipal de São Paulo

**Assunto:** Ofício SGP-12 nº 640/2019 - Pedido de Informações sobre o Projeto de Lei nº 254/2019, que dispõe sobre a “*restrição de trânsito de motocicletas entre veículos nas vias urbanas que sofrem redução de largura nas faixas*”.

**SMT.GAB****Sr. Secretário,**

Trata-se de ofício encaminhado pelo Presidente da Câmara dos Vereadores (doc SEI 022233739), solicitando informações sobre o PL nº 254/2017 (doc SEI 022233822), com substitutivo da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, que dispõe sobre a restrição de trânsito de motocicletas entre veículos nas vias urbanas que sofrem redução de largura nas faixas.

As informações requisitadas foram prestadas pelos diversos setores da CET através dos docs SEI 023496713, 023496891, e 023537019, que opinaram pela inviabilidade técnica e jurídica do PL.

Em termos jurídicos, é de se ressaltar que a legislação federal já regulamenta a questão da circulação das motos, conforme arts. 56 e 192 do CTB, competindo ao Município tão somente ordenar o trânsito local, dentro dos limites da Lei Federal, que já dispõe de regras suficientes para coibir a prática objeto do PL em análise.

Posto isto, prestados os esclarecimentos devidos, restituímos o presente a V. Sa. para encaminhamento à Casa Civil para prosseguimento.

São Paulo, 28 de novembro de 2019.

**RENATA ELAINE VIEIRA DA SILVA**

Procuradora o Município – SMT/AJ

OAB/SP 163.116

De acordo.

**GILMAR PEREIRA MIRANDA**

Procurador do Município - OAB/SP 298.549

Chefe da Assessoria Jurídica – SMT



Documento assinado eletronicamente por **Renata Elaine Vieira da Silva, Procurador do Município**, em 28/11/2019, às 12:30, conforme art. 49 da Lei Municipal 14.141/2006 e art. 8º, inciso I do Decreto 55.838/2015

Documento assinado eletronicamente por **Gilmar Pereira Miranda, Chefe de Assessoria Jurídica**, em 28/11/2019, às 16:16, 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](https://sei.prefeitura.sp.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador  
**023564044** e o código CRC **622B9C33**.

Referência: Processo nº 6010.2019/0003790-5

SEI nº 023564044

Criado por d696416, versão 2 por d696416 em 28/11/2019 12:28:47.