

01-0013/2003



Câmara Municipal de São Paulo

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
ASSESSORIA TÉCNICA DA MESA - A.T.M.
SISTEMA DE APOIO AO PROCESSO LEGISLATIVO

PROJETO DE LEI

01-0013/2003 DE 2003

MATERIA LEGISLATIVA: PL

01-0013/2003 DE 04/02/03

PROMOVENTE: VEREADOR
VEREADOR

GILSON BARRETO
TONINHO PAIVA

E M E N T A:

"DISPÕE SOBRE DEMARCAÇÃO DE UM CORREDOR, PARA O TRÁFEGO ESPECÍFICO DE MOTOCICLETAS, MOTONETAS E CICLOMOTORES NAS VIAS PÚBLICAS DE GRANDE CIRCULAÇÃO DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS."

OBS

CNC Solutions
Tipo: Processo Legislativo
5/1/2011 11:53:11

00000056041-33



ARQUIVADO EM 21/01/2009

Viviane

CHEFE DE SEÇÃO
VIVIANE FERREIRA PÓ
Supervisora
SGP-33

Materia PL 13/2003. DANIEL MARTINS GODOI



Câmara Municipal de São Paulo

Gabinete Vereador Toninho Paiva

LIDO HOJE
AS COMISSÕES DE:
Constituição, 15 DE FEVER 2003
Transp. e Tráfego
Finanças e Planejamento
[Assinatura]
PRESIDENTE

PROJETO DE LEI

01 - PL
01-0013/2003

Dispõe sobre demarcação de um corredor, para o tráfego específico de motocicletas, motonetas e ciclomotores nas vias públicas de grande circulação do Município de São Paulo, e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO decreta:

Art. 1º - A prefeitura do Município de São Paulo fica obrigada a proceder a demarcação do corredor exclusivo para o tráfego de motocicletas, motonetas e ciclomotores nas vias públicas de grande circulação do Município de São Paulo:

Parágrafo Único - Para os efeitos desta lei, serão consideradas vias de grande circulação, aquelas assim classificadas pelos técnicos habilitados do órgão de trânsito competente.

Art. 2º - A circulação de motocicletas, motonetas e ciclomotores fora da área exclusiva, sujeitará o infrator a imposição das penalidades previstas no Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 3º - As motocicletas, motonetas e ciclomotores somente poderão ser conduzidas por portadores da Carteira Nacional da Habilitação do Conselho Nacional de Trânsito.

Seção de Publicação e
Edição de Anais - DT-10
04 FEV 2003
18:30h *[Assinatura]*

C M S P - A T M
-04-FEV-2003-14:07-008268

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SEGUE(M) projeto(s) nesta data documentado(s) rubricado(s)
sob nº <u>2 a 4</u> e folha de informação sob nº
<u>05 e 10263</u> a(<u>RD</u>)

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406



Câmara Municipal de São Paulo

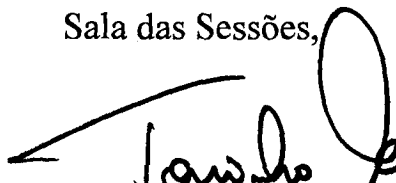
Gabinete Vereador Toninho Paiva

Art. 4º - O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 90 (sessenta) dias, contados a partir da data de sua publicação.

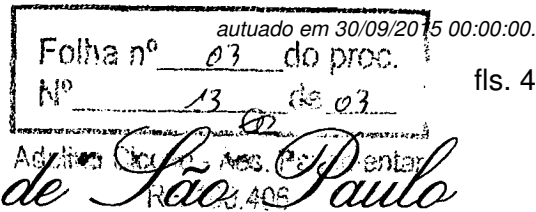
Art. 5º - As despesas decorrentes com a execução desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 6º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões,


TONINHO PAIVA

Vereador



Câmara Municipal de São Paulo

Gabinete Vereador Toninho Paiva

JUSTIFICATIVA

É notório que a cidade de São Paulo enfrenta situações caóticas de trânsito, agravadas pelo grande aumento do número de motocicletas em circulação gerado, principalmente, pelos serviços de “motoboy”.

As motos trafegam entre os veículos e, na maioria das vezes, numa velocidade acima da compatível com o trânsito no momento, sendo responsáveis por sérios acidentes culminando em alguns casos com vítimas fatais.

As estatísticas estão a demonstrar de forma alarmante o número cada vez maior desses acidentes, que segundo informações da mídia já chegou a um milhão.

O próprio Código de Trânsito em seu artigo 57 determina que haja uma faixa própria destinada aos ciclomotores.

A faixa exclusiva pode ser conseguida, eventualmente na simples subtração de parte das faixas destinadas ao tráfego geral, desde que haja duas ou mais faixas de rolamento.

Cada via deverá ser estudada individualmente, por técnicos habilitados, visando a aplicabilidade deste projeto.

Caso haja viabilidade, poderá ser adotada a redução do canteiro central e a diminuição das larguras das faixas.



Câmara Municipal de São Paulo

Gabinete Vereador Toninho Paiva

Desta forma, racionar-se-ia a circulação de veículos, objetivando reduzir a frequência e intensidade dos problemas relativos ao trânsito como parte de um todo, a ser implantado no Município, pois a vida de quem habita e trabalha em São Paulo deve ser toda repensada e melhorada.

Pelos motivos aludidos, tenho certeza, o presente projeto de lei merecerá a melhor atenção acolhida pelos nobres pares.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

fls. 6

Papel para informação, rubricado como folha nº 05

do processo nº 01-13 de 20 03 10 02 03 (a) Adelina

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 1(X).406

Ao Senhor Assessor Chefe,

Sobre o assunto, consta:

Em 10-02-03

PL. 515/93, 30/94, 524/95, 572/96, 223/97, 528/97, 797/97

PL. 362/98, 378/99 Arquivo

293/95, 343/01 Andamento


INÁCIO VEIGA
Oficial Legislativo
RF. 11.132

Ao Nobre Vereador TONINHO PAIVA:
Para se manifestar sobre os PL's 293/95, 378/99 e 343/01.

18 / 2 / 03


ARSELINO TATTO
Presidente

Ao Nobre Vereador TONINHO PAIVA: 15
Nos termos do despacho do Sr. Presidente.

18 / 2 / 03


BRENO GANDELMAN
Assessor Tec. Legisl. Chefe.
A.T.M.

S E G U E juntado nesta data, documento e papel para informação, rubricado
sob folha nº 06 e 08

Em 05 / 2 / 03

(a)
Solange Raimundo dos Santos
Assistente Téc. Direção IV
RF 10.801



Câmara Municipal de São Paulo

autuado em 30/09/2015 00:00:00.

Folha n.º	06	de	pro.
n.º	01-13	03	

fls. 8

REQUERIMENTO

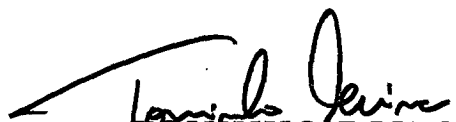
REF: Projeto de Lei nº 013/2003

REQUEIRO A DOUTA MESA, na forma regimental, a inclusão do presente requerimento no processo relativo ao Projeto de Lei nº 013/2003, em atendimento ao despacho do Sr. Presidente da Câmara Municipal de fls. 05, com as informações solicitadas.

REQUEIRO, ainda, a regular tramitação do PL nº 13/2003, justo que seu conteúdo possui significativas diferenças dos Projetos de Lei nº 293/95; nº 378/99; e nº 343/01. O Projeto de Lei nº 293/95, de autoria do nobre Vereador Gilson Barreto trata exclusivamente de motocicletas enquanto o de minha autoria é mais amplo, visando dispor sobre motonetas e ciclomotores, além de motocicletas. Já o PL nº 378/99 de autoria do nobre Vereador José Olímpio, restringe-se aos horários de pico e a motocicletas até 750 cilindradas. Por fim, em relação ao PL nº 343/01, de autoria do Vereador Adriano Diogo, nossa propositura é diversa, visto que aquele projeto não só visa atribuir função a Secretária Municipal de Transportes como pretende, também, regar as empresas prestadoras de moto frete.

Assim sendo, por não atentar qualquer dispositivo regimental, requeiro seja determinada a regular tramitação do Projeto de Lei nº 013/2003, de minha autoria.

Sala das Sessões,


TONINHO PAIVA
Vereador



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

fls. 9

Papel para informação, rubricado como folha nº 02

do processo nº 01 - 13 de 20 03 25/2/03

(a)

Solange Raimone dos Santos
Assistente Téc. Direção IV
RF 10.801

Ante à manifestação do autor, à Comissão de Constituição e Justiça para emissão de parecer.

25/ 2 / 03

ARSELINO TATTO
Presidente

À Comissão de Constituição e Justiça:

25/ 2 / 03

BRENO GANDELMAN
Assessor Tec. Legislat. Chefe
ATM

Recebido na Comissão de
Constituição e Justiça
Em 26/2/03 às 15:00 h

Carlos Roberto da Silva
Secretário
11.130

10-10-1964



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.
Processo 13/03 fls. 11
Nome: Hiroaki Takahashi
Rg: 11123
72

16 - PAR

PARECER 16-0592/2003

**A COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA
SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0013/2003.**

Trata-se de projeto de lei, de autoria do nobre Vereador Toninho Paiva, que visa dispor sobre demarcação de um corredor, para o tráfego específico de motocicletas, motonetas e ciclomotores nas vias públicas de grande circulação do Município de São Paulo.

A proposta encontra amparo no parágrafo único do art. 22 da Carta Magna que abre a possibilidade de os Estados legislar sobre questões específicas das matérias ali constantes, nos termos de Lei Complementar a ser editada.

Saliente-se, os Estados e Municípios sempre que sentirem necessidade para exercer suas atribuições poderão editar normas que não venham a conflitar com aquelas fixadas pela União, suplementando-as, de acordo com o art. 30, inciso II da Constituição Federal.

"Realmente, a circulação urbana e o tráfego local, em todo o território municipal, são atividades da estrita competência do Município para atendimento das necessidades específicas de sua população". (Hely Lopes Meirelles, in Direito Municipal Brasileiro, pág. 321, 7ª ed. Ed. Malheiros).

Ainda, a Lei Orgânica do Município em seu art. 13, I e II, dispõe;

"Art. 13 - Cabe à Câmara, com sanção do Prefeito, dispor sobre as matérias de competência do Município, especialmente:

I - legislar sobre assuntos de interesse local;

II - suplementar a legislação federal e estadual, no que couber"

17 - RELOM
17-1162/2003



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Atividade nº 30.09.2015 00:00:00.
Processo 13/031s. 12
Helo Hadeki Takahashi
Reg. 11123 *TH*

Com efeito, o Código de Trânsito Brasileiro traz norma expressa a respeito da circulação de motocicletas, em seu art. 57, nos seguintes termos:

" Art. 57 - Os ciclomotores devem ser conduzidos pela direita da pista de rolamento, preferencialmente no centro da faixa mais à direita ou no bordo direito da pista sempre que não houver acostamento ou faixa própria a eles destinada, proibida a circulação nas vias de trânsito rápido e sobre as calçadas das vias urbanas."

Todavia, a peculiaridade do trânsito da megalópole impõe a aprovação de disciplina específica suplementar.

Ante o exposto, somos

PELA LEGALIDADE.

Sala da Comissão de Constituição e Justiça. 14/05/03.

RELATOR
1-2
[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

(12)

FABIO DE CASTRO PAIVA
Secretário

SEQUE - **nesta data**
documentação - **informação**
rubrica - **10**
Em 06/09/03

FABIO DE CASTRO PAIVA
Secretário

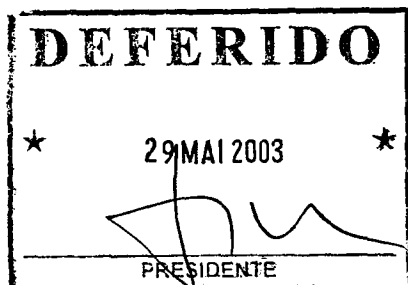
SEM ELENTO
Em 06/09/03
Transporte e Armazenagem Econômica
A Direção Geral de Tráfego

FABIO DE CASTRO PAIVA
Secretário

Publicado no DIÁRIO OFICIAL
de 06/09/03
Página 51
conferido: **SEM ELENTO**
Em 06/09/03



Câmara Municipal de São Paulo
Gabinete Vereador Toninho Paiva



REQUERIMENTO

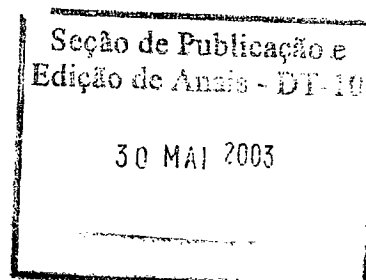
13 - RDS
13-1041/2003

REQUEIRO, na forma regimental, que seja conferida ao Vereador Gilson Barreto, a co-autoria do PL nº 013/03, de minha autoria.

Sala das Sessões, 27 de maio de 2003.

TONINHO PAIVA
Vereador

GILSON BARRETO
Vereador



A Com. de Const. e Justiça

21/05/03

[Signature]
BRENO GANDELMAN

Assessor Tec. Leg. Chefe

A. T. M.

Recebido da Comissão de
Constituição e Justiça
em 20/05/03 às 18:02

[Signature]
Carlos Roberto de Silva
Secretário
11.130

Publicado no DIÁRIO OFICIAL
06 / 6 / 03
página 51 de 223
conferido: <i>[Signature]</i>

FÁBIO DE CASTRO PAIVA
Secretário

A Douta Comissão de Trânsito,
Transporte e Atividade Econômica
Em 06 / 6 / 03.

[Signature]
FÁBIO DE CASTRO PAIVA
Secretário

Segue <i>[Signature]</i> juntado <i>[Signature]</i> , nesta data
Documento <i>[Signature]</i> e papel de informação
Rubricado <i>[Signature]</i> sob folha <i>[Signature]</i> nº 011
Em 09/06/03
Irineu Bosqueiro Filho
Reg. 1.068



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

fls. 16

Papel para informação, rubricado como folha nº

do processo nº

— 013 —

de

2003 09 06 2003

(a)

Irineu Bosqueiro Filho
R.F. 11.068

Recebido na Comissão de Trânsito,
Transporte e Atividade Econômica.
Em 09/06/03 às 11 h 30

Irineu Bosqueiro Filho
R.F. 11.068

Ao nobre Vereador

Dalton Silvano

para relatar.

Sala da Comissão de Trânsito, Transporte e
Atividade Econômica.

10 / 06 / 03

PRESIDENTE

[A large diagonal line is drawn across the page, indicating that the content has been crossed out or is otherwise void.]

SEGUIE juntado nesta data, documento e papel para informação, rubricado
sob folha nº - 012 -

Em 03 10 03

(a) Irineu Mesquita Filho
R.F. 11.068



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

16 - PAR
16-1437/2003

PPARECER Nº

DA COMISSÃO DE TRÂNSITO,
TRANSPORTE E ATIVIDADE ECONOMICA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 13/2003.

Folha nº 012	de 18
Processo 13/03	
Irineu Bosqueiro Filho	
Reg. 11068	

Objetiva o presente projeto de lei de autoria do Nobre Vereador Toninho Paiva, obrigar a Prefeitura do Município de São Paulo a proceder a demarcação do corredor exclusivo para tráfego de motocicletas, motonetas e ciclomotores nas vias públicas de grande circulação.

A circulação de motocicletas, motonetas e ciclomotores fora da área exclusiva sujeitará o infrator a imposição das penalidades previstas no Código de Trânsito Brasileiro.

Somente poderão conduzir motocicletas, motonetas e ciclomotores portadores da Carteira Nacional de habilitação do Conselho Nacional de Trânsito.

O projeto em pauta tem mérito no aspecto econômico e de trânsito, pois disciplinando a circulação dos veículos descritos no projeto evitará grande número de acidentes inclusive com alto índice de mortalidade, evitando também, despesas materiais, com socorro e hospitares.

No aspecto de trânsito ordenará o fluxo desses veículos que terão sua pista própria para circular não havendo mais necessidade de trafegar entre os veículos em movimento como acontece hoje.

Favorável é o nosso parecer.

Sala da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica, EM 02/10/03.

Presidente

Relator

17 - RELCOM
17-5112/2003

Publicado no DIÁRIO OFICIAL
de 07 / 10 / 03
página 140 colun II
Conferido: Irineu Boschetto Filho
R.F. 11.068

A
Douta Comissão de FINANÇAS E ORÇAMENTO.
Em 07 / 10 / 03

Irineu Boschetto Filho
R.F. 11.068

RECEBIDO NA COMISSÃO DE
FINANÇAS E ORÇAMENTO
07/10/03 às 14h00

Washington O. Viana
Assistente Parlamentar
Reg. 100.812. *WV*

Ao nobre Vereador *Paulo Frange*
Para Relatar.
Sala da Comissão de Finanças e Orçamento
Em 07 de 10 de 2003

[Assinatura]
Presidente

Segue ☐ juntado ☐ , nesta data
Documento ☐ e papel de informação
Rubricado ☐ sob folha ☐ nº 13#
Em 14/11 03 *[Assinatura]*

Rogério Alves
Reg. 11.084



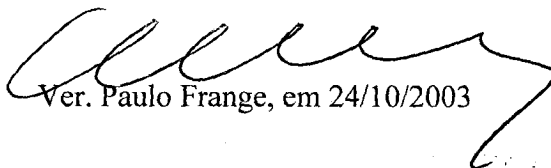
CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº 11/2003
Processo nº 13/03
Rogério Alves
Reg. 11.084
30/09/2005 00:00:00
fls. 20

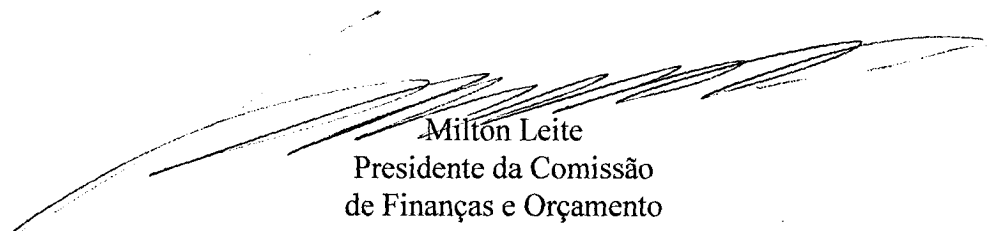
Senhor Presidente da Comissão de Finanças e Orçamento:

Solicito de V.Exa. as providências cabíveis a fim de que o Executivo responda os seguintes quesitos sobre o Projeto de Lei nº 13/2003:

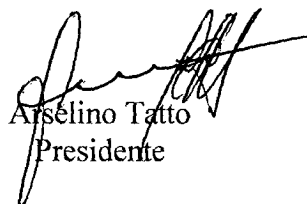
- 1º) Há estudos na Prefeitura a respeito do assunto?
- 2º) Qual a repercussão financeira com a implementação da propositura?
- 3º) Qual a opinião do Executivo sobre o projeto?


Ver. Paulo Frange, em 24/10/2003

Senhor Presidente:
Encaminho-lhe para as devidas providências.


Milton Leite
Presidente da Comissão
de Finanças e Orçamento

Autorizo o encaminhamento, nos termos do artigo 46, inciso VIII, do Regimento Interno.


Arselino Tatto
Presidente

A Leg. 3

Em, 14/11/03


Rogério Alves
Reg. 11.084

RECEBIDO EM LEG3
EM 14/11/03
ÀS 18:00 h.


ZUZI ASSATO
Assistente da Chefia Técnica

Sra. Rosmari,

Oficiar ao Executivo solicitando informações.

Em, 17/11/2003.


ANGELA BORDIN ANDREONI
Chefe da Seção Técnica IV

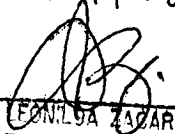
Sra. Chefe,

Providenciado conforme determinado por V.Sa.

Em, 17/11/2003.


ROSMARI ZUZI ALVES DOS SANTOS
Assistente da Chefia Técnica

SEGUE  juntado/s _____ nesta data
documento  e papel de informação
rubricado  sob folha/s nºs 14/16
Em 24/11/03


CREUSA LEONILDA ZAZARIAS ALVES
Encarregada do Setor



Folha nº 01-0013 de 2003
Arquivado em 30/09/2015 00:00:00
proc. nº 01-0013 de 2003
CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
Encarregada do Setor

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

São Paulo, 18 de novembro de 2003.

19 - DF-LEG3
OFÍCIO M.0674/2003

Senhora Prefeita,

Em atenção ao requerido pela Douta Comissão de Finanças e Orçamento e nos termos do art. 68 do Regimento Interno, encaminho a Vossa Excelência cópia do Projeto de Lei nº 13/03, de autoria dos Vereadores Toninho Paiva e Gilson Barreto - que dispõe sobre demarcação de um corredor, para o tráfego específico de motocicletas, motonetas e ciclomotores nas vias públicas de grande circulação do Município de São Paulo, solicitando-lhe que nos envie subsídios, conforme despacho em anexo, para que a referida Comissão possa emitir parecer a respeito.

Valho-me da oportunidade para renovar a Vossa Excelência os meus protestos de elevado apreço e distinta consideração.


ARSELINO TATTO
Presidente

Anexo: cópia xerográfica do PL nº 13/03 de fls. 01/02 e do despacho da comissão solicitante de fls. 13.

A Sua Excelência a Senhora
Doutora Marta Suplicy
Digníssima Prefeita do Município de São Paulo.

MABA/rcas



Folha nº 15
aditada em 30/09/2003 de proc. nº 01-0043 de 2003
CREUSA LEONILDA ZACARIAS ALVES
Encarregada do Setor

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

São Paulo, 18 de novembro de 2003.

Recebi ofício Leg. 3 nº 674, de 18/11/03, solicitando ao Executivo informações referentes ao Projeto de Lei nº 13/03, de autoria do Ver. Toninho Paiva.

RECEBIDO
SGM/ATL
24/11/03

Anexo: cópia xerográfica do PL nº 13/03 de fls. 01/02 e do despacho da comissão solicitante de fls. 13.

ANA LUIZA VANES TORRES FERREIRA
RF: 586.083.1.01
SGM-ATL

Matéria PL 13/2003. DANIEL MARTINS GODOI

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

fls. 24



Papel para informação, rubricado como folha nº 16

do processo nº 01-0013 de 20 03.27.12.03 (a)

CREUSA LEONILDA ZACARIAS ALVES
Encarregada do Setor

À Douta Comissão de
Finanças e Orçamento
Em. 27/11/03

ANIELA BORDIN ANDREONI
Chefe de Setor Técnica IV

RECEBIDO NA COMISSÃO DE
FINANÇAS E ORÇAMENTO
28/11/03 às 14h -

S E G U E juntado nesta data, documento e papel para informação, rubricado

sob folha nº 11

Em 02/01

(a)



Prefeitura do Município de São Paulo

GABINETE DA PREFEITA

São Paulo, 13 de janeiro

de 2004

Ofício A. J. L. n° 048 /04
Ref. Of. n° 18/Leg.3/0674/2003
Processo n° 2003-0.306.303-0

15 - DOCREC
15- 0058/2004

Folha n° 17	do
Processo n° 013/03	
Elaine Gonçalves Gavioli	
Reg. 10.801	

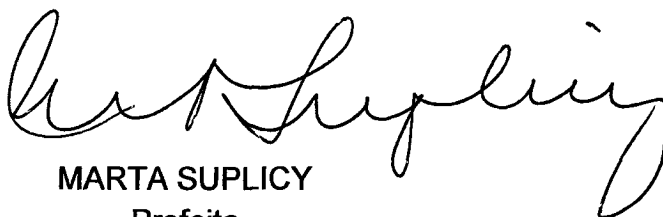
RECEBID - A ATM
Em 13 - 01 - 04
As 15 : 30 horas

Solange Raimone dos Santos
Assistente Téc. - Direção IV
RF 10.801

Senhor Presidente

Reportando-me ao ofício epigrafado, em atendimento ao pedido de subsídios da Comissão de Finanças e Orçamento, encaminho a Vossa Excelência cópia da manifestação dos órgãos competentes desta Prefeitura acerca do Projeto de Lei n° 13/03, de autoria do Vereador Toninho Paiva.

Na oportunidade, renovo meus protestos de elevada estima e distinta consideração.


MARTA SUPLCY
Prefeita

Ao Excelentíssimo Senhor
ARSELINO TATTO
Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

JAM/NLJ/msmrp
Resp 13-03

A SGP-23

04/02/04

[Handwritten signature]

SOLANGE R. SANTOS
SUP. CONTR. POCE - RES/SL

RECEBIDO EM
EM 04/02/04
ÀS 12:00 h.

[Handwritten signature]

A Douta Comissão de
Finanças e Orçamento
Em. 04/02/2004

[Handwritten signature]
JOSÉ CRISTINO SOUZA SANTOS
Supervisor de Finalização do Proc. Legislativo

RECEBIDO NA COMISSÃO DE
FINANÇAS E ORÇAMENTO
06/02/04 às 8h —

[Handwritten signature]

JUNTADA FL 18 a 48



C.I. GPV n.º124/2003

19 de março de 2003

CÓPIA

Folha nº 18	do
Min. de Transportes e Infraestrutura	
Processo nº 011.012.537-000	
Elaine C. S. Costa	
Reg. 100.455-001	

PARA: ASSESSORIA TÉCNICA - ATE

DE : GERÊNCIA DE PROJETOS VIÁRIOS - GPV/NORMAS

Parecer referente ao Projeto de Lei n.º 013/03, do Vereador Toninho Paiva, que dispõe sobre demarcação de um corredor para o tráfego específico de motocicletas e ciclomotores nas vias públicas de grande circulação do Município de São Paulo.

Em atenção à CI ATE n.º 036/03, referente à solicitação supra, informamos que:

1. O Código de Trânsito Brasileiro, em seu art.º 24, inciso II, reservou ao órgão e entidades executivas de trânsito do município, planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos em vias sob a sua circunscrição;
2. A matéria em epígrafe já foi motivo de criteriosa avaliação por ocasião da apresentação do Projeto de Lei n.º 293/95, que dispõe sobre a faixa exclusiva para trânsito de motocicletas nas vias públicas; conforme ofício ATL446/01, cópia anexa;
3. Posteriormente, nomeou-se comissão de especialistas técnicos por força de Ato do Presidente da CET, n.º 040/01 de 21/09/01, resultando no 1º relatório que aborda aspectos técnicos relevantes e considerações sobre a criação de faixas exclusivas para o trânsito de motocicletas, cópia anexa;
4. Por oportuno, ressaltamos o aspecto técnico dúbio do art.º 1º da presente propositura de demarcação de corredor exclusivo para o tráfego de motocicletas, motonetas e ciclomotores nas vias públicas de "grande circulação", grifo nosso, mas não esclarece o legislador, se está se referindo a veículos em geral ou somente à motocicletas;
5. O art.º 2º traz a pretensão de proibir a circulação de motocicletas fora da área exclusiva, o que do ponto de vista técnico destacamos:

Mod. A-001

Av. das Nações Unidas, 7163
CEP 05425-904
São Paulo - SP
Fone PABX: 3030.2000
www.cet-sp.com.br

NELSON LAZARA JÚNIOR
Assessor - SGM/ATL
OAB/SP Nº 112.355

C.I. GPV n.º124/2003

CÓPIA

Folha nº 29
Minam Drequecelar Pinto
Reg. CET 8675-4
DSV/PAB

- a) A regulamentação necessária para atendimento da proposta gera uma sinalização de linguagem confusa e de difícil locação na via,
- b) Esta regulamentação é inviável para faixas ou pistas locadas junto a canteiro central uma vez que impede estes veículos de adentrarem ou deixarem a faixa/pista nos acessos existentes ao longo da via,
- c) Esta regulamentação para faixas ou pistas locadas a direita dificultam os movimentos de conversão dos demais veículos e impede as operações de carga e descarga de mercadorias e embarque e desembarque de passageiros ao longo do meio fio.

Diante do exposto, caso sejam superados os entraves técnicos elencados, nada mais temos a acrescentar.

SC D. Bella
SILVANA DI BELLA SANTOS
Especialista II - Normas

2003.0306.303.0
N.º 100.465

Folha nº 19 do
Processo nº 013/02
Elaine Gonçalves Gavioli
Reg. 100.465

De acordo,

Samuel Alves de Oliveira
SAMUEL ALVES DE OLIVEIRA
Gerência de Projetos Viários

PSL/NSC
C:neusa\ci124

Mod. A-001

Av. das Nações Unidas, 7163
CEP 05425-904
São Paulo - SP
Fone PABX: 3030.2000
www.cetsp.com.br

Nelson Lazara Júnior
NELSON LAZARA JÚNIOR
Assessor - SGM/ATL
OAB/SP Nº 112.355



Papel para informação rubricado como folha n.º ~~03~~
n.º 81/03 em 20/03/03

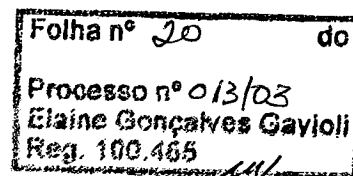
do Memo ATL III

CÓPIA

SOLICITANTE : ASSESSORIA TÉCNICA

SOLICITAÇÃO: PROJETO DE LEI 013/03 – VEREADOR TONINHO PAIVA

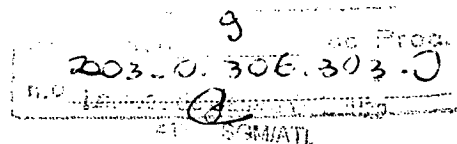
À
ATE – Sr. Assessor.



Entendemos que as vias estruturais, ditas de grande circulação, são suporte para a Rede Integrada de Transporte Coletivo Público, passando por alterações físicas e de geometria. Tais intervenções visam a priorizar o transporte coletivo, política prioritária desta administração.

Seria admissível o Projeto e Lei em questão autorizar a Prefeitura a demarcar as faixas, e não obrigá-la, como propõe o texto atual.


RONALDO TONOBORN
Gerente de Planejamento – GPL



RT / kmc

Dqt. 01 Ps's - ARQ. Memo ATL 81 .doc

Mod. A-001

Av. das Nações Unidas, 7163
CEP 05425-904
São Paulo - SP
Fone PABX: 3030.2000
www.cetsp.com.br

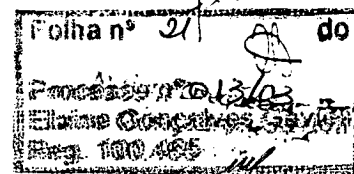

NELSON LAZARA JÚNIOR
Assessor - SGM/ATL
OAB/SP Nº 112.355



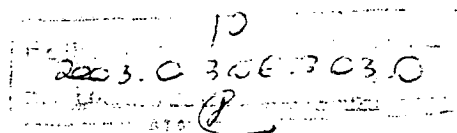
CLAST/138/03

São Paulo, 21 de março de 2003.

CÓPIA



PARA: ASSESSORIA TÉCNICA - ATE



DE : ASSESSORIA DE SEGURANÇA DE TRÂNSITO - AST

Parecer sobre os Projetos de Lei nº013/03 e 047/03 que dispõe sobre a criação de faixas e corredores exclusivos para trânsito de motocicletas nas vias públicas do Município de São Paulo

Nosso parecer:

" As iniciativas dos nobres Vereadores mostram a preocupação dos mesmos com os muitos problemas de segurança e desentendimentos entre os motociclistas e outros condutores de veículos, que ocorrem nas vias da cidade. Entendemos, no entanto, que a implantação de faixa exclusiva, para qualquer modo de transporte, requer demanda suficiente e também espaço adequado. Somente em alguns dos corredores principais existe volume significativo desses veículos e, o espaço desses corredores é disputadíssimo por outros modos, tais como: automóveis e ônibus.

Está em andamento pela Secretaria Municipal de Transporte a implantação de um novo modelo de transporte coletivo que terá absoluta prioridade nos corredores estratégicos com criação de faixas exclusivas e segregados somente para os ônibus.

Não existem parâmetros e nem critérios técnicos que orientem a criação de moto-faixas. Esse tipo de medida somente deve ser implantado com absoluta segurança de benefícios para os modos de transporte e otimização do sistema viário.

A obrigatoriedade de demarcação de corredor exclusivo para motos é uma regra incoerente, sem certeza dos benefícios eventuais que pode trazer.

Mod. A-001

Av. das Nações Unidas, 7163
CEP 05425-904
São Paulo - SP
Fone PABX: 3030.2000
www.cetsp.com.br

NELSON LAZARA JÚNIOR
Assessor - SGM/ATL
OAB/SP Nº 112.355

Companhia de Engenharia de Tráfego



Continuação da CI.AST/138/03

n.º 22

CÓPIA

Miriam Dreguer Pôrto
Reg. CET: 8675-4
DSV.001

A solução dos problemas gerados pela utilização desordenada da motocicleta nas vias de São Paulo requer a adoção de uma política abrangente que vai desde a educação, fiscalização, regulamentação da profissão e mudanças na legislação. Ninguém garante que as moto-faixas trarão benefícios para o transporte em geral e motociclistas em particular.

Como não existe ainda uma percepção clara sobre o tema e estão em andamento negociações para implantação do novo modelo de transporte coletivo recomendamos quando oportuno, vetar a aprovação desses projetos de lei."

Folha nº 22	de
Processo nº 013/03	
Elaine Gonçalves Gavioli	
Reg. 100.465	

MAURICIO REGIO

Assessoria de Segurança de Trânsito

Folha nº 11	de
Processo nº 2003-0-306-303	
Reg. 100.465	

LCM/IRPU

Mod. A-001

Av. das Nações Unidas, 7163
CEP 05425-904
São Paulo - SP
Fone PABX: 3030.2000
www.cetsp.com.br

NELSON LAZARA JÚNIOR
Assessor - SGM/ATL
OAB/SP Nº 112.355

Matéria PL 13/2003. DANIEL MARTINS GODOI

CÓPIA

13-13
Miriam Drequeceier Pinto
Rep. CET: 86754
DSV.001

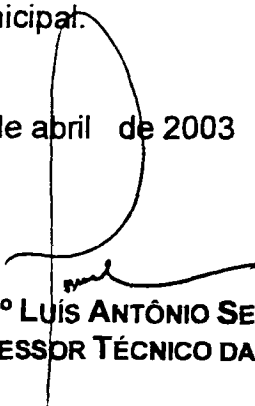
ASS.: PROJETO DE LEI Nº 13/03 VER. TONINHO PAIVA

Folha nº 28	do
Processo nº 013/08	
Elsine Gonçalves Gavioli	
Pag. 120.465	

DSV 2 - Sra. Diretora

Encaminhamos, anexos, pareceres exarados pelas áreas competentes desta Companhia, esperando subsidiar parecer a ser encaminhado à Assessoria Técnico-Legislativa do Governo Municipal.

03 de abril de 2003


P/ **ENGº LUÍS ANTÔNIO SERAPHIM**
ASSESSOR TÉCNICO DA PRESIDÊNCIA


NELSON LAZARA JÚNIOR
Assessor, SGM/ATL
OAB/SP Nº 112.355

Companhia de Engenharia de Tráfego



Miniam Dreda Deceler Puro 34
RSP. CET. 8675-4
DS. 001

Papel para informação rubricado como folha Nº _____

Folha nº 24 do
Processo nº 013/03
Elaine Gonçalves Gavioli
Reg. 100.465

Nº _____ / _____

Data _____

CÓPIA

Assinatura

Parecer sobre os Projetos de Lei n.º 013/03 e 047/03 que dispõem sobre a criação de faixas e corredores exclusivos para trânsito de motocicletas nas vias públicas do Município de São Paulo.

Parecer ATE:

O assunto em questão tem sido recorrente, tanto no que se refere à apresentação de Projetos de Lei dispondo sobre implantação de faixas exclusivas ou quando são anunciados os números anuais das vítimas usuárias de motocicletas, ou ainda quando a vítima é personalidade conhecida do público.

Enquanto são discutidas as medidas que, em tese, solucionariam ou amenizariam o problema, vidas de cidadãos muito jovens – 70% com idade inferior a 30 anos – estão sendo ceifadas no leito viário da cidade de São Paulo. As estatísticas apontam para **350 mortos** no ano de **2001**, sem contar os feridos graves, quase sempre por politraumatismo crânio-encefálico que exigem longos dias passados em UTI's. Quando sobrevivem exigem longos tratamentos de fisioterapia, reabilitação, etc. Os custos desses tratamentos recaem quase sempre sobre o Município, Estado ou União. Neste contexto há que se considerar também os portadores de seqüelas permanentes, muito comum nesse tipo de acidente. Deve-se levar em conta ainda que na maioria esmagadora das vezes os acidentes acontecem no exercício do trabalho, que embora informal contribui para a movimentação da economia local e absorve mão de obra de jovens que chegam ao mercado de trabalho e encontram na atividade de motoboy a única oportunidade de atividade remunerada.

A matéria em questão – implantação de faixas exclusivas - é eminentemente técnica e não deve ser imposta por dispositivo legal. No entanto, é elogiável o propósito do nobre vereador que quer ver solucionado tão grave problema também através da separação deste modal de transporte através de faixa exclusiva.

Na análise dos acidentes de trânsito com vistas a implementação de medidas mitigadoras, a boa regra recomenda que sejam analisados os seguintes **fatores intervenientes**: 1) fator humano; 2) fator veículo; 3) fator institucional; 4) **fator via/meio ambiente**.

As medidas normalmente tomadas pelos órgãos gestores de trânsito avançam e contemplam apenas os três primeiros; ou seja, abordam apenas os fatores humano, veículo e institucional. Desta feita, são implementados programas educativos, treinamentos e de fiscalização (fator humano), recolhidos veículos em mau estado de conservação (fator veículo) ou implementadas normas para a

NELSON LAZARA JÚNIOR
Assessor - SGM/ATL
OAB/SP Nº 112.355

Miriam Drequeceler Pinto

Reg. CET 18675-4

DSV.001

Papel para informação rubricado como folha Nº _____ do _____

Nº _____

Folha nº 25 de 1

Processo nº 013/03

Elaine Gonçalves Gavio

Data _____

Assinatura: 100.165

CÓPIA

circulação (regulamentação dos serviços, por exemplo). No entanto, é sabido que essas medidas que vêm sendo implementadas há décadas não têm surtido o efeito desejado no que se refere à diminuição do número de mortos. Isto ocorre por diversos motivos: não contemplam número substancial de usuários (estima-se que o número de motoboys ultrapassa 200 mil na cidade de São Paulo), a fiscalização é insuficiente, as medidas de ordem legal são de difícil implementação (regulamentação do serviço de motofrete, entre outras), etc.

O alcance limitado dessas medidas e o crescimento constante da frota bem como dos serviços, explicam o aumento constante dos acidentes; os únicos em trajetória ascendente nos gráficos estatísticos de acidentes da cidade de São Paulo. Relatório que está sendo preparado pela Assessoria de Segurança de Trânsito da CET dá conta que no ano de 2001 morreram na cidade cerca de 350 usuários de motocicletas. É como se todos os anos ocorressem na cidade três acidentes aéreos do tipo que ocorreu com o avião Fokker-100 nas imediações de Congonhas. No presente caso, o que temos é uma tragédia silenciosa, previsível e recorrente - sem a ruidosa divulgação da mídia como é o caso de acidentes aéreos. As causas de acidentes envolvendo motocicletas precisam ser combatidas através de ações efetivas em diversas frentes, inclusive com atuação no fator via. Neste contexto, é na preparação adequada da via que o poder público pode atuar com total possibilidade de êxito (como é o caso dos corredores exclusivos de ônibus). Nos demais fatores (humano, veículo e institucional) a ação do poder público tem alcance limitado, pois a solução do problema envolve outras instâncias de governo e depende do grau de conscientização e da habilidade de cada condutor, além de outros condicionantes.

Deve-se observar também o veto presidencial ao artigo 56 do Código de Trânsito Brasileiro que proibia o trânsito de motocicletas entre veículos perfilados na via. A medida veio dar contornos de legalidade à forma inadequada como os chamados "motoboys" conduzem as motocicletas entre os demais veículos nos principais corredores da cidade (ver foto do jornal Folha de São Paulo, anexa). Entende-se fundamental a discussão do assunto no âmbito do DENATRAN.

A constatação dos seguintes fatos: existência de "faixa exclusiva não oficial" pois aproximadamente 90% dos usuários trafegam na mesma linha da seção transversal da pista nos principais corredores viários da cidade, locais estes onde ocorre a maior parte dos acidentes envolvendo motocicletas; formação de lentidões e congestionamentos - reflexos desses acidentes por conta da gravidade típica dessas ocorrências (remoção por equipe de resgate especializada) -; e de que o "fator via" jamais fora contemplado no rol de medidas implementadas pelos gestores de trânsito, foi realizado estudo através do Departamento de Transporte do Instituto de Engenharia de São Paulo - IE que enfocou principalmente a questão da visibilidade e o comportamento do

NELSON LAZARA JÚNIOR
Assessor SGM/ATL
OAB/SP Nº 112.355



Papel para informação rubricado como folha Nº _____ do

Miriam Drequeceler Pinto

Reg. CET: 8675-4

DSV.001

Nº _____ /

Folha nº 026 do

Data _____

CÓPIA

Assinatura _____

Processo nº 013/03

Elaine Gonçalves Gavioli

Reg. 100.465

motociclista no trânsito. O estudo foi resumido no artigo "Motocicletas no Trânsito", publicado no número 542 da Revista Engenharia (Dezembro 2000) e no número 39 da revista da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego – ABRAMET (cópia anexa). O trabalho foi premiado pelo colegiado técnico do Instituto de Engenharia no ano de 2000 na categoria "Contribuição para o Setor Público", e revela estudo inédito sobre o efeito da convexidade dos espelhos retrovisores convexos em acidentes envolvendo motocicletas nos corredores viários e propõe a implantação de faixa exclusiva "oficial", que nada mais é do que a relocação da "faixa exclusiva criada" sobre a linha de balizamento que divide a penúltima e última faixas de rolamento da via, para o setor da seção transversal da pista que oferece melhores condições de segurança para o motociclista.

Foram feitas observações ao longo do eixo das avenidas 23 de Maio, Rubem Berta e Moreira Guimarães – onde trafegam 1400 motocicletas por hora/sentido, e concluiu-se que o setor da seção transversal da via mais adequado para o trânsito de motocicletas é do lado esquerdo da via, junto ao canteiro central. E essa constatação é corroborada pelo fato de que na rodovia Castelo Branco, entre São Paulo e Alphaville motociclistas utilizam faixa de segurança (1,0 m de largura) para o deslocamento mais seguro. (foto no artigo "Motocicletas no Trânsito"). Neste caso, os motociclistas – os usuários interessados na solução do problema – elegem este setor da seção transversal da via o mais seguro pelo simples fato de que nesta situação são remotas as possibilidades de interceptação da trajetória da motocicleta por parte de outros veículos, ao contrário da "roleta russa" que representa o trânsito sobre a linha balizadora que separa as faixas de tráfego. E o efeito do espelho retrovisor convexo dos automóveis potencializa os riscos desses acidentes, como pode ser demonstrado nos testes realizados no estudo em referência.

O estudo resultou na proposição de implantação de "projeto – piloto" contemplando faixa exclusiva para motocicletas com largura máxima de 1,50 m (subtraído de parte de cada uma das faixas existentes sem alteração do número das faixas de rolamento), do lado esquerdo da via, junto ao canteiro central das avenidas 23 de Maio, Rubem Berta e Moreira Guimarães. Neste corredor concentra-se grande parte das ocorrências envolvendo motocicletas, com visíveis prejuízos para o tráfego geral em todo o corredor, inclusive para o transporte coletivo. É importante frisar que "projetos-piloto" visam a avaliação de uma determinada medida que pode ou ser adotada em âmbito geral. E por ser projeto pioneiro os resultados não são conhecidos por motivos óbvios, mas os possíveis benefícios advindos da implantação podem ser avaliados antecipadamente através de simulações.

NELSON LAZARA JÚNIOR
Assessor - SGM/ATL
OAB/SP Nº 112.355

Papel para informação rubricado como folha N° _____ do

N° _____ / _____

Data _____

CÓPIA

Assinatura _____

É evidente a necessidade de priorização do transporte coletivo e neste contexto a reserva dos espaços para essa finalidade. No entanto, não se pode ignorar a gravidade do problema e o fato de que a solução para os problemas de acidentes envolvendo motocicletas – notadamente em corredores com volumes superiores a 1.000 veículos/hora –, a solução passa também pela preparação da via.

Apesar de autor do estudo "Motocicletas no Trânsito", este coordenador que chefia a Assessoria Técnica da Presidência - ATE tem encaminhado nas discussões externas a posição da CET que é a defesa da não adoção da medida - inclusive em debates na mídia com representantes do legislativo municipal e estadual, enquanto não concluído o programa de implantação de corredores de transporte coletivo.

Quanto ao projeto de lei do nobre vereador Gilson Barreto, recomendamos o veto do projeto de lei em questão pelos mesmos motivos expostos neste parecer e no parecer exarado anteriormente por esta assessoria para a mesma questão, conforme cópia anexa.


Engº Luís Antônio Seraphim
Assessoria Técnica da Presidência - ATE

16
Folha n° 16 do Proc.
2003-0.286-303-0
Laudes de Engº Luís Antônio Seraphim
ATA - SGM/ATL

Folha n° 27 do
Processo n° 013/03
Elaine Gonçalves Gavioli
Reg. 100.485


NELSON LAZARA JÚNIOR
Assessor - SGM/ATL
OAB/SP N° 112.355

CÓPIA

Motocicletas no Trânsito

Eng. Luis Antônio Seraphim

A cidade de São Paulo está vivenciando um fenômeno sem precedentes. Trata-se da "invasão" das motocicletas. Não é uma invasão no sentido pejorativo da palavra - a cidade é, a princípio, de todos, inclusive dos motociclistas -, mas de um aumento vertiginoso do uso deste ousado meio de transporte.

Elas estão em toda a parte e surgem de todos os lados no já conturbado trânsito da capital. Para uns, solução: rapidez, economia; para outros, problema: acidentes.



A questão da visibilidade

Muitos acidentes de trânsito acontecem porque pelo menos um dos envolvidos não percebe a presença de outros veículos na via. Esta

situação pode explicar parte significativa dos acidentes envolvendo motocicletas.

As características do veículo - ágil e de dimensões reduzidas - contribuem para dificultar a percepção da sua presença no leito viário.

Neste contexto, as motocicletas via de regra são consideradas causadoras dos acidentes, quando envolvidas com outros tipos de veículos ou mesmo pedestres. A situação torna-se caótica quando elas "surgem" em intervalos de poucos segundos entre as filas de automóveis.

A crescente participação da motocicleta na frota circulante da cidade de São Paulo - fato que vem ocorrendo também em outros centros urbanos -

vem acompanhada do aumento no número de acidentes envolvendo esse veículo. Foram 293 mortos, 21,6% a mais que no ano de 1998. Esse número - 17,40% do total de 1683 óbitos ocorridos no trânsito da cidade no ano de 1999 - é bastante preocupante, quando sabe-se que a participação das motocicletas na frota circulante da cidade está na casa dos 7%, em média.



Folha nº 28 do
Processo nº 013/03
Elaine Gonçalves Gavioli

COPIA

Folha nº 2913 do
Processo nº 095703
Elaine Gonçalves Gavioli
Reg. 100.485
Porque essa preferência?

Micham Drequecelier Pinto
Reg. CET 8675-4
DSV.001

Necessidade de atenção redobrada, tensão idem

É alto o risco de acidente na situação das motocicletas transitando - mesmo na velocidade regulamentada para a via - entre filas de automóveis parados ou em baixa velocidade.

Nesta situação o motorista deve ter atenção redobrada antes de qualquer manobra de mudança de faixa, pois, com a frequência de passagem de motocicletas no intervalo médio próximo de 3s em alguns corredores da cidade de São Paulo - pode-se interceptar a trajetória de algumas delas. Para os automóveis postados nas faixas internas da pista, o perigo ronda de ambos os lados.

Da mesma forma, durante o percurso de quilômetros entre filas de carros, os motociclistas têm que manter atenção redobrada para as manobras de mudança de faixas dos automóveis. O caminho pode ser obstruído pelo surgimento de carros tanto da fila do lado direito, quanto do lado esquerdo da trajetória da moto.

A tensão provocada por esta situação é constante durante todo o trajeto, principalmente para o motociclista.

Uma cena bastante comum nos horários de pico é a de motociclistas trafegando sobre a linha de balizamento dos corredores, acionando ininterruptamente as buzinas das motos para liberar espaço entre os automóveis.

No caso de acidente, mesmo que de pequenas proporções, verifica-se com certa frequência desentendimentos entre os envolvidos. Nestas ocasiões, quase sempre os motociclistas "motoboys" na sua maioria utilizam a defesa corporativa, pressionando o motorista para a obtenção de um acordo mais favorável à classe.

Nos horários de maior carregamento do tráfego, as motocicletas percorrem de maneira aleatória entre os carros, muito embora a maioria esmagadora prefira o deslocamento sobre a linha de balizamento que separa as duas últimas faixas do lado esquerdo da pista.

Isto ocorre em todas as vias que concentram grande número de motocicletas, independentemente do número de faixas de rolamento.

Numa primeira análise avalia-se que o motociclista busca evitar, ao máximo, as interferências que possam ocorrer durante o seu trajeto.

Desta forma, quanto mais à esquerda da pista, melhor, senão vejamos:

O lado esquerdo concentra o tráfego majoritário de automóveis, menos agressivo na disputa pelo espaço viário, ao contrário do lado direito onde trafega a maior parte dos veículos comerciais, principalmente ônibus e caminhões, teoricamente mais lentos;

As faixas à esquerda da pista não sofrem interferência direta do uso do solo lateral, na maioria das vezes comercial, ou seja: entrada e saída de veículos, estacionamento na pista etc;

No caso de pistas expressas de acesso controlado, as faixas do lado esquerdo estão distanciadas das zonas de entrelaçamento de fluxo de veículos, portanto menos suscetíveis a atritos laterais;

As faixas do lado esquerdo da pista são - por definição - reservadas para o desenvolvimento de velocidades maiores;

O pavimento do lado esquerdo da pista apresenta-se, na maioria das vezes, melhor que do lado direito, onde ocorre a concentração de veículos pesados. Pesa ainda o fato de que o pavimento do lado direito sofre intervenções frequentes de concessionárias de serviços públicos, que insistem em "remendar" o pavimento deixando saliências ou depressões.

A atuação dos órgãos gestores do trânsito

A intensificação do uso de motocicletas e o aumento no número de mortos em decorrência de acidentes com esse tipo de veículo, tem preocupado os órgãos gestores de trânsito.

As tentativas de solução do problema estão concentradas, basicamente, no treinamento do condutor, na fiscalização e, ainda, na regulamentação dos serviços.

A Secretaria Municipal de Transportes da cidade de São Paulo está regulamentando o serviço denominado "motofrete", e para tanto está cadastrando os "motoboys". Esta categoria constitui o maior contingente de usuários de motocicletas na cidade.

Pretende-se, através da obrigatoriedade de curso de direção defensiva - condição esta necessária para a obtenção da licença - a requalificação profissional do setor, o que é altamente desejável.

A fiscalização tem sido intensificada com vistas a tirar de circulação as motocicletas em mau estado e em situação legal irregular, além da triagem de elementos que utilizam o veículo para práticas ilícitas (roubos, assaltos etc.).

Alguns dados relevantes

A frota de motocicletas licenciadas até o mês de maio de 2000 na cidade de São Paulo é de aproximadamente 355.000 motocicletas. Estima-se que 220.000 dessas motocicletas sejam utilizadas no serviço de transporte de cargas, o "motofrete";

A produção nacional de motocicletas no ano de 2000 vem superando mês a mês a produção dos mesmos períodos do ano anterior. No mês de abril deste ano, a produção foi 26% superior a de abril de 1999. Foram fabricadas 52.000 motocicletas, 47.300 para o mercado interno.

Na cidade de São Paulo, a taxa de ocupação (passageiros) dos automóveis é da ordem de 1,5 e das motocicletas 1,17 (Fatos & Estatísticas CET 1997). Isto significa que 100 automóveis transportam 150 passageiros, enquanto 100 motocicletas transportam 117, em média. A área ocupada na via pela motocicleta é de aproximadamente 1/4 da área ocupada pelo automóvel;

A mobilidade da motocicleta no trânsito é superior à do automóvel (a legislação atual permite que a motocicleta trafegue entre os carros parados);

As motocicletas participam de maneira importante na economia da cidade, tanto na movimentação de cargas quanto na absorção de mão de obra. Muitas empresas estão estruturadas a partir da utilização de motocicletas;

Acidentes com motocicletas matam 10 vezes mais que acidentes com automóveis. Em São Paulo os números se aproximam da média de um morto por dia.

Pesquisas realizadas por equipe de atendimento do Pronto Socorro do Hospital das Clínicas de São Paulo, dão conta que 31% dos casos atendidos são referentes a acidentes envolvendo motocicletas, para uma frota circulante com participação média de aproximadamente 7% do total.

Deve-se considerar ainda que um simples abalroamento, acidente típico nas vias paulistanas, pode resultar na queda e atropelamento do motociclista, invariavelmente com graves consequências. E isto ocorre com relativa frequência.

Medidas que podem ser tomadas para a melhoria da situação atual

São três os principais fatores analisados na ocorrência de acidentes de trânsito: o fator humano, o fator veículo e o fator via / meio ambiente.

Para a diminuição dos acidentes de motocicletas devem ser implementadas medidas que contemplem esses três fatores, senão vejamos:

Fator humano - É de vital importância o treinamento e conscientização dos usuários desses veículos. E esta deve ser uma preocupação das próprias empresas prestadoras de serviços de motofrete e mesmo dos profissionais autônomos, tendo em vista o retorno seguro do investimento.

Há registros de que empresas que investiram no treinamento de direção defensiva dos seus colaboradores obtiveram redução de 70% no número de acidentes na frota;

Fator veículo - A norma brasileira, baseada na norma européia, que regulamenta a fabricação dos espelhos retrovisores dos automóveis, não estabelece limites para os raios de curvatura dos espelhos convexos.

Esta liberalização tem levado as montadoras de automóveis a construir veículos com espelhos retrovisores cada vez menores, o que leva o fabricante do dispositivo a utilizar espelhos convexos com raios de curvatura também cada vez menores para propiciar a retrovisão necessária para o atendimento da legislação, pelo menos no que se refere ao campo de visão do observador.

Com isto, os objetos vistos através destes espelhos tornam-se figuras mais distantes do que realmente são, comprometendo cada vez mais a segurança dos usuários das vias.

Neste contexto, é necessário o estabelecimento de limites para a convexidade dos espelhos, de forma a minimizar o efeito perverso deste artifício tecnológico. Para tanto é necessário apoio legal.

No que se refere à regulamentação dos espelhos retrovisores, a legislação não estabelece parâmetros

CÓPIA

Folha nº 20

do

Minam D. Aguiar P.

Reg. C. 8675-4

DSV.00:

Processo nº 013/03

para o correto posicionamento do dispositivo, tanto para o automóvel quanto para a motocicleta. Esta falha contribui para a perda parcial da retrovisão do condutor, que nem sempre está atento, a esse detalhe, principalmente porque a qualidade da retrovisão não é objeto de verificação de agentes fiscalizadores do trânsito, como é o caso da luz de seta, por exemplo, cujo bom funcionamento é obrigatório.

Sendo assim, há que se prever dispositivos legais para regulamentar a forma de uso do equipamento, como também controlar os parâmetros de convexidade dos espelhos.

Fator via / meio ambiente - Até meados da década passada a motocicleta não constituía fator de preocupação dos técnicos de trânsito, a não ser pela gravidade dos acidentes sobejamente conhecida. Na época, a participação do veículo na frota de veículos circulante da cidade de São Paulo girava em torno de 3%.

No entanto, desde o ano de 1995 experimenta-se um constante crescimento deste índice, sendo que nos dias atuais esta participação é da ordem de 7%, em média.

Em alguns corredores da cidade a composição do tráfego conta com 15% de motocicletas do volume total de veículos nos horários de pico. No corredor viário formado pelas avenidas 23 de Maio, Rubem Berta e Moreira Guimarães, nos horários de maior carregamento do tráfego circulam cerca de 1000 motos por hora e por sentido de circulação.

Estes números sugerem uma reflexão sobre o papel da motocicleta no cotidiano da cidade.

Se por um lado representa uma grande preocupação devido ao perigo potencial de acidente que a caracteriza, por outro lado este veículo propicia deslocamentos impensáveis para outros tipos de veículos - até mesmo o helicóptero - que, a despeito do alto valor agregado do equipamento, nem sempre consegue cumprir, por motivos óbvios, a sua principal função que é o transporte rápido.

É importante o papel da motocicleta na absorção da mão de obra deslocada por contingências econômicas conjunturais e de difícil reversão. Estima-se que 220.000 são utilizadas no serviço de entrega, auxiliando na movimentação da economia da cidade.

É impensável a sobrevivência de algumas empresas sem a utilização de motocicletas.

Outro fato bastante importante é que a motocicleta ocupa área inferior ao do automóvel no leito viário ao

cumprir uma função, digamos, "mais social" do que o deslocamento solitário de um executivo no seu automóvel, na lentidão do trânsito.

Para exemplificar, tome-se o seguinte exemplo:

Como vimos anteriormente, a taxa de ocupação da motocicleta na cidade de São Paulo, isto é, o número de passageiros transportado por veículo é de 1,17. E deve-se observar ainda que, quando não transporta passageiro, a motocicleta transporta, quase sempre, bens ou documentos.

A média histórica de ocupação de automóveis na cidade é de 1,5 passageiros por veículo.

Comparando-se estas taxas de ocupação e os espaços ocupados no leito viário por uma motocicleta padrão e um automóvel tamanho médio, temos:

- Automóvel VW Parati
- Comprimento: 4,40m; Largura: 1,85m
- Área ocupada (projeção): 8,14m²
- Moto Honda modelo CG 125 - Titan
- Comprimento: 1,98m; Largura: 0,73m.
- Área ocupada (projeção): 1,45m²

Comparando-se a taxa de ocupação de usuários / área ocupada no leito viário, para ambos os veículos, temos:

- Taxa de ocupação do leito viário para ocupantes de automóvel: 5,42m²
- Taxa de ocupação do leito viário para ocupantes de motocicletas: 1,246m²

Conclui-se que neste quesito o conjunto moto-condutor / passageiro ocupa área do leito viário 82% menor que o conjunto carro-condutor / passageiro.

19
2003.03.06-303-0
Proc.
19-000000

Tendo em vista o crescimento contínuo da demanda e as previsões de irreversibilidade - pelo menos no curto e médio prazos - do quadro instalado, há que se prever a preparação de uma infra-estrutura viária adequada para o seu deslocamento na malha viária da cidade, sobretudo quando o número de mortos em decorrência dos acidentes envolvendo motocicletas atingiu a marca de 293 óbitos no ano de 1999. Isto sem contar os feridos com seqüelas permanentes - próprio dos sobreviventes de graves acidentes com motos -; gastos com hospitalização etc.

Os deslocamentos na malha viária da cidade de São Paulo estão a cada dia mais difíceis.

Isto, ocorre devido ao aumento da frota de automóveis e a ausência de uma política de integração adequada dos modos de transporte de forma a atender os reais interesses dos usuários, e da ausência de priorização de investimentos nos transportes públicos.

As denominadas "deseconomias" são frutos desta falta de mobilidade, que afeta todos os segmentos do transporte urbano, com exceção da motocicleta, o único meio de transporte capaz de vencer estas barreiras.

Neste contexto, o segmento de transporte de pequenas cargas encontrou na motocicleta a solução para os seus problemas operacionais a custos relativamente baixos.

As mudanças que estão ocorrendo na base da força produtiva da cidade, ou seja o deslocamento das atividades para o setor de serviços, propiciam o ambiente ideal para o crescimento dessa demanda.

Em sobreposição a este fato, a disponibilidade de mão de obra não especializada - tanto de jovens que iniciam no mercado de trabalho quanto de profissionais expulsos de segmentos mais competitivos alimenta com fartura o crescimento desse mercado.

É importante lembrar que a aquisição de motocicletas está sendo bastante facilitada pelas montadoras, que disponibilizam planos de financiamento adequados aos ganhos da maioria dos jovens que se dispõem a enfrentar a maratona do trânsito da capital. Compra-se uma motocicleta "zero", como se diz, desembolsando-se de 5 a 10% do rendimento mensal obtido com serviços abundantemente oferecidos. E uma vez de posse de uma motocicleta, o usuário adquire também a facilidade de locomoção para o atendimento das suas necessidades pessoais, inclusive lazer.

Outro fator contribuinte para o previsível aumento da demanda é o elevado custo dos combustíveis.

Também neste quesito a motocicleta encontra campo fértil para o aumento da sua utilização, tendo em vista o seu baixo consumo.

Recentemente o sindicato que representa a categoria de "motoboy's" na cidade de São Paulo celebrou convênio com a Caixa Econômica Federal, que disponibilizou linha de crédito para o financiamento de 160.000 novas motocicletas à categoria com juros subsidiados.

Estas considerações permitem avaliar que este segmento tende a continuar crescendo e as conseqüências deste crescimento passam necessariamente pelo aumento do número dos graves acidentes, próprios do equipamento.

Sendo assim, além dos investimentos em educação, fiscalização e inovações tecnológicas no fator veículo, há que se considerar também a necessidade de adequações no fator via, este o único de responsabilidade exclusiva do poder público, de forma a melhorar a convivência deste com os outros modais de transporte, com previsíveis reflexos positivos nas condições de segurança dos usuários de motocicletas.

O lado mais seguro da via para o trânsito de motocicletas

No caso de automóveis alinhados ao longo de um corredor viário, a probabilidade de alternância de faixas é, a princípio, igual, tanto para os veículos da fila à esquerda quanto para os perfilados do lado direito da linha de balizamento que divide as faixas.

Considerando-se ainda o caso de motocicletas deslocando-se sobre esta linha e as ponderações: convexidade mais acentuada para espelhos do lado direito, a falta de hábito de uso desse equipamento, a área de sombra de visibilidade maior deste lado etc., apontam para uma condução mais segura para os motociclistas que transitam do lado esquerdo dos automóveis.

Avançando-se um pouco mais na questão, no caso de não se ter fila de automóveis do lado esquerdo, elimina-se também, obviamente, a possibilidade de troca de faixa para uma das filas. Desta forma elimina-se totalmente a probabilidade de acidentes por "invasão" na trajetória da motocicleta por veículos provenientes do lado esquerdo da pista, o que é altamente desejável,

COPIA

A diminuição da largura do guidom e uso inadequado dos espelhos retrovisores das motocicletas

Folha nº 31
Processo nº 013/02
Elaine Gonçalves Gaviola
Reg. 100.465
Reg. OET 8675-4
BSV 001
Ministro Dr. Celso de Figueiredo Pinto

Uma cena bastante comum nos dias atuais é a de "motoboys" deslocando-se entre fileiras de automóveis parados ou muito lentos.

Não raramente são danificados espelhos retrovisores dos automóveis: ou pelo choque do guidom das motos ou ainda pela ação deliberada de maus motociclistas que consideram "invasão de território" um carro mal alinhado na fila. Nestes casos usa-se o próprio pé ou o do carona para "remover a interferência".

Um artifício usado por alguns "motoboys" para minimizar o problema é a diminuição da largura do guidom das motocicletas. Com isso, o deslocamento entre as fileiras de carros torna-se mais fácil.

Além dessa improvisação que por si só já representa perda para as condições de conforto ergonômico e segurança do usuário, um outro artifício bastante usado pode estar contribuindo para a ocorrência de acidentes envolvendo motocicletas. Trata-se da substituição dos espelhos das motos, originais de fábrica, por outros de menores dimensões. Além desta outra improvisação soma-se ainda o reposicionamento desses dispositivos para o lado interno do conjunto



moto-condutor. Com isto pode-se evitar o choque desses espelhos com a carroceria de outros veículos; no entanto, em muitos casos perde-se a retrovisão.

Na situação de mudança de faixa, a falta da retrovisão do motociclista pode ocasionar o abalroamento da moto, seguido de queda e atropelamento do condutor por outro veículo em aproximação com velocidade superior à da motocicleta.

O artifício da convexidade em espelhos retrovisores também é utilizado para as motocicletas. A exemplo do que ocorre com os automóveis, este efeito também é prejudicial para a avaliação da real distância dos outros veículos em aproximação pela parte traseira da moto.

O somatório dos artifícios aqui explicitados, ou seja, o "encolhimento" do guidom; a alteração das características originais dos espelhos e o efeito da convexidade dos dispositivos - além da imprudência dos condutores - podem estar contribuindo para a ocorrência dos graves acidentes envolvendo motocicletas.



Espelho Plano 10,0m



Espelho Convexo 10,0m



Espelho Plano 15,0m



Espelho Convexo 15,0m



Espelho Plano 20,0m



Espelho Convexo 20,0m



Espelho Plano 25,0m



Espelho Convexo 25,0m

CÓPIA

2003-0306303-0

Miriam D. Queiroz P.
Reg. CET 86754
DSV.001

Pode-se creditar parte das "fechadas" dos automóveis sobre as motocicletas ao "erro de cálculo" realizado instintivamente pelo cérebro do motorista por conta do equivocado julgamento da distância do objeto. Ao mudar de faixa, o automóvel intercepta a trajetória da moto.

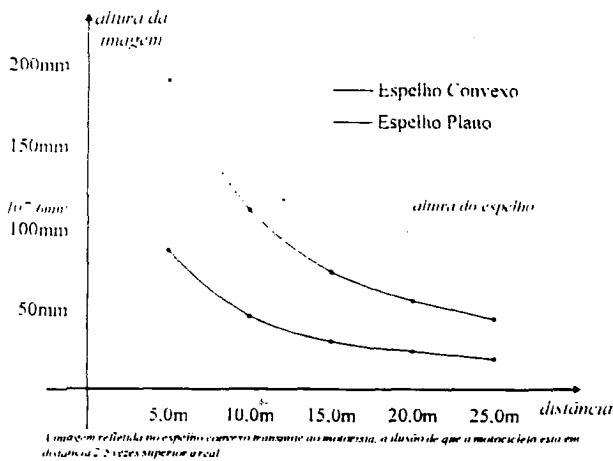
As ilustrações a seguir mostram teste realizado com figura medindo 0.40m x 1.0m, fotografada através do espelho retrovisor direito (retrovisão), a partir da posição do motorista num veículo GM - Corsa.

Foram realizadas duas seqüências de fotos do objeto (plano vertical), para espelho convexo com raio de curvatura de 1300mm e para espelho plano. O objeto fora colocado em pontos distantes 5.0; 10.0; 15.0; 20.0 e 25.0 metros do plano do espelho retrovisor.

No caso do espelho plano, para as distâncias de 5.0 e 10.0 metros, sobrepôs-se uma folha de papel medindo 0.210x0.297 metros (folha tamanho A4) de forma a garantir os parâmetros comparativos, tendo em vista a insuficiência do campo visual obtido para a cobertura total da figura original.

Adiante, o gráfico comparativo para as alturas reais da figura (mm) e as distâncias (real, no caso do espelho plano e equivalente para o espelho convexo).

Curvas resultantes da relação altura da imagem x distância do objeto



Além dos problemas relativos ao tamanho da imagem formada no espelho, deve-se ficar atento também ao fato de que a visualização da motocicleta deslocando-se no sentido do retrovisor; isto é, vista frontal do conjunto moto - condutor, não proporciona ao motorista a noção da velocidade desenvolvida pela moto; pré requisito para uma mudança de faixa dentro de uma margem de segurança. Isto ocorre devido à ausência de pontos referenciais para a monitoração do deslocamento da moto.

Outro aspecto a considerar é que o conjunto moto condutor apresenta área frontal equivalente a aproximadamente 1/3 da área ocupada por um automóvel. Este fato também contribui para a dificuldade de visualização do objeto através dos espelhos.



Espelho Plano 5,0m



Espelho Convexo 5,0m

Folha nº 302 do
Processo nº 013/02
Elaine Gonçalves Gavioli
Data: 10.09.05

O "Cone Cego" e o uso dos espelhos laterais

O "cone cego" ou "ponto cego" como se diz, compromete a segurança das motocicletas que trafegam entre filas de carros. São as regiões onde os objetos "somem" do campo de visão do motorista. No caso em questão, o motorista não consegue ver ou perceber a presença da motocicleta trafegando junto ao automóvel.

Ao se observar a conduta dos motoristas no trânsito, percebe-se que, de uma maneira geral, estes utilizam mais freqüentemente o retrovisor externo do lado esquerdo e sub utilizam o do lado direito. É bem provável que o principal motivo para que isto ocorra seja o fato de que, até pouco tempo atrás, o dispositivo era tratado como um "acessório opcional".

O atual Código de Trânsito Brasileiro, em vigor desde janeiro de 1998, tratou de reparar a falha tornando obrigatório o equipamento.

No entanto, grande parte da frota nacional circulou por anos a fio sem o espelho do lado direito. O usuário, por falta de hábito, acaba por não fazer uso do dispositivo na sua plenitude, até mesmo nos dias atuais, quando a sua presença já é obrigatória por força de lei. Na verdade trata-se de importante equipamento de segurança, cujo uso adequado pode evitar acidentes.

Os Espelhos Retrovisores Convexos - O Anexo I da resolução n.º 636/84 do CONTRAN estabelece os "requisitos para o desempenho e fixação de espelhos retrovisores, tais que proporcionem proteção contra impactos e ao condutor uma retrovisão clara e desobstruída."

A convexidade - curvatura externa ao plano do espelho tem como objetivo a ampliação do campo visual do motorista. Essa ampliação é necessária para compensar a diminuição do ângulo de visão, que ocorre devido a distância entre o espelho retrovisor e os olhos do observador.

Caso não fosse usado esse artifício, os espelhos retrovisores externos seriam excessivamente grandes, esteticamente incompatíveis com o "design" atual dos automóveis, sem contar os prejuízos para a aerodinâmica dos veículos.

Os automóveis de fabricação nacional são equipados, na sua maioria, com espelhos retrovisores planos do lado esquerdo e convexos do lado direito.

No caso do espelho do lado direito, a distância deste

para o observador - o motorista - é maior, quando comparada com o espelho do lado esquerdo. Daí a necessidade de se ter, pelo menos do lado direito, espelho convexo. Prevê-se que num futuro próximo todos os automóveis nacionais estejam equipados com espelhos convexos, também do lado esquerdo, a exemplo do que ocorre com a maioria dos importados.

O problema que se apresenta é que, com a convexidade, tem-se a ilusão de que o objeto refletido no espelho esteja em distância superior à real. E é ainda mais grave quando sabe-se que para cada modelo de automóvel, - devido à ergonomia e às diferentes medidas de carrocerias existentes - tem-se espelhos com convexidades específicas. Com isso, objetos posicionados na mesma distância com relação ao espelho retrovisor externo apresentam imagens de tamanhos diferentes para cada modelo de veículo.

No caso específico de corredores viários, motocicletas deslocando-se sobre o balizamento das vias, quando vistas pelo condutor do automóvel através do espelho retrovisor externo, tornam-se objetos virtualmente mais distantes que a realidade. E nessas condições, a avaliação da real distância de posicionamento da motocicleta, torna-se praticamente impossível de ser realizada pelo cérebro humano no intervalo de tempo requerido.

Alguns modelos de carros produzidos no exterior - ou mesmo no Brasil - por exigência da legislação de países importadores, são equipados com espelhos convexos onde, no próprio espelho, está estampada inscrição de advertência chamando a atenção do usuário para o fenômeno.



"Objects in mirror are closer than they appear"

"Objetos no espelho estão mais perto do que parecem"

CÓPIA

Folha nº 23

Miriam Drequecel F.
Reg. CET: 86754

pois sabe-se que uma simples "fechada" de um automóvel pode resultar no desequilíbrio do conjunto motocondutor, seguido por queda e atropelamento por outros veículos, com graves consequências para o motociclista. Daí o elevado número de mortos em acidentes desta natureza.

Considerando-se, ainda que, em faixa exclusiva devidamente sinalizada, pode-se considerar também quase nula a probabilidade de interceptação da trajetória da motocicleta por invasão proveniente do lado direito da pista.

A faixa exclusiva pode ser conseguida, na maioria dos casos, na simples subtração de parte das faixas destinadas ao tráfego geral, que na linguagem técnica é denominada "MULV", ou seja: Máxima Utilização do Leito Viário, medida esta já adotada em várias vias da cidade de São Paulo com vistas a ampliar a capacidade de escoamento.

Além do aspecto econômico favorável na utilização de MULV, recente avaliação realizada pela Companhia de Engenharia de Tráfego-CET sobre acidentes com motocicletas na avenida Rebouças, no trecho onde a medida foi adotada, sugeriu diminuição dos acidentes. Avalia-se que isto ocorre devido à dificuldade do motociclista percolar entre os carros em corredores mais estreitos. Nestes casos, por falta da faixa exclusiva onde certamente estaria concentrada a maioria das motocicletas, estas tendem a permanecer na faixa do automóvel mesmo no caso do tráfego lento ou congestionado.

Com essas considerações deduz-se que, nos corredores viários onde ocorre grande disputa pelo espaço no leito viário, o local mais adequado para o trânsito de motocicletas é: do lado esquerdo da via, junto ao canteiro central, em faixa reservada e devidamente sinalizada.

Certamente pode-se questionar a segurança da operação de saída da faixa da esquerda para a lateral da pista ou para uma via transversal, por conta da necessidade de entrelaçamento da motocicleta com um número maior de veículos.

Isto realmente pode ocorrer; porém, neste caso o motorista teria a visualização da motocicleta à sua frente, e este cenário aponta para uma situação de menor risco se comparada com a situação da moto trafegando entre as filas de carros, com as dificuldades de visualização e percepção já descritas. Na situação proposta, a segurança da operação depende muito mais do comportamento do motociclista.

CONCLUSÃO

A convivência entre a motocicleta e os demais veículos no trânsito urbano nunca foi vista com bons olhos sob o aspecto de segurança viária, mesmo quando o equipamento era pouco utilizado, em comparação com o automóvel.

Nos dias atuais, quando a implementação do recente Código de Trânsito Brasileiro; a obrigatoriedade do uso do cinto de segurança; e o capacete no caso dos motociclistas - e a implementação de programas mais eficientes de fiscalização têm contribuído para a diminuição do número de mortos e feridos graves de uma maneira geral, constata-se que o número de mortos por acidentes envolvendo motocicletas continua em curva ascendente, acompanhando a tendência de crescimento da utilização do equipamento.

Neste contexto, é importante a participação de todos os segmentos envolvidos na questão para a solução do problema; porém, depende mais precisamente do poder público a preparação do leito viário para receber de maneira adequada a legião de usuários de motocicletas, clientes da Administração Municipal, assim como os usuários de automóveis.

A implantação de faixas seletivas de motocicletas nos grandes corredores viários, além de atender o interesse do próprio motociclista no que se refere a sua própria segurança, certamente irá contemplar o interesse dos motoristas, que no dia a dia do trânsito das grandes metrópoles se vêm envolvidos por uma acirrada disputa pelo espaço no leito viário, cujo resultado gera insatisfação de ambas as partes.

Luis Antônio Seraphim (seraphim@cetnet.cetsp.com.br) - Assessor técnico da presidência da CET -
Companhia de Engenharia de Tráfego - SP. Coordenador da Divisão de Transporte do Instituto de Engenharia

...sistema em in-
dicar serviço na internet
que ela não conhece.

VEÍCULOS

Veja teste de 2 minivans

A Zafira, da Chevrolet,
derrotou a Renault Scé-
nic por um triz na com-
paração feita entre as
duas novas minivans
brasileiras. A primeira é
mais versátil; a outra,
mais ágil. **Págs. 1 e 14**

Folha nº 34

Processo nº 013/03
Elaine Gonçalves Gavioli
Reg. 100.465

ATMOSFERA

Pág. C2

☀ Predomínio de sol

Mínima... 22°C Máxima... 32°C
Anteontem... 16,5°C Anteontem... 24,9°C
Fonte: Inpe e Inmet

ÍNDICE

OPINIÃO... A2 e A3	ESPORTE... D1 e D8
Erramos... A3	Agenda... D7
Painel do Leitor... A3	Futebol... D6
Tend./Debates... A3	Painel FC... D2
BRASIL... A4 e A12	Placar... D6 e D7
Elio Gaspari... A9	Tostão... D7
Janio de Freitas... A5	MAIS... Glória... Págs. 24 e 27
Ombudsman... A8	TV FOLHA... Astrologia... Pág. 15
Painel... A4	Quadrinhos... Pág. 15
MUNDO... A13 e A18	Esta edição tem
Multimídia... A18	238 Páginas
CIÊNCIA... A19	Incluem 28 de Mais; 86 de
DINHEIRO... B1 e B8	Classificados; 16 de TV
Luis Nassif... B3	Folha; 60 de Revista da
Op. Econômica... B2	Folha; 4 de Acontece
Painel S/A... B2	564.386 exemplares
COTIDIANO... C1 e C8	
Atmosfera... C2	
Mortes... C4	
Saúde... C6	

CLASSIFICADOS

HOJE 86 PÁGINAS

CONSTRUÇÃO	1 A 6
EMPREGOS	1 A 24
IMÓVEIS	1 A 20
TUDO	1 A 6
VEÍCULOS	1 A 30

www.folha.com.br

ISSN 1414-5723



9 771414 572018



26310

NELSON LAZARA JÚNIOR
Assessor - SGM/ATL
OAB/SP Nº 112.855

vadiu o cadeião de Pinheiros,
em São Paulo, e proporcionou
a fuga de 123 detentos. O grupo
vestia uniforme do Grupo de

civil e teria como objetivo res-
gatar membros do PCC (Pri-
meiro Comando da Capital).
Até as 21h de ontem, só 16 pre-
sos haviam sido recapturados.

CÓPIA

Minim... 24... 5675-4... 00:00:00.
Rec. CN 5675-4... 00:00:00.
Lado de Almeida/Folha Imagem



PERIGO EM DUAS RODAS Motoqueiros circulam entre
carros na av. 23 de Maio, em São Paulo; o número de motos
envolvidas em acidentes subiu 73,2% em cinco anos **Cotidiano**

OPINIÃO

EDITORIAIS

Leia "O tabu fiscal", sobre a
lei e os conflitos federativos; e
"Além dos livros", analisando
um símbolo tradicional do co-
nhecimento diante das novas
tecnologias. **Pág. A2**

MAIS

Livro não acaba na era digital

O historiador americano Ro-
bert Darnton discute o poder
das bibliotecas no tempo dos
livros eletrônicos. **Págs. 4 e 7**

RI
DA

tra
hi
ta
trê-
do
tro
34
par-
pró-
tant
port
ção
Estu-
most-
teme-

Ap-
a
cri-
pai

A pre-
ta Supl-
des par-
peruas-
como p-
taxa de
de tran-
por 440
gendo
pe de pe-
a prin-
rutas, diz
Para a Se-
tes, usuá-
pensa no

Matéria PL 13/2003. DAN



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

Folha nº 35
013/03
Elaine Gonçalves Gavioli
Reg. 100.465

CÓPIA

Folha de Informação nº 25

Miriam Drequecelier Pin.
Reg. CET: 8675-4
DSV.2

Do MEMO nº 144/03 – DSV.AJ

em 16/11/03 (a)

ROSA MARLENE PEDROSO EIRAS
Reg. CET: 9633-4
Aux. Adm.
DSV.2

DSV AJ – Sra. Assessora,

Conforme solicitado, informamos que a cópia do projeto de Lei nº 013/03 do Vereador Toninho Paiva, à fl. 02, foi encaminhada para análise e manifestação das áreas técnicas GPV/Normas, AST – Assessoria de Segurança do Trânsito - e ATE – Assessoria Técnica – da Cia. de Engenharia de Tráfego, cujo resumo dos pareceres segue abaixo:

- Já houve uma avaliação técnica referente ao assunto anteriormente, com a formação de uma comissão de especialistas técnicos nomeada por Ato do Presidente da CET, abordando aspectos relevantes das questões de segurança e fluidez do trânsito de motocicletas e sua interação com os demais veículos automotores na via pública (fl. 03);

- Foram apontados, neste Projeto de Lei, termos que não permitem uma definição exata do que se pretende (fl. 03)

- A proibição da circulação das motocicletas fora da faixa exclusiva proposta foi considerada técnica e operacionalmente inviável (fls. 03 e 04);

- Os principais corredores de tráfego da cidade estão prioritariamente comprometidos com a implantação do novo Sistema de Transporte Coletivo, constituindo-se no suporte para a Rede Integrada que se pretende;

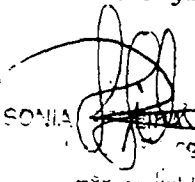
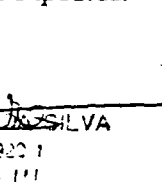
- Não existe clareza dos resultados esperados ou de benefícios a serem obtidos com a medida proposta no referido Projeto de Lei;

- Não existem parâmetros ou critérios de implantação de faixas exclusivas para motocicletas, nem normas técnicas de projeto, o que comprometeria a qualidade da proposta;

- A matéria foi considerada de caráter técnico e não como objeto de obrigatoriedade através de legislação específica;

- Em todos os pareceres foi recomendado o veto ao Projeto de Lei em pauta.

Dessa forma, reiteramos a manifestação das áreas consultadas, recomendando que o Projeto de Lei nº 013/03 do Vereador Toninho Paiva seja vetado, pelos motivos já expostos.

SONIA 
SONIA 
DSV. 2

DSV.2
SPS

NELSON LAZARA JÚNIOR
Assessor - SGM/ATL
OAB/SP Nº 112.355


ROSA MARLENE PEDROSO EIRAS
Reg. CET: 9633-4
Aux. Adm.
DSV.2



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

Miriam Drequeceler Pinto
Reg. CET. 8675-4
DSV.001

Folha de informação nº 21

d. 08/09/2015 nº 081/2003-ATL III em 22/09/2015 SANTOS

DSV- G
Sr. Diretor

CÓPIA

25
Folha nº 26
Processo nº 013/03
Elaine Gonçalves Gavioli
Reg. 100.465

REF.: Memorando nº 081/2003-ATL III

Assunto: Projeto de lei nº 13/03 sobre corredor para trânsito de motocicletas e outros

1- A Assessoria Técnico- Legislativa da Secretaria do Governo Municipal – SGM- ATL solicita pronunciamento conclusivo sobre o projeto de lei em epígrafe, que dispõe sobre demarcação de um corredor para o tráfego específico de motocicletas, motonetas e ciclomotores nas vias públicas de grande circulação do Município.

2- A área técnica do Departamento de Operação do Sistema Viário, DSV-2, recomenda o veto ao projeto apresentando pareceres das áreas técnicas consultadas demonstrando a inviabilidade da proposta.

3- Por seu turno, conforme pode-se observar nas manifestações técnicas, o transporte coletivo deve ter prioridade. Este entendimento é adequado com o que estabelece a Lei Orgânica do Município:

“ Art. 174- O sistema local de transporte deverá ser planejado, estruturado e operado de acordo com o Plano Diretor, respeitadas as interdependências com outros Município, o Estado e a União.

.....

§2º No planejamento e implantação do sistema de transportes urbanos de passageiros, incluídas as vias e a organização do tráfego, terão prioridade a circulação do pedestre e o transporte coletivo.”

4- Cumpre salientar ainda que o projeto contém vício de iniciativa pois cuida de matéria atinente à organização administrativa e orçamentária, de iniciativa privativa do Executivo conforme art. 37, §2º, inc.IV da Lei Orgânica do Município.

NELSON LAZARA JÚNIOR
Assessor - SGM/ATL
OAB/SP Nº 112.355



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

Processo nº 013/02

PAULON Calves Gaveo
27/09. 100.400 Miriam Urzúa e Pinto

Res. Lit. 8675-1

DSV.003

Folha de informação nº

d. Agua n° 21 H-CT

em / / (a) NEUSA, V. 12, N. 1, p. 100

ASS. TO: ADM
SMT/PSVIAT

5- É incabível que o Legislativo obrigue o Executivo a realizar medidas concretas e específicas, de sua competência privativa, como as do projeto de lei em tela, sob pena de ofensa ao princípio da independência entre os Poderes do Estado, consagrado no artigo 2º da Constituição Federal.

6- Mais, o Código já prevê a competência da autoridade de trânsito para “planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais e promover desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas”, conforme art.24, II, do Código de Trânsito Brasileiro – CTB.

7- Portanto, neste aspecto, a matéria é estritamente administrativa, não necessitando ser tratada por lei.

8- O art.3º do projeto estabelece que as motocicletas, motonetas e ciclomotores somente poderão ser conduzidos por portadores da Carteira Nacional da habilitação do Conselho Nacional de Trânsito.

9- Saliento, neste ponto, que a Constituição Federal, artigo 22, inciso XI, atribui competência privativa à União para legislar sobre trânsito e transporte e o CTB, por seu turno, já estabelece normas a respeito da habilitação, no capítulo XIX, dispondo, inclusive, sobre a obrigatoriedade de porte da Permissão para Dirigir ou da Carteira Nacional de Habilitação quando o condutor estiver à direção do veículo (art. 159, §1º).

10- Ademais, conforme o CTB, compete ao Conselho Nacional de Trânsito- CONTRAN, normatizar os procedimentos sobre a aprendizagem, habilitação e expedição de documentos de condutores(art.12,X), ao órgão máximo executivo de trânsito da União estabelecer procedimentos sobre a aprendizagem e habilitação de condutores de veículos (art.19,VI) e aos órgãos executivos de trânsito dos Estados, no âmbito de sua circunscrição, realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação, aperfeiçoamento, reciclagem e suspensão de condutores, expedir e cassar Licença de Aprendizagem, Permissão para Dirigir e Carteira Nacional de Habilitação, mediante delegação do órgão federal competente (artigo 22, II).

11- O Contran, por sua vez, disciplina a matéria de documentos de habilitação nas Resoluções nº 13/98, 50/98, 93/99 e 98/99.

NELSON LAZARA JÚNIOR
Assessor - SGM/ATL
OAB/SP Nº 112.355



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

Miniam Dreyer Pinto
Reg. C.T. 8675-4
DSV.00:

Folha de informação nº 23

d. Juliana nº 081 ATL em 17 / 4 / 2003 (NELSON LAZARA JÚNIOR) SANTOS

CÓPIA

Ass. de Jm.
SANTOS/AT

12- Assim, não cabe ao Município tratar do porte obrigatório destes documentos conforme proposto no projeto.

13- Por todas as razões expostas entendo que impõe-se o veto ao projeto de lei em tela. A sua consideração.

São Paulo, 17 de abril de 2003

Folha nº 38 60
Processo nº 013/03
Elaine Gonçalves Gavioli
Reg. 100.465


Leni Maria Juocys
DSV.AJ

Folha 27
2003.0.306.303.0


NELSON LAZARA JÚNIOR
Assessor - SGM/ATL
OAB/SP Nº 112.355



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

fls. 53

Miniam Drequedelir Pinto
Reg. CET. 8675-4
DSV.001

Folha de informação nº 24

d. 19/04/2003 nº 476 III em. / / (a) NELSON LAZARA JÚNIOR MARIA DOS SANTOS

Ass. Tec. Adm.
SMT/DSV/AT

CÓPIA

SMT-G
Chefia de Gabinete

23
2003-0-306-303-0

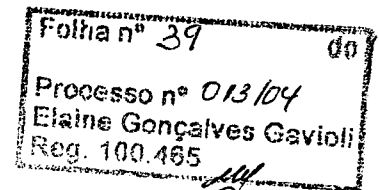
REF.: Memorando nº 081/2003-ATL III

Assunto: Projeto de lei nº 13/03 sobre corredor para trânsito de motocicletas e outros

Encaminho este expediente com a manifestação da área técnica e da assistência jurídica deste Departamento, com as quais concordo, propondo o veto ao projeto de lei em epígrafe.

São Paulo, de abril de 2003

Valdir Cardoso Neves
Diretor do DSV



NELSON LAZARA JÚNIOR
Assessor - SGM/ATL
OAB/SP Nº 112.355



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

fls. 54

d. n.º em 29, 04, 03 (a)

Folha de informação n.º 30

CARLOS EDUARDO SOAVENTURA
Administrativo - R.F. 630.597.1 00
SMT. GR

COPIA

Do Memorando n.º 081/2003-ATL III

Int.: SGM-ATL

Ass.: Referente ao Projeto de Lei n.º 13/03

Inf. n.º 1616/03

29
203 0.306-303
A

SGM/ATL

Sr. Assessora Chefe

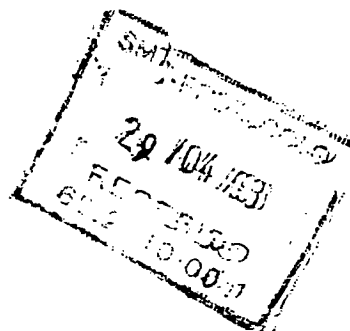
Dr.ª June A. de Mello

Folha n.º 40 do
Processo n.º 013/03
Elaine Gonçalves Gavioli
Reg. 100.465

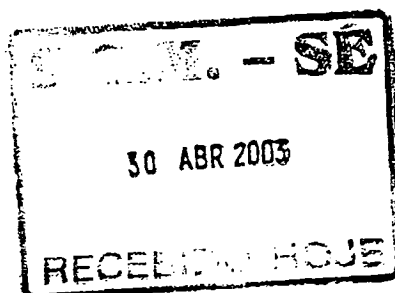
Restituímos o presente com as informações prestadas pela Companhia de Engenharia de Tráfego - CET, às fls. 08/17 e pelo Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV às fls. 25/29, que acolhemos.

25/04/03

Daniel Santos
Chefe de Gabinete
SMT

TTK/ceb
gbc49

NELSON LAZARA JÚNIOR
Assessor - SGM/ATL
OAB/SP N.º 112.355





PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

Folha de informação nº.....

d..... nº..... em 05/12/03 (a).....

CÓPIA

CARLOS EDUARDO BOAVENTURA
Ag. Administrativo - R.F. 630.597.100
SMT. 001

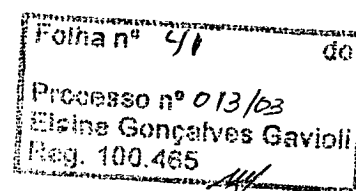
Do Processo n.º 2003-0.306.303-0

Int .: Comissão de Finanças e Orçamento.

Ass.: Pedido de Subsídios referentes ao PL n.º 13/2003, de autoria dos Vereadores Toninho Paiva e Gilson Barreto.

Inf. n.º 4700/03

DSV.G
Sr. Diretor



Nos termos do despacho de fls. 30, da SGM/ATL, para as providências julgadas cabíveis

04/12/03

Geni Felipe
Geni Felipe
Chefe de Gabinete Substº
SMT

TTK/mec
Gbc49

Nelson Lazara Júnior
NELSON LAZARA JÚNIOR
Assessor - SGM/ATL
OAB/SP Nº 112.355

DSV.GAB nº 1157
Data 08/12/03
Por [assinatura]



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SMT/DSV.G Departamento de Operação do Sistema Viário

Folha de informação nº 32

do processo n.º 2003-0.306.303-0, Secretaria do Governo Municipal,
em 08/12/03

CÓPIA

Rita C.M.Nunes
Ass.Adm.Reg.9312-2

DSV.AJ – Sra. Assistente

Folha nº 42	do
Processo nº 013/03	
Elaine Gonçalves Gavioli	
Reg. 100.465	

Encaminhamos o presente para manifestação conforme requerido às fls. 30.

DSV/GAB., em 08/12/03.

Valdir Cardoso Neves
Diretor do DSV

DEP. DE OPER. DO SMT - SA VIÁRIO
09 DEZ 2003
2841 AP
ENTRADA

NELSON LAZARA JÚNIOR
Assessor - SGM/ATL
OAB/SP Nº 112.355



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES - SMT
DEPARTAMENTO DE OPERAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO -

Folha nº 43	157
Processo nº 013/03	
Elaine Gonçalves Gavioli	
DSV. 100.465	

Folha de informação nº...33.....

Do PA nº 2003.0306.303-0......./...../.....

CÓPIA

Denise Gleice Gonçalves
R.F. 729.548.1.00
A.T.A. - DSV.AJ

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo
Comissão de Finanças e Orçamento

Assunto: Pedido de subsídios referentes ao PL nº 13/2003,
de autoria dos Vereadores Toninho Paiva e Gilson Barreto.

DSV.G

Sr. Diretor

Trata-se de processo administrativo referente ao projeto de lei nº 13/03 que dispõe sobre a demarcação de um corredor para o tráfego específico de motocicletas, motonetas e ciclomotores nas vias públicas de grande circulação do Município.

A Assessoria Técnico-Legislativa da Secretaria do Governo Municipal-SGM-ATL anexou cópias de manifestações anteriores desta Secretaria, solicitando resposta aos quesitos apresentados às fls. 05.

Assim, passamos a nos manifestar quanto aos quesitos formulados pela Assessoria Técnico Legislativa da Secretaria do Governo Municipal:

1º) Há estudos na Prefeitura a respeito do assunto?

Sim, há estudos que foram elaborados pelas áreas técnicas da Companhia de Engenharia de Tráfego-CET por ocasião da apresentação do PL nº 293/95, conforme cópias juntadas às fls. 07/23. Existe inclusive, uma Comissão de especialistas técnicos que foi constituída por força de Ato do Presidente da Companhia nº 040/01 de 21/09/01 que resultou no primeiro relatório que aborda aspectos técnicos relevantes e considerações sobre a criação de faixas exclusivas para o trânsito de motocicletas.

NELSON LAZARA JÚNIOR
Assessor - SGM/ATL
OAB/SP Nº 112.355



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES - SMT
DEPARTAMENTO DE OPERAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO - DSV

2003-0306303 fls. 58
Denise Elaine Gonçalves
R.F. 729.548.1.00
A.T.A. - DSV.AJ

CÓPIA

2º) Qual a repercussão financeira com a implementação da propositura?

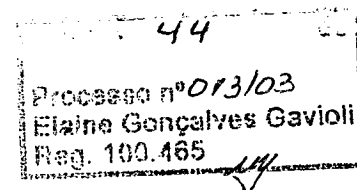
A nosso ver, este quesito deve ser respondido pela Assessoria Econômico Financeira-AEF da Secretaria Municipal de Transportes-SMT, em razão da especificidade da matéria.

3º) Qual a opinião do Executivo sobre o projeto?

De acordo com a manifestação da área técnica deste Departamento às fls. 24 e o parecer exarado por esta Assistência Jurídica às fls. 25/27 que foi acolhido pela Chefia de Gabinete da Secretaria Municipal de Transportes-SMT às fls. 29, opinou-se pelo veto ao projeto de lei em epígrafe, nos termos das razões técnicas e jurídicas apresentadas.

Era o que nos competia.

À sua consideração.



São Paulo, 10 de dezembro de 2003.

ANA PAULA SIQUEIRA DOS SANTOS
Assistência Jurídica - DSV

NELSON LAZARA JÚNIOR
Assessor SGM/ATL
OAB/SP Nº 112.355



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES - SMT
DEPARTAMENTO DE OPERAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO - DSV

CÓPIA

Processo nº 013/03
Elaine Gonçalves Gavioli
Reg. 100.465

Folha de informação nº 34

Do PA nº 2003.0306.303-0......./.../...

Denise Gleite Gonçalves
R.F. 729.548.1.00
A.T.A. - DSV.AJ

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo
Comissão de Finanças e Orçamento

Assunto: Pedido de subsídios referentes ao PL nº 13/2003,
de autoria dos Vereadores Toninho Paiva e Gilson Barreto.

SMT.G

Sr. Chefe de Gabinete

Com a manifestação da Assistência Jurídica
deste Departamento, que acolho, para ciência e
prosseguimento, sugerindo, s.m.j., o envio à Assessoria
Econômica Financeira-AEF para resposta ao segundo quesito
apresentado.

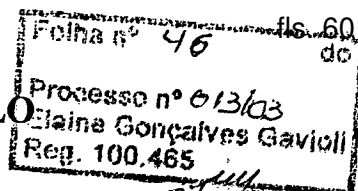
São Paulo, 10 de dezembro de 2003.

VALDIR CARDOSO NEVES
Diretor do DSV

NELSON LAZARA JÚNIOR
Assessor - SGM/ATL
OAB/SP Nº 112.355



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
URGENTE



Folha de informação nº.....

d.....nº.....em 15/12/03 (a)

CARLOS EDUARDO A. AVENTURA
Ag. Administrativo - SMT. 001
SMT. 001

Do processo nº 2003-0.306.303-0

Int .: SGM/ATL

Ass.: Ref. ao Projeto de Lei 13/03

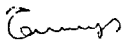
Inf. nº 4804/03

CÓPIA

SMT.AEF
Sr. Assessor

Nos termos do despacho de fls. 35, do DSV, para análise e manifestação quanto ao mérito.

11/12/03


Geni Felipe
Chefe de Gabinete Substº
SMT

ttk
gbc95


NELSON LAZARA JÚNIOR
Assessor - SGM/ATL
OAB/SP Nº 112.355



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES

Folha nº 142 do
Processo nº 013/03
Folha de Informação em Gonçalves Gavioli
Reg. 100.465
CARLOS...
Ass. Econômico Financeiro
SMT-AEF

Do processo nº 2003-0.306.303-0 em 16/12/03

(a)

INT.: Câmara Municipal de São Paulo
Comissão de Finanças e Orçamento

ASS.: Pedido de subsídios referentes ao PL nº 13/2003, de autoria dos
Vereadores Toninho Paiva e Gilson Barreto.

CÓPIA

Senhor Chefe de Gabinete

Reportamo-nos ao assunto tratado no presente, para esclarecer que, em decorrência da publicação da Portaria SF nº 101/03 que trata do encerramento do exercício de 2003, nada há que se fazer quanto a disponibilização de recursos para o pedido em questão.

Esclarecemos que o projeto não foi previsto em orçamento para o exercício de 2004 e que, não foi estabelecido parâmetro de valores para viabilizar a análise, sendo que o mesmo deverá ser fornecido pela Assessoria Técnica de Engenharia da CET.

JAIR GRATON
Assessoria Econômico Financeira
SMT-AEF

NELSON LAZARA JÚNIOR
Assessor - SGM/ATL
OAB/SP Nº 112.355



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

URGENTE

Folha de informação nº.....

d.....nº.....em 17/12/2003(a)

autuado em 30/09/2015 00:00:00.
Folha nº 48 do s. 62
Processo nº 013/03
One Gonçalves Gavioli
Reg. 100.465

Do Processo nº 2003-0.306.303-0

Int.: SGM/ATL

Ass.: Projeto de Lei 13/03

Inf. n.º 4861/03

SGM/ATL

Sra. Assessora Chefe

Dra. June Alberici de Mello

COPIA

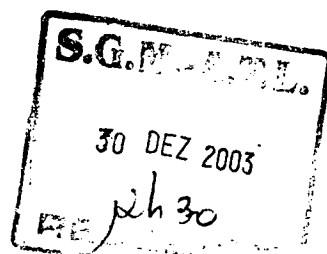
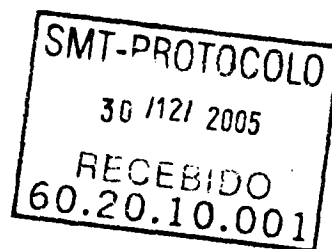
Restituímos o presente, com as informações do Departamento de Operação do Sistema Viário – DSV, às fls. 33 a 35, e da Assessoria Econômico Financeira – SMT.AEF, às fls. 37, que acolhemos.

16/12/03

Geni Felipe
Geni Felipe
Chefe de Gabinete Substº
SMT

rcçs
Gbc 95

Nelson Lazara Junior
NELSON LAZARA JÚNIOR
Assessor - SGM/ATL
OAB/SP Nº 112.355



Segue _____ juntado _____, nesta data
Documento _____ e papel de informação
Rubricado _____ e do folha _____ nº 49
Em 02/07/04 <i>MF</i>

RF 100.812

PUBLIQUE-SE EM

Publicado em 30/09/2015 00:00:00

Processo nº 013/03
Washington O. Viana
Reg. 100.812

fls. 64



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

16 - PAR
16- 0648/2004

PARECER Nº DA COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 13/2003

O presente projeto de lei, de autoria dos nobres Vereadores Toninho Paiva e Gilson Barreto, determina à Prefeitura do Município de São Paulo a demarcação de corredor exclusivo para o tráfego de motocicletas, motonetas e ciclomotores nas vias públicas de grande circulação – aquelas classificadas como tal pelos técnicos habilitados do órgão de trânsito competente. A circulação dos referidos veículos fora da área exclusiva sujeitará o infrator à imposição das penalidades previstas no Código de Trânsito Brasileiro.

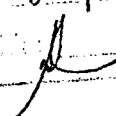
Quanto ao aspecto financeiro, nada há a opor à propositura, visto que as despesas de sua execução serão cobertas por dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Sala da Comissão de Finanças e Orçamento, em 30/06/04

Presidente

Relator

17 - RELCOM
17- 2113/2004

Publicado no DIÁRIO OFICIAL
 03 julho 2004
 269 4


A
 SGP-DI - Sra Superintendente
 Para as devidas providências
 08 de julho 2004


 ELAINE GONÇALVES GAVIOLI
 Secretária

Segue(m) juntado(s), nesta
 data, documento(s) e folha de
 informação nº 80
 Em 05/07/05
 Ass: 

Eva Podolski
 Assistente Parlamentar
 RF. 100.453



Câmara Municipal de São Paulo

SUBSECRETARIA DE APOIO LEGISLATIVO

Papel para informação, rubricado como folha nº 80
do processo n.º 01-13 de 2003 05/01 / 05 (a)

Eva Godolski
Assistente Parlamentar
RF. 100.453

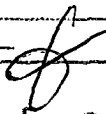
À SGP-33 – Sra. Supervisora:

Solicito arquivar o presente processo de acordo com o art. 275 do Regimento Interno (mudança de legislatura).

05 / 01 / 2005

Ângela Bordin Andreoni
Subsecretária de Apoio Legislativo
SGP-2

Segue(m) juntado(s), nesta
data, documento(s) e folha de
informações rubricados sob
nº 51/52 do 51
Em: 13/03/05
Ass: _____


Eva Podolski
Assistente Parlamentar
RF. 100.453



Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 13 de 13
proc. nº 13-0008/2005
Eva Podolski
Assistente Parlamentar
RF 000.453

DEFERIDO

13 - RDS
13-0008/2005

02 FEV 2005

REQUERIMENTO

PRESIDENTE

REQUEREMOS, nos termos regimentais, com base no disposto no § 2º do Artigo 275, do Regimento Interno da Câmara Municipal de São Paulo, o desarquivamento das seguintes proposições:

PLs nºs. 072/2004; 073/2004; 129/2004; 130/2004; 169/2004; 172/2004; 259/2004; 287/2004; 302/2004; 303/2004; 314/2004; 373/2004; 389/2004; 449/2004; 450/2004; 467/2004; 468/2004; 486/2004; 487/2004; 013/2003; 014/2003; 074/2003; 077/2003; 090/2003; 111/2003; 117/2003; 174/2003; 269/2003; 352/2003; 346/2003; 477/2003; 517/2003; 519/2003; 589/2003; 625/2003; 658/2003; 678/2003; 717/2003; 740/2003; 752/2003; 778/2003; 813/2003; 854/2003; 875/2003; 254/2002; 261/2002; 312/2002; 317/2002; 380/2002; 381/2002; 692/2002; 550/2001; 061/2000; 063/2000; 068/2000; 432/1999; 489/1999; 556/1999; 557/1999; 325/1998; 418/1998; 1012/1997.

Sala das Sessões,

ANTONIO CARLOS RODRIGUES

Vereador - Líder do PL

Segue(m) juntado(s), nesta
data, documento(s) e folha de
informação rubricados sob
nº 62
Em 05/03/2009
Ass: M. José
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo
R.F: 10.940



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
Secretaria de Apoio Legislativo – SGP-2

Papel para informação, rubricado como folha nº 52

do processo n.º 01 - 0013 de 2003

05/01/2009

(a) Mª José

Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo
RF 10940

À SGP - 2

Sra. Secretária,

Nos termos do art. 275 do Regimento Interno (mudança de legislatura), o presente processo preenche os requisitos para arquivamento.

05/01/2009

Luzia de Almeida Leite
Luzia de Almeida Leite
Supervisora de Apoio ao Plenário
SGP - 21

À SGP - 33

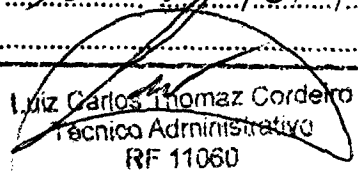
Sra. Supervisora,

Encaminho os presentes autos para arquivamento.

05/01/2009

Ângela Bordin Andreoni
Ângela Bordin Andreoni
Secretária de Apoio Legislativo
SGP - 2

Segue(m) Juntado(s), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob
nº.....e folha de informação
sob nº.....53 21 / 01 / 09


Luiz Carlos Thomaz Cordero
Técnico Administrativo
RF 11060



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 53
do processo 01-13 de 2003 21/01/2009

Luiz Carlos Thomaz Cordeiro
RF-11060

Obs.: Ausência de juntada na folha 17V. Conforme Ato
740/2001, o processo deverá ser regularizado.

**SECRETARIA DE DOCUMENTAÇÃO
SUPERVISÃO DE ARQUIVO GERAL**

Proc. encerrado com 53 fls.
Arquivado em 21/01/2009
O Funcionário

Luiz Carlos Thomaz Cordeiro
RF-11060

Segue(m) Juntado(s), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob
nº 54 e folha de informação
sob nº 95 17/02/09
Lucas m. T. Alves Soto

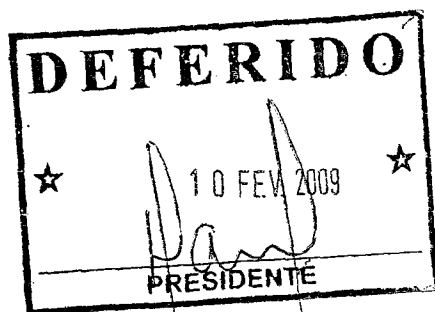
LUCAS MANUEL M. T. ALVES SOTO
TÉCNICO ADMINISTRATIVO
RF. 11.234



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 54 do Processo nº 07.13 de 2003
Lucas M. T. Alves Soto

LUCAS MANUEL M. T. ALVES SOTO
TÉCNICO ADMINISTRATIVO
RF. 11.234



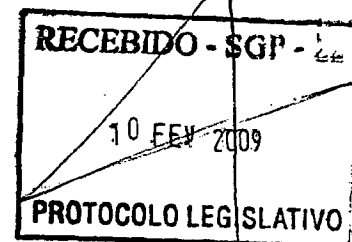
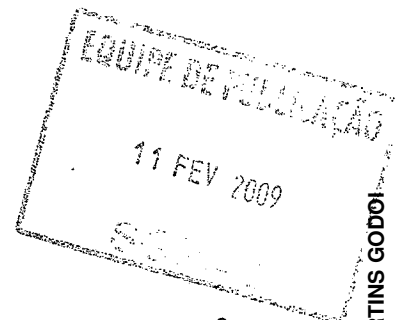
REQUERIMENTO

13 - RDS
13- 00052/2009

REQUEIRO à Mesa, na forma regimental, para que voltem à tramitação normal os projetos de lei (PLs) nºs 678/2008, 672/2008, 670/2008, 664/2008, 661/2008, 649/2008, 634/2008, 633/2008, 632/2008, 594/2008, 593/2008, 592/2008, 570/2008, 569/2008, 554/2008, 549/2008, 548/2008, 519/2008, 515/2008, 514/2008, 513/2008, 512/2008, 511/2008, 510/2008, 509/2008, 501/2008, 500/2008, 499/2008, 498/2008, 440/2008, 439/2008, 376/2008, 375/2008, 365/2008, 364/2008, 363/2008, 300/2008, 262/2008, 261/2008, 254/2008, 234/2008, 233/2008, 226/2008, 211/2008, 146/2008, 145/2008, 120/2008, 68/2008, 67/2008, 44/2008, 43/2008, 42/2008, 05/2008, 04/2008, 807/2007, 783/2007, 782/2007, 753/2007, 655/2007, 607/2007, 551/2007, 525/2007, 302/2007, 187/2007, 119/2007, 81/2007, 660/2006, 527/2006, 150/2006, 148/2006, 142/2006, 141/2006, 128/2006, 95/2006, 94/2006, 747/2005, 555/2005, 518/2005, 486/2005, 326/2005, 252/2005, 232/2005, 140/2005, 139/2005, 138/2005, 45/2005, 10/2005, 09/2005, 08/2005, 07/2005, 487/2004, 486/2004, 389/2004, 362/2004, 314/2004, 287/2004, 259/2004, 172/2004, 073/2004, 678/2003, 660/2003, 519/2003, 518/2003, 517/2003, 406/2003, 352/2003, 322/2003, 270/2003, 269/2003, 174/2003, 111/2003, 90/2003, 78/2003, 13/2003, 312/2002, 550/2001 de autoria do Vereador Toninho Paiva.

Sala das Sessões,

Alo Miguel
AURELIO MIGUEL
Vereador
Líder do PR





**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº *55*
do processo nº *01-13 2003* de *17, 02, 09* (a) *Lucas m m g foto*

À SGP.33 – Sra. Supervisora:

LUCAS MANUEL M. T. ALVES SOTO
TÉCNICO ADMINISTRATIVO
RF. 11.230

Solicito o desarquivamento do processo assinalado no requerimento retro para volta à tramitação.

16 / 02 / 2009

Angela Bordin Andreoni
Ângela Bordin Andreoni
Secretária de Apoio Legislativo
SGP. 2

À SGP.2 - Senhora Secretária,

Conforme solicitado pelo RDS Nº 13 – *52* /2009, segue o presente expediente, para volta à tramitação.

Atenciosamente

SGP.33 em, *17* de *fevereiro* de 200*9*..

Viviane Ferreira Pó
Viviane Ferreira Pó
Supervisora Arquivo Geral
SGP.33

Ao Setor de Pesquisa e Assessoria de
Análise Prévia das Proposituras.

18 MAR. 2009

Angela Bordin Andreoni
ÂNGELA BORDIN ANDREONI
Secretária de Apoio Legislativo
SGP-2

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DE PESQUISA E APOIO DE ANÁLISE PRÉVIA DAS PROPOSITURAS

EM 18/03/09 ÀS 17:40 hs
POR _____

SAÍDA: _____ ÀS: _____ h ASS: _____

Sr(a) Isis
Efetuar Pesquisa em:
SP. 14/04/2009

Adela Duarte Alvarez
Procuradora Legislativa Supervisora
Setor de Pesquisa e Assessoria de Análise Prévia
das Proposituras
CAB/SP nº 118.854

Pesquisa Efetuada.

Isis

15/04/10
Isis Duarte Rodrigues
Técnico Administrativo
REF. 1207

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Seguem juntados: _____ o(s) documento(s) de
fs. 56/71. S.P. 29/04/10

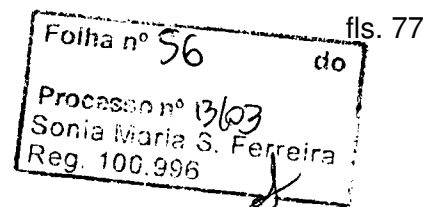
Sônia M S Ferreira
Assistente Parlamentar



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PROCURADORIA

SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA



PL Nº 0013/03

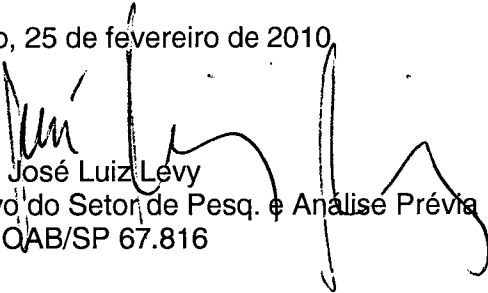
Realizada a pesquisa no APL (Banco de Dados da Câmara Municipal de São Paulo) e no site www.prefeitura.sp.gov.br/legislação, a respeito do assunto foi localizado o seguinte:

- Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (cfr. arts. 21; 24 e 57).
- PL nº 378/99, de autoria do Vereador José Olímpio, que dispõe sobre a implantação de motociclovias e dá outras providências.
- PL nº 563/04, de autoria do Vereador Jooji Hato, que permite a utilização dos corredores exclusivos de ônibus ao trânsito de motocicletas e dá outras providências.
- PL nº 217/05, de autoria do Vereador Abou Anni, que dispõe sobre a criação de vias específicas para motociclistas em grandes avenidas.
- PL nº 82/07, de autoria do Vereador João Antonio, que institui o acesso aos motociclistas de trafegar pelas faixas exclusivas para ônibus.

Cópia das leis e dos projetos acima indicados acompanham a presente informação.

À SGP 21
Para prosseguimento.

São Paulo, 25 de fevereiro de 2010.


José Luiz Levy

Procurador Legislativo do Setor de Pesq. e Análise Prévia
OAB/SP 67.816


Marcella Falbo Giacaglia

Procuradora Supervisora do Setor de Pesq. e Análise Prévia
OAB/SP 111.393

Folha nº 51	Ass: 78
Processo nº 13/03	
Sonia Maria S. Ferreira	
Reg. 100.996	

Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997.

Mensagem de veto

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

Vide texto compilado

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.

§ 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.

§ 2º 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.

§ 3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.

§ 4º (VETADO)

§ 5º Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente.

Art. 2º São vias terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais.

Parágrafo único. Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública e as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas.

Art. 3º As disposições deste Código são aplicáveis a qualquer veículo, bem como aos proprietários, condutores dos veículos nacionais ou estrangeiros e às pessoas nele expressamente mencionadas.

Art. 4º Os conceitos e definições estabelecidos para os efeitos deste Código são os constantes do Anexo I.

Folha nº 58	f.º 79
Processo nº 13/03	
Sonia Maria S. Ferreira	
Reg. 100.996	

CAPÍTULO II DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

Seção I Disposições Gerais

Art. 5º O Sistema Nacional de Trânsito é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades.

Art. 6º São objetivos básicos do Sistema Nacional de Trânsito:

I - estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito, com vistas à segurança, à fluidez, ao conforto, à defesa ambiental e à educação para o trânsito, e fiscalizar seu cumprimento;

II - fixar, mediante normas e procedimentos, a padronização de critérios técnicos, financeiros e administrativos para a execução das atividades de trânsito;

III - estabelecer a sistemática de fluxos permanentes de informações entre os seus diversos órgãos e entidades, a fim de facilitar o processo decisório e a integração do Sistema.

Seção II Da Composição e da Competência do Sistema Nacional de Trânsito

Art. 7º Compõem o Sistema Nacional de Trânsito os seguintes órgãos e entidades:

I - o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, coordenador do Sistema e órgão máximo normativo e consultivo;

II - os Conselhos Estaduais de Trânsito - CETRAN e o Conselho de Trânsito do Distrito Federal - CONTRANDIFE, órgãos normativos, consultivos e coordenadores;

III - os órgãos e entidades executivos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

IV - os órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

V - a Polícia Rodoviária Federal;

VI - as Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal; e

VII - as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - JARI.

Art. 7º-A. A autoridade portuária ou a entidade concessionária de porto organizado poderá celebrar convênios com os órgãos previstos no art. 7º, com a interveniência dos Municípios e Estados, juridicamente interessados, para o fim específico de facilitar a autuação por descumprimento da legislação de trânsito. (Incluído pela Lei nº 12.058, de 2009)

§ 1º O convênio valerá para toda a área física do porto organizado, inclusive, nas áreas dos terminais alfandegados, nas estações de transbordo, nas instalações portuárias públicas de pequeno porte e nos respectivos estacionamentos ou vias de trânsito internas. (Incluído pela Lei nº 12.058, de 2009)

§ 2º Os membros do CETRAN e do CONTRANDIFE deverão ser pessoas de reconhecida experiência em trânsito.

§ 3º O mandato dos membros do CETRAN e do CONTRANDIFE é de dois anos, admitida a recondução.

Art. 16. Junto a cada órgão ou entidade executivos de trânsito ou rodoviário funcionarão Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - JARI, órgãos colegiados responsáveis pelo julgamento dos recursos interpostos contra penalidades por eles impostas.

Parágrafo único. As JARI têm regimento próprio, observado o disposto no inciso VI do art. 12, e apoio administrativo e financeiro do órgão ou entidade junto ao qual funcionem.

Art. 17. Compete às JARI:

- I - julgar os recursos interpostos pelos infratores;
- II - solicitar aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários informações complementares relativas aos recursos, objetivando uma melhor análise da situação recorrida;
- III - encaminhar aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários informações sobre problemas observados nas autuações e apontados em recursos, e que se repitam sistematicamente.

Art. 18. (VETADO)

Art. 19. Compete ao órgão máximo executivo de trânsito da União:

- I - cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito e a execução das normas e diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN, no âmbito de suas atribuições;
- II - proceder à supervisão, à coordenação, à correção dos órgãos delegados, ao controle e à fiscalização da execução da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;
- III - articular-se com os órgãos dos Sistemas Nacionais de Trânsito, de Transporte e de Segurança Pública, objetivando o combate à violência no trânsito, promovendo, coordenando e executando o controle de ações para a preservação do ordenamento e da segurança do trânsito;
- IV - apurar, prevenir e reprimir a prática de atos de improbidade contra a fé pública, o patrimônio, ou a administração pública ou privada, referentes à segurança do trânsito;
- V - supervisionar a implantação de projetos e programas relacionados com a engenharia, educação, administração, policiamento e fiscalização do trânsito e outros, visando à uniformidade de procedimento;
- VI - estabelecer procedimentos sobre a aprendizagem e habilitação de condutores de veículos, a expedição de documentos de condutores, de registro e licenciamento de veículos;
- VII - expedir a Permissão para Dirigir, a Carteira Nacional de Habilitação, os Certificados de Registro e o de Licenciamento Anual mediante delegação aos órgãos executivos dos Estados e do Distrito Federal;
- VIII - organizar e manter o Registro Nacional de Carteiras de Habilitação - RENACH;

IX - organizar e manter o Registro Nacional de Veículos Automotores - RENAVAM;

X - organizar a estatística geral de trânsito no território nacional, definindo os dados a serem fornecidos pelos demais órgãos e promover sua divulgação;

XI - estabelecer modelo padrão de coleta de informações sobre as ocorrências de acidentes de trânsito e as estatísticas do trânsito;

XII - administrar fundo de âmbito nacional destinado à segurança e à educação de trânsito;

XIII - coordenar a administração da arrecadação de multas por infrações ocorridas em localidade diferente daquela da habilitação do condutor infrator e em unidade da Federação diferente daquela do licenciamento do veículo;

XIV - fornecer aos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito informações sobre registros de veículos e de condutores, mantendo o fluxo permanente de informações com os demais órgãos do Sistema;

XV - promover, em conjunto com os órgãos competentes do Ministério da Educação e do Desporto, de acordo com as diretrizes do CONTRAN, a elaboração e a implementação de programas de educação de trânsito nos estabelecimentos de ensino;

XVI - elaborar e distribuir conteúdos programáticos para a educação de trânsito;

XVII - promover a divulgação de trabalhos técnicos sobre o trânsito;

XVIII - elaborar, juntamente com os demais órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, e submeter à aprovação do CONTRAN, a complementação ou alteração da sinalização e dos dispositivos e equipamentos de trânsito;

XIX - organizar, elaborar, complementar e alterar os manuais e normas de projetos de implementação da sinalização, dos dispositivos e equipamentos de trânsito aprovados pelo CONTRAN;

XX - expedir a permissão internacional para conduzir veículo e o certificado de passagem nas alfândegas, mediante delegação aos órgãos executivos dos Estados e do Distrito Federal;

XXI - promover a realização periódica de reuniões regionais e congressos nacionais de trânsito, bem como propor a representação do Brasil em congressos ou reuniões internacionais;

XXII - propor acordos de cooperação com organismos internacionais, com vistas ao aperfeiçoamento das ações inerentes à segurança e educação de trânsito;

XXIII - elaborar projetos e programas de formação, treinamento e especialização do pessoal encarregado da execução das atividades de engenharia, educação, policiamento ostensivo, fiscalização, operação e administração de trânsito, propondo medidas que estimulem a pesquisa científica e o ensino técnico-profissional de interesse do trânsito, e promovendo a sua realização;

XXIV - opinar sobre assuntos relacionados ao trânsito interestadual e internacional;

XXV - elaborar e submeter à aprovação do CONTRAN as normas e requisitos de segurança veicular para fabricação e montagem de veículos, consoante sua destinação;

XXVI - estabelecer procedimentos para a concessão do código marca-modelo dos veículos para efeito de registro, emplacamento e licenciamento;

XXVII - instruir os recursos interpostos das decisões do CONTRAN, ao ministro ou dirigente coordenador máximo do Sistema Nacional de Trânsito;

XXVIII - estudar os casos omissos na legislação de trânsito e submetê-los, com proposta de solução, ao Ministério ou órgão coordenador máximo do Sistema Nacional de Trânsito;

XXIX - prestar suporte técnico, jurídico, administrativo e financeiro ao CONTRAN.

§ 1º Comprovada, por meio de sindicância, a deficiência técnica ou administrativa ou a prática constante de atos de improbidade contra a fé pública, contra o patrimônio ou contra a administração pública, o órgão executivo de trânsito da União, mediante aprovação do CONTRAN, assumirá diretamente ou por delegação, a execução total ou parcial das atividades do órgão executivo de trânsito estadual que tenha motivado a investigação, até que as irregularidades sejam sanadas.

§ 2º O regimento interno do órgão executivo de trânsito da União disporá sobre sua estrutura organizacional e seu funcionamento.

§ 3º Os órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios fornecerão, obrigatoriamente, mês a mês, os dados estatísticos para os fins previstos no inciso X.

Art. 20. Compete à Polícia Rodoviária Federal, no âmbito das rodovias e estradas federais:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;

II - realizar o patrulhamento ostensivo, executando operações relacionadas com a segurança pública, com o objetivo de preservar a ordem, incolumidade das pessoas, o patrimônio da União e o de terceiros;

III - aplicar e arrecadar as multas impostas por infrações de trânsito, as medidas administrativas decorrentes e os valores provenientes de estada e remoção de veículos, objetos, animais e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;

IV - efetuar levantamento dos locais de acidentes de trânsito e dos serviços de atendimento, socorro e salvamento de vítimas;

V - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível;

VI - assegurar a livre circulação nas rodovias federais, podendo solicitar ao órgão rodoviário a adoção de medidas emergenciais, e zelar pelo cumprimento das normas legais relativas ao direito de vizinhança, promovendo a interdição de construções e instalações não autorizadas;

VII - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas, adotando ou indicando medidas operacionais preventivas e encaminhando-os ao órgão rodoviário federal;

VIII - implementar as medidas da Política Nacional de Segurança e Educação de Trânsito;

IX - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

X - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;

XI - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio, quando solicitado, às ações específicas dos órgãos ambientais.

Art. 21. Compete aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;

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;

IV - coletar dados e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;

V - estabelecer, em conjunto com os órgãos de policiamento ostensivo de trânsito, as respectivas diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades de advertência, por escrito, e ainda as multas e medidas administrativas cabíveis, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

VII - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;

VIII - fiscalizar, autuar, aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis, relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;

IX - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 95, aplicando as penalidades e arrecadando as multas nele previstas;

X - implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

XI - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

XII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;

XIII - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio às ações específicas dos órgãos ambientais locais, quando solicitado;

XIV - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos.

Parágrafo único. (VETADO)

Art. 22. Compete aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito das respectivas atribuições;

II - realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação, aperfeiçoamento, reciclagem e suspensão de condutores, expedir e cassar Licença de Aprendizagem, Permissão para Dirigir e Carteira Nacional de Habilitação, mediante delegação do órgão federal competente;

III - vistoriar, inspecionar quanto às condições de segurança veicular, registrar, emplacar, selar a placa, e licenciar veículos, expedindo o Certificado de Registro e o Licenciamento Anual, mediante delegação do órgão federal competente;

IV - estabelecer, em conjunto com as Polícias Militares, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

V - executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis pelas infrações previstas neste Código, excetuadas aquelas relacionadas nos incisos VI e VIII do art. 24, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;

VI - aplicar as penalidades por infrações previstas neste Código, com exceção daquelas relacionadas nos incisos VII e VIII do art. 24, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

VII - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos;

VIII - comunicar ao órgão executivo de trânsito da União a suspensão e a cassação do direito de dirigir e o recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação;

IX - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas;

X - credenciar órgãos ou entidades para a execução de atividades previstas na legislação de trânsito, na forma estabelecida em norma do CONTRAN;

XI - implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

XII - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;

XIV - fornecer, aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários municipais, os dados cadastrais dos veículos registrados e dos condutores habilitados, para fins de imposição e notificação de penalidades e de arrecadação de multas nas áreas de suas competências;

XV - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio, quando solicitado, às ações específicas dos órgãos ambientais locais;

XVI - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN.

Art. 23. Compete às Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal:

I - (VETADO)

II - (VETADO)

III - executar a fiscalização de trânsito, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executivos de trânsito ou executivos rodoviários, concomitantemente com os demais agentes credenciados;

IV - (VETADO)

V - (VETADO)

VI - (VETADO)

VII - (VETADO)

Parágrafo único. (VETADO)

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

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;

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;

IV - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;

V - estabelecer, em conjunto com os órgãos de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;

VII - aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

VIII - fiscalizar, autuar e aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;

IX - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 95, aplicando as penalidades e arrecadando as multas nele previstas;

X - implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias;

XI - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;

XII - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível;

XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários dos condutores de uma para outra unidade da Federação;

XIV - implantar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

XV - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

XVI - planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes;

XVII - registrar e licenciar, na forma da legislação, ciclomotores, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações;

XVIII - conceder autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal;

XIX - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN;

XX - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio às ações específicas de órgão ambiental local, quando solicitado;

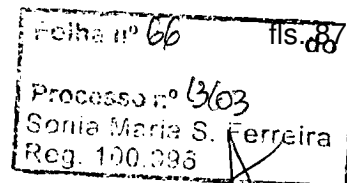
XXI - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos.

§ 1º As competências relativas a órgão ou entidade municipal serão exercidas no Distrito Federal por seu órgão ou entidade executivos de trânsito.

§ 2º Para exercer as competências estabelecidas neste artigo, os Municípios deverão integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito, conforme previsto no art. 333 deste Código.

Art. 25. Os órgãos e entidades executivos do Sistema Nacional de Trânsito poderão celebrar convênio delegando as atividades previstas neste Código, com vistas à maior eficiência e à segurança para os usuários da via.

Parágrafo único. Os órgãos e entidades de trânsito poderão prestar serviços de capacitação técnica, assessoria e monitoramento das atividades relativas ao trânsito durante prazo a ser estabelecido entre as partes, com ressarcimento dos custos apropriados.



CAPÍTULO III DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA

Art. 54. Os condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores só poderão circular nas vias:

- I - utilizando capacete de segurança, com viseira ou óculos protetores;
- II - segurando o guidom com as duas mãos;
- III - usando vestuário de proteção, de acordo com as especificações do CONTRAN.

Art. 55. Os passageiros de motocicletas, motonetas e ciclomotores só poderão ser transportados:

- I - utilizando capacete de segurança;
- II - em carro lateral acoplado aos veículos ou em assento suplementar atrás do condutor;
- III - usando vestuário de proteção, de acordo com as especificações do CONTRAN.

Art. 56. (VETADO)

Art. 57. Os ciclomotores devem ser conduzidos pela direita da pista de rolamento, preferencialmente no centro da faixa mais à direita ou no bordo direito da pista sempre que não houver acostamento ou faixa própria a eles destinada, proibida a sua circulação nas vias de trânsito rápido e sobre as calçadas das vias urbanas.

Parágrafo único. Quando uma via comportar duas ou mais faixas de trânsito e a da direita for destinada ao uso exclusivo de outro tipo de veículo, os ciclomotores deverão circular pela faixa adjacente à da direita.

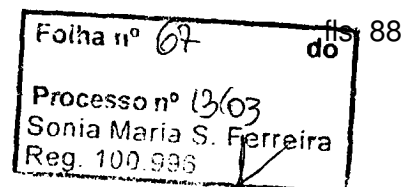
Art. 58. Nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla, a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa, ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores.

Parágrafo único. A autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá autorizar a circulação de bicicletas no sentido contrário ao fluxo dos veículos automotores, desde que dotado o trecho com ciclofaixa.

Art. 59. Desde que autorizado e devidamente sinalizado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, será permitida a circulação de bicicletas nos passeios.

Art. 60. As vias abertas à circulação, de acordo com sua utilização, classificam-se em:

- I - vias urbanas:
 - a) via de trânsito rápido;
 - b) via arterial;
 - c) via coletora;
 - d) via local;



II - vias rurais:

- a) rodovias;
- b) estradas.

Art. 61. A velocidade máxima permitida para a via será indicada por meio de sinalização, obedecidas suas características técnicas e as condições de trânsito.

§ 1º Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de:

I - nas vias urbanas:

- a) oitenta quilômetros por hora, nas vias de trânsito rápido;
- b) sessenta quilômetros por hora, nas vias arteriais;
- c) quarenta quilômetros por hora, nas vias coletoras;
- d) trinta quilômetros por hora, nas vias locais;

II - nas vias rurais:

a) nas rodovias:

~~1) cento e dez quilômetros por hora para automóveis e camionetas;~~

1) 110 (cento e dez) quilômetros por hora para automóveis, camionetas e motocicletas;
(Redação dada pela Lei nº 10.830, de 2003)

2) noventa quilômetros por hora, para ônibus e microônibus;

3) oitenta quilômetros por hora, para os demais veículos;

b) nas estradas, sessenta quilômetros por hora.

§ 2º O órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via poderá regulamentar, por meio de sinalização, velocidades superiores ou inferiores àquelas estabelecidas no parágrafo anterior.

Art. 62. A velocidade mínima não poderá ser inferior à metade da velocidade máxima estabelecida, respeitadas as condições operacionais de trânsito e da via.



Câmara Municipal de São Paulo

01 - PL
PROJETO DE LEI 01-0378/1999

**"Dispõe sobre a implantação de
MOTOCICLOVIAS e dá outras
providências".**

Folha nº 68	do
Processo nº 1363	
Sonia Maria S. Ferreira	
Reg. 100.996	

A Câmara Municipal de São Paulo decreta:

Art. 1º - Fica reservada, em vias públicas de tráfego intenso da Capital, faixa com 3 (três) metros de largura, à esquerda dessas vias, destinada nos horários de pico às motocicletas com até 750 cilindradas de potência.

Art. 2º - Nas vias públicas onde existem corredores exclusivos para ônibus, as motocicletas, também nos horários de pico, poderão transitar, observados sempre os limites de velocidade e outras cautelas de que cuida o Código Nacional de Trânsito.

Art. 3º - As motos com maior cilindrada que as mencionadas no art. 1º desta lei não poderão trafegar nos espaços reservados por esta lei, sendo-lhes permitido, tão somente o uso das faixas destinadas aos automóveis.

Art. 4º - O Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 180 (cento e oitenta) dias de sua publicação.

Art. 5º - As despesas com a execução da presente lei correrão à conta das dotações orçamentárias próprias.

Art. 6º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, 10 de agosto de 1999.

JOSÉ OLÍMPIO S. MORAES
Vereador

J.O./VI

Folha nº 69	18.90
Processo nº 13/03	
Sonia Maria S. Ferreira	
Reg. 100.196	

PROJETO DE LEI 01-0563/2004 do Vereador Jooji Hato (PMDB)

"Permite a utilização dos corredores exclusivos de ônibus ao trânsito de motocicletas e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º - Fica permitida a utilização dos corredores exclusivos de ônibus na cidade de São Paulo ao trânsito de motocicletas.

Art. 2º - Fica proibida a utilização do espaço entre as faixas de rolamento de ruas e avenidas da Capital para o trânsito de motocicletas.

Art. 3º - Estalei será regulamentada pelo Executivo no prazo de 60 (sessenta) dias.

Art. 4º - As despesa decorrentes da execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas, se necessário.

Art. 5º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

Folha nº 70	flsd01
Processo nº 13603	
Solic. Maria S. Ferreira	
Reg. 107550	

PROJETO DE LEI 01-0217/2005 do Vereador Abou Anni (PV)

"Dispõe sobre a criação de vias específicas para motocicletas em grandes avenidas, e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO decreta:

Art. 1º Torna-se obrigatório à implantação de sinalização, com o fim exclusivo de atender a circulação de trânsito de veículos de 02 (duas) rodas, em grandes avenidas.

Art. 2º As despesas decorrentes da execução da presente lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessárias.

Art. 3º O poder público regulamentara esta lei em 90 (noventa) dias, a partir da data de sua publicação, ficando revogada as disposições em contrario.

Sala de sessões, em Às Comissões competentes."

PROJETO DE LEI 01-0082/2007 do Vereador João Antônio (PT)

"Institui o acesso aos motocilista de trafegar pelas faixas exclusivas para ônibus."

A Câmara Municipal de São Paulo D E C R E T A:

Art. 1º. Fica instituído o acesso aos motociclistas de trafegar nas faixas exclusivas para ônibus.

Art. 2º. Em qualquer horário, e em todas avenidas onde existam faixas exclusivas para os ônibus.

Art. 4º. Essa lei entra em vigor na data da sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, em Às Comissões competentes.

RECEBIDO SGP-21
Em 19/04/2010
Eva Podolski
Assistente Parlamentar
RF 10045