

01-0343/2001



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

: 01-0343/2001 DE 2001

MATERIA LEGISLATIVA. PL

01-0343/2001 DE 20/06/2001

PROMOVENTE: VEREADOR

ADRIANO DIOGO

EMENTA:

OBRIGA A RESERVA DE ESPAÇO PARA O TRÁFEGO DE MOTOCICLETAS, MOTONETAS E CICLOMOTORES NAS VIAS PÚBLICAS DE GRANDE CIRCULAÇÃO DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO.

OBSERVAÇÕES:

CNC Solutions
Tipo: Processo Legislativo
3/11/2010 18:19:27

00000017939-69



ARQUIVADO EM 11/01/2005

Viviane FB

VIVIANE FERREIRA RÊ
Supervisora
SGP-33

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
LIDO HOTE
AS COMISSÕES DE: 20 JUN 2001
Constituinte
Urbanismo
Trânsito
Transportes
Presidência
PRESIDENTE

Projeto de Lei nº 01 - PL
01-0343/2001

Obriga a reserva de espaço para o tráfego de motocicletas, motonetas e ciclomotores nas vias públicas de grande circulação do Município de São Paulo.

A Câmara Municipal de São Paulo decreta:

Artigo 1º - A Prefeitura do Município de São Paulo fica obrigada a proceder a reserva do espaço 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, as vias assim classificadas pelo órgão de trânsito competente.

Artigo 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.

Artigo 3º - As motocicletas, motonetas e ciclomotores somente poderão ser dirigidas por condutores devidamente inscritos na Secretaria Municipal de Transportes

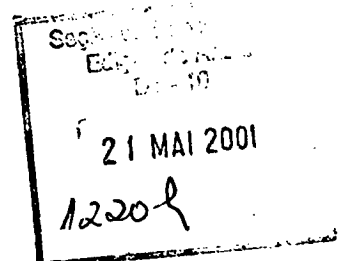
Artigo 4º - Deverão ser inscritas na Secretaria Municipal de Transportes as empresas constituídas para a prestação de serviços de moto-frete.

Artigo 5º - O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 90 (noventa) dias.

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

Sala das Sessões,

Adriano Diogo
Adriano Diogo
Vereador



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

SEGUE(M) juntado(s) nesta data documento(s) rubricado(s)

sob nº 2 e folha de informação sob nº

3 22/06/01 a 60)

Adeina Cicone

Assistente Parlamentar

Registro 100.406

JUSTIFICATIVA

Folha nº 02 do proc.
Nº 343 de 01
Adelina Cicone - Ass. Parlamentar
RF. 100.406

O artigo 179 da Lei Orgânica do Município de São Paulo disciplina a competência da Prefeitura Municipal para organizar, prover, controlar e fiscalizar o trânsito no âmbito de seu território, inclusive impondo penalidades e cobrando multas ao infrator das normas sobre utilização do sistema viário, seus equipamentos e infra-estruturas.

O trânsito em condições seguras é um direito de todos e um 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.

O trânsito nas vias de grande circulação no Município de São Paulo está cada vez mais caótico, situação que se agrava com o grande aumento do número de motocicletas em circulação, gerado, principalmente, pela disseminação atual dos serviços de "motoboy".

As notícias sobre acidentes de trânsito, às vezes com vítimas fatais, envolvendo motos e automóveis tornaram-se muito frequentes, preocupando a sociedade como um todo.

O Código de Trânsito Brasileiro dispõe em seu artigo 57:

" Artigo 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 "

Observa-se, portanto que o próprio Código de Trânsito abre a possibilidade e a necessidade da criação de uma faixa exclusiva para o tráfego de motocicletas.

Diante deste quadro, solicitamos a colaboração de todos os membros desta Casa na aprovação do presente projeto de lei, que visa minimizar o índice de acidentes envolvendo as motocicletas, com objetivo maior de preservação de vidas.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

03

Papel para informação, rubricado como folha nº

do processo nº 01-343 de 19 01 26 / 06 / 01 (a) Adelina *Ad*

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406

Ao Senhor Assessor Chefe;

Sobre o assunto, consta;

Em 26-06-01

PL. 515/93, 524/95, 572/96, 223/97, 528/97, 378/99

Arquivo

PL. 797/97 30/94, 91/96, 362/98 Arquivo.

PL. 293/95 Andamento.

INÁCIO VEIGA
Oficial Legislativo
RF. 11.132

Ao Nobre Vereador ADRIANO DIOGO:
Para se manifestar sobre o PL 293/95.

28/6/2001

JOSÉ EDUARDO CARDOZO
Presidente

Ao Nobre Vereador ADRIANO DIOGO: *ol*
Nos termos do despacho do Sr. Presidente.

28/6/2001

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

Sr. Assessor Chefe

a presente proposta deverá

prosseguir, uma vez que além de

criação de faixas exclusivas regulamente

o Codosta desta atividade junto à

Secretaria municipal de Transportes.

Adriano Diogo

SEGUE juntado nesta data, documento e papel para informação, rubricado

sob folha nº 04

Em 13.09.01

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



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha nº

do processo nº 01-343 de 2001 13 9 01 (a)

Solange Ramone dos Santos
Assistente Téc. Direção IV
RF 10.801

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

13.9.2001

JOSÉ EDUARDO CARDOZO
Presidente

À Comissão de Constituição e Justiça:

13/9/2001

BRENO GANDELMAN
Assessor Tec. Legislat. Chefe
ATM

Recebido na Comissão de
Constituição e Justiça
Em 14/9/01 às 14:15h

FÁBIO DE CASTRO FAIVA
Oficial Legislativo

Ao Nobre Vereador
para relatar

Sala / Comissão de Constituição e Justiça
Em de 2001

Encaminhe-se, em 1 de 10 de 2001

Presidente da CCJ

SEGUE juntado nesta data, documento e papel para informação, rubricado

sob folha nº 05

Em

Carlos Roberto da Silva

Secretário

11.130 <

Folha nº	05	do
Processo	343/01	

Câmara Municipal de São Paulo

16 - PAR

16-1658/2001

PARECER DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 343/2001

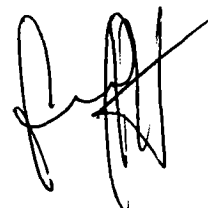
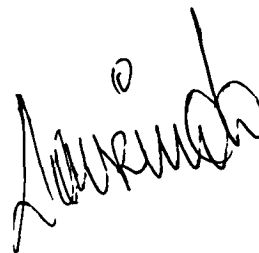
Trata-se de projeto de lei de autoria do Vereador Adriano Diogo que objetiva reservar espaço nas vias públicas de grande circulação no Município de São Paulo, para o tráfego de motocicletas, motonetas e ciclomotores.

A propositura está amparada no artigo 13, inciso I da Lei Orgânica do Município de São Paulo que estabelece caber à Câmara dispor sobre matéria de competência do Município legislar sobre assuntos de interesse local.

Em vista do exposto, somos pela LEGALIDADE,

Sala da Comissão de Constituição e Justiça, 18/12/01.

1 - L



Publicado no DIÁRIO OFICIAL

de

página

coluna

Carlos Roberto da Silva
Secretário
11.130

À Douta Comissão de
Política Urbana, Metropolitana
e Meio Ambiente
Em

Carlos Roberto da Silva
Secretário
11.130

Recebido na Comissão de
Política Urb. Metrop. e Meio
Ambiente

Em 21.12.01 as 12:30 h.

Maria Tereza da Silva Berti
Secretária da Comissão de Política Urbana,
Metropolitana e Meio Ambiente

AO NOBRE VEREADOR

PARA RELATAR

Sala da Comissão de Política Urbana, Metropolitana
e Meio Ambiente.

PRESIDENTE

SEGUE _____, juntado _____, nesta data
documento _____ e papel de Informação
rubricado _____ sob folha _____ n.º 06.

Em 15/07/02

MARIA TEREZA AFFONSO DA SILVA
Secretária da Comissão de Política Urbana,
Metropolitana e Meio Ambiente



Câmara Municipal de São Paulo

EXCELENTÍSSIMO SENHOR PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

No sentido de podermos melhor avaliar o Projeto de Lei nº 343/01, solicitamos o envio ao Executivo de pedido de informação para que este nos informe:

- 1- Qual a análise técnica que faz o órgão competente da Prefeitura em relação à proposta de reserva de espaço exclusivo para o tráfego de motocicletas, motonetas e ciclomotores nas vias públicas de grande circulação do Município de São Paulo.
- 2- Qual o impacto de tais medidas no sistema viário do Município.
- 3- A viabilidade de se proceder à inscrição junto à Secretaria Municipal de Transportes, de todos os condutores dos veículos mencionados acima, assim como das empresas constituídas para a prestação de serviços de moto-frete.
- 4- Seu posicionamento em relação ao mérito do projeto de lei em questão.

Vereador José Olímpio
Presidente da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente.

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

Vereador José Eduardo Cardozo
Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº - 06 - do
Processo nº 343/01
Mun. de São Paulo
Reg. 10.651
Mun. de São Paulo

A LEG. 3
Em. 15/07/02

ms
MARIA TEREZA AFFONSO DA SILVA
Secretária da Comissão de Política Urbana,
Metropolitana e Meio Ambiente

RECEBIDO EM LEG3
EM 15/07/02
às 15:05 h.

lmb
LILIANA MARIA MIGLIANO BOSISIO
Assistente Técnico de Direção IV

Srª Liliana,

oficiar ao Executivo solicitando informações para a Douta
Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente.

15.07.02

J. Santos
JOSÉ CRISTINO SOUZA SANTOS
Chefe de Seção Técnica IV Substituto

Sr. Chefe,

providenciado, conforme solicitação de V.Sª.

15.07.02

lmb
LILIANA MARIA MIGLIANO BOSISIO
Assistente Técnico de Direção IV

SEGUE *em* juntado *s* nesta data
documentos e papel de informação
rubricados — sob folhas nºs 07 a 09
Em 04/07/02

lmb
LILIANA MARIA MIGLIANO BOSISIO
Assistente Técnico de Direção IV



Folha nº. 07	do proc.
Nº 01343	de 18001
O funcionário	Juliana Maria Pinheiro Rosário
Assessoria de Direção IV	

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

São Paulo, 17 de julho de 2002.

18 - OF-LEG3
OFÍCIO N.0421/2002

Senhora Prefeita,

Em atenção ao requerido pela Douta Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente e nos termos do art. 68 do Regimento Interno, encaminho a Vossa Excelência cópia do Projeto de Lei nº 343/01, de autoria do Vereador Adriano Diogo – que obriga a reserva de espaço para o tráfego de motocicletas, motonetas e ciclomotores nas vias públicas de grande circulação do Município de São Paulo, solicitando que nos envie subsídios, de acordo com os quesitos formulados no despacho 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.

JOSÉ EDUARDO CARDOZO
Presidente

Anexo: cópia xerográfica do PL nº 343/01 de fls. 01 e do despacho da comissão solicitante de fls. 06.

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

JCSS/lmb



Folha nº. 08	do proc.
Nº 343	de 2001
O funcionário <i>ANA MARIA GIGLIANO BOSISIO</i> Assistente Técnico da Direção IV	

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

São Paulo, 17 de julho de 2002.

Recebi ofício Leg. 3 nº 421, de 17.07.02, solicitando ao Executivo informações referentes ao Projeto de Lei nº 343/01, de autoria do Ver. Adriano Diogo.

RECEBIDO
SGM/ATL

22.7.02

MARLENE GIMONES GIRALDES
ATL-SGM

Anexo: cópia xerográfica do PL nº 343/01 de fls. 01 e do despacho da comissão solicitante de fls. 06.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha n° 09 ✓

do processo n° 05-343 de 2001 24/07/02 (a) LILIANA MARIA MIGLIANO BOSISIO
Assistente Técnico de Direção IV

À Douta Comissão de
Política Urbana, Metropolitana
e Meio Ambiente
Em. 24/07/2002

J. Cristino
JOSÉ CRISTINO SOUZA SANTOS
Chefe de Seção Técnica IV Substituto

Recebido na Comissão de
Política Urb. Metropol. e Meio
Ambiente
Em 24.07.02 às 18 h.

MTS.
MARIA TEREZA AFFONSO DA SILVA
Secretária da Comissão de Política Urbana,
Metropolitana e Meio Ambiente

SE GUE *m* juntado *s* nesta data, documento *s* e papel para informação, rubricado *s*
sob folha *s* nº *s* 10 a 26 , , ,

Em *10.10.02*

(a)

MARIA TEREZA AFFONSO DA SILVA
Secretária da Comissão de Política Urbana,
Metropolitana e Meio Ambiente



Prefeitura do Município de São Paulo

Folha nº - 10 - do
Processo nº 343/01
Maria Tereza Affonso da Silva
Reg. 10.651

São Paulo, 5 de SETEMBRO de 2002

GABINETE DA PREFEITA

Ofício A. J. L. nº 523/02
Ref. Of. nº 18/Leg.3/0421/2002
Processo nº 2002-0.164.639-7

15 - DOCREC
15-0598/2002

RECEBIDO NA ATM

Em 05 / 09 / 02

Às 15:20 horas

Senhor Presidente

Encaminho a Vossa Excelência, em atenção ao requerido pela Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, cópia das informações oferecidas pela Secretaria Municipal de Transportes a respeito do Projeto de Lei nº 343/01, de autoria do Vereador Adriano Diogo, que obriga a reserva de espaço para o tráfego de motocicletas, motonetas e ciclomotores nas vias públicas de grande circulação no Município de São Paulo.

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

MARTA SUPLICY
Prefeita

Ao
Excelentíssimo Senhor
JOSÉ EDUARDO MARTINS CARDOZO
Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

JAM/11080/crt
Res. 243-01

A LEG 3

RECEBIDO EM LEG 3

EM 06/09/02

às 14:00 h.

BRENO GANDELMAN

Ass. Téc. Leg. Chefe - ATM

A Deuta Comissão de
Política Urbana, Metropolitana
e Meio Ambiente

Em 06/09/2002

JOSÉ CRISTINO SOUZA SANTOS
Chefe de Seção Técnica IV Substituto

Recebido na Comissão de
Política Urb. Metropol. Meio
Ambiente

Em 06.09.02 às 17:15 h.

MARIA TEREZA AFFONSO DA SILVA
Secretária da Comissão de Política Urbana,
Metropolitana e Meio Ambiente

Wilfredo



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

URGENTE

CÓPIA

Folha de informação nº 07

d. nº em 30/07/02 (a)

CARLOS EDUARDO SOARES
Ass. Adm. - R.F. 039.507.400
SMT

Do Processo n.º 2002-0.164.639-7

Int.: SGM/ATL

Ass.: Referente ao Projeto de Lei n.º 343/01.

Inf. n.º 2224/02

Folha nº - 11 - do
Processo nº 343/01
Maria Tereza Affonso da Silva
Reg. 10.651

DSV.G

Sr. Diretor

Para conhecimento, análise e manifestação, lembrando que trata-se de assunto com prazo para resposta até o dia 09/08/2002.

SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES

Correspondência Recebida

Em 30/07/02

N.º 648

Por

Viríndade G. dos Ramos
CET - Reg 5579-4
Aux Administrativo

26/07/02

LUIZ SILVEIRA RANGEL
Chefe de Gabinete
SMT

D. S. V. - 001
30 JUL 2002
20.20.220 2

DSV - Ass. Ass. Amistade Jurídica,

Para análise e manifestação.

gc
Gbc48

01 AGO 2002
1595

VERA CERQUEIRA ALVES BARBOSA
R.F.: 575 207 8 00
Diretora Substituta

30/07/2002
LARA MARIA DE M. SILVARES
Ass. SGM/ATL

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

CÓPIA

Folha de informação nº 8
DoProcesso nº 2002-0164639-7

ELIANA PAULA SIQUEIRA DOS SANTOS
Reg. 6266-9 / DSV-AJ

URGENTE

Ref.: Processo nº 2002-0164639-7
Projeto de Lei nº 343/01
Int: SGM/ATL

Folha nº - 12 - do
Processo nº 343/01
Maria Tereza Affonso da Silva
Reg. 10.651

DSV.AT
Sra. Diretora

Trata-se de projeto de lei nº 343/01 que obriga a reserva de espaço para o tráfego de motocicletas, motonetas e ciclomotores nas vias públicas de grande circulação do Município de São Paulo.

Assim, considerando o requerimento da Assessoria Técnico-Legislativa às fls. 06, encaminhamos o presente para ciência e providências, sugerindo, s.m.j., o envio à Assessoria Técnica da Presidência da Companhia de Engenharia de Tráfego - CET/PR/ATE, para que prestem as informações solicitadas às fls. 04, com a urgência que o caso requer.

Lembramos que após análise da área técnica, o presente deverá ser encaminhado à SMT/AJ para informar com relação à moto-frete (item 03).

São Paulo, 2 de agosto de 2002.

ANA PAULA SIQUEIRA DOS SANTOS
Assistência Jurídica - DSV

ELIANA PAULA SIQUEIRA DOS SANTOS
Assessora
SGM/ATL



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

CÓPIA

Folha nº - 13 - do
Processo nº 343/01
Maria Tereza Affonso da Silva
Reg. 10.651 *mg*

Folha de informação nº 09

Do processo 2002-0.164.639-7 em 02/08/02 (a).....

Neusa Maria dos Santos
ATA
137112

CET/ATE – Sr. Assessor,

De ordem do Senhor Diretor do DSV, encaminhamos o presente expediente à V.Sª. para ciência e providências que houver por bem determinar.

DSV/AT., em 02/08/2002.

VERA CERQUEIRA ALVES BARBOSA
Diretora do DSV.2/AT

Laura Maria de M. Silveiras
LAURA MARIA DE M. SILVEIRAS
Assessora
SCM/ATL

RECEBIDO	
Nº	
Data	
Horas	
Assin	

CÓPIA

Papel para informação rubricado como folha Nº 10 do

Processo

Nº 2001-0.164.638/7

05.08.02

Data

[Assinatura]

Assinatura

SARAI NASSI

Reg. 3257-3

Folha nº - 14 - do

Processo nº

343/01

Maria Tereza Affonso da Silva

Reg. 10.651

[Assinatura]

Ref.: Proc. 2001-0.164-7

Int.: SGM/ATL

Ass.: PL 343/01 - Ver. Adriano diogo

DSV - AT 60.20.20.001
Sra. Assessora

Informamos que a matéria já foi objeto de análise desta Companhia, cujo parecer ratificamos e encaminhamos com o objetivo de subsidiar a Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente.

05 de agosto de 2002

[Assinatura]
Luis Antonio Seraphim
Assessoria Técnica da Presidência

SMT-PROTOCOLO
06/08/02
RECEBIDO
60.20.10.001

Protocolo Geral - CET
06 AGO 2002
70-10-001-2

[Assinatura]
LUIZA MARIA DE M. SILVARES
Assessora
SGM/ATL

Projeto de Lei n.º 293/95
Vereador Gilson Barreto
Aprovado em 10/10/01

Folha nº -75- do
Processo nº 343/01
Maria Tereza Affonso da Silva
Reg. 10.651

Mr. 08
Glenn
SANA E NASSU
Reg. 3257-3

Dispõe sobre a criação de faixa exclusiva para trânsito de motocicletas nas vias públicas do Município de São Paulo.

Parecer da Assessoria Técnica da Presidência - ATE

Mr. 11
Glenn
SANA E NASSU
Reg. 3257-3

É evidente e elogiável o propósito do nobre vereador em querer conferir maior segurança ao tráfego de motocicletas e afins nas vias públicas que dispõem de três ou mais faixas de tráfego no Município de São Paulo, através da obrigatoriedade de reserva de espaço para uso exclusivo. No entanto, há restrições de ordem técnica que confrontam com o caráter de obrigatoriedade da medida além de outras relativas ao art. 2.º do Projeto de Lei em questão que fixa a localização da referida faixa exclusiva.

A demarcação das faixas exclusivas "entre a última e penúltima via de rolamento à esquerda" como reza o Projeto de Lei n.º 293/95 de autoria do nobre vereador viria conferir aos condutores de motocicleta uma falsa sensação de segurança, oficializando uma situação de alto risco, posto que o trânsito de motocicletas entre as filas de carros configuram perigo potencial de colisão com qualquer desses veículos no caso de mudança de faixa de rolamento.

Esta situação fora descrita e documentada em flagrante fotográfico conforme o artigo "Motocicletas no Trânsito" – Revista Engenharia edição n.º 542 – página 44 – cópia anexa.

A CET vem elaborando estudos que apontam para a necessidade de localização dessas faixas no espaço do leito carroçável junto ao canteiro central.

Primeiramente, devido ao fato de que é do lado direito das vias que trafegam os veículos comerciais (ônibus e caminhões), sabidamente os mais agressivos considerando-se as massas desses quando comparadas com as motocicletas, além de que é também do lado direito das vias onde se verifica a maior influência do seu uso lindeiro, com entrada e saída de veículos, manobras de conversão, etc.

A boa técnica recomenda que os modais de transporte devem ter seus usos disciplinados na via, sempre que possível, de maneira a minimizar os conflitos entre modais díspares. Sendo assim, é recomendável que motocicletas trafeguem longe de veículos de grande porte, e os estudos em andamento no âmbito da CET apontam para solução que contempla a implantação de faixas exclusivas do lado esquerdo da via, junto ao canteiro central.

Essa recomendação técnica limita sobremaneira a ampla aplicação da medida, tendo em vista que confronta com o outros projetos de igual interesse da coletividade. É o caso dos Corredores de Transporte Coletivo, cujo modelo operacional adotado atualmente prevê faixas de rolamento exclusivas do lado

Mod. A-001

esquerdo, com abertura de portas também do lado esquerdo e plataformas elevadas.

A implantação das duas modalidades de transporte com faixas exclusivas do lado esquerdo da via são, a princípio, incongruentes devido à exiguidade da seção transversal, cujo espaço reservado para a inserção de faixas exclusivas é, via de regra, subtraído pelo menos em parte da seção existente.

Além disso, vias cujas configurações geométricas e características operacionais permitem conversões veiculares à esquerda, junto ao canteiro central, não devem receber o tratamento preferencial proposto no projeto do nobre vereador por conta do previsível conflito entre motocicletas e outros veículos usuários da via.

Um outro elemento importante para a justificativa de uma iniciativa do gênero é a existência de um número significativo de motocicletas no corredor, e por conseguinte de acidentes envolvendo esse tipo de veículo.

Estes são alguns dos elementos que compõem a complexa gama de fatores intervenientes em projetos dessa natureza reservando-lhes caráter eminentemente técnico. Isto posto, recomendamos o veto ao projeto de lei na forma em que se apresenta.

A título de contribuição, informamos que a CET já vem elaborando estudos para a implantação de faixa exclusiva para o trânsito de motocicletas no eixo viário correspondente às avenidas 23 de Maio, Rubem Berta e Moreira Guimarães que poderá ser alvo de um projeto – piloto.

Os estudos ainda não conclusivos contemplam a implantação de faixa exclusiva para motocicletas, do lado esquerdo dessas vias, junto ao canteiro central e devidamente sinalizada.

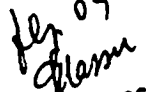

Luís Antônio Seraphim
Assessor Técnico da Presidência

Mod. A-001

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


LAURA MARIA DE M. SILVEIRAS
Assessora
SOMIATL



fer 09

SANA E NASSU
Reg. 3257-3

fer 12

SANA E NASSU
Reg. 3257-3

Pr. 10
Sanae Nassi
Reg. 3257-3

Pr. 13
Sanae Nassi
Reg. 3257-3

TRANSPORTE URBANO ARTIGO



MOTOCICLETAS NO TRÂNSITO

POR LUÍS 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 uma solução, rapidez e economia, e para outros problemas e 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.

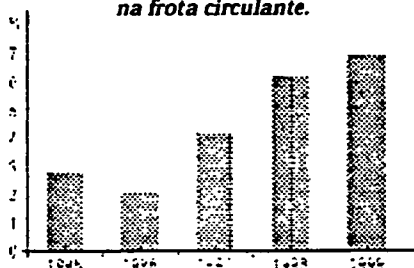
As características do veículo - ágil e de dimensões reduzidas - contribuem para dificultar a percepção da sua presença no leito viário.

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 "surtem" 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 ocorre 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 1.683 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 (gráfico 1).

Gráfico 1- Participação de motos na frota circulante.



PARTICIPAÇÃO DE MOTOS NA FROTA CIRCULANTE

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 frequentemente o retrovisor externo do lado esquerdo e subutilizam 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

Laura Maria de M. Silveiras
Assessora
SC-MATL

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 nº 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 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 convexas 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 convexas, 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 posicionamen-



"Objects in mirror are closer than they appear".

"Os objetos no espelho estão mais próximos do que realmente aparentam".

to 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 convexas onde, no próprio espelho, está estampada inscrição de advertência chamando a atenção do usuário para o fenômeno.

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.

A figura 1 mostra teste realizado com objeto medindo 40 x 100cm, fotografado 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 1.300mm 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.

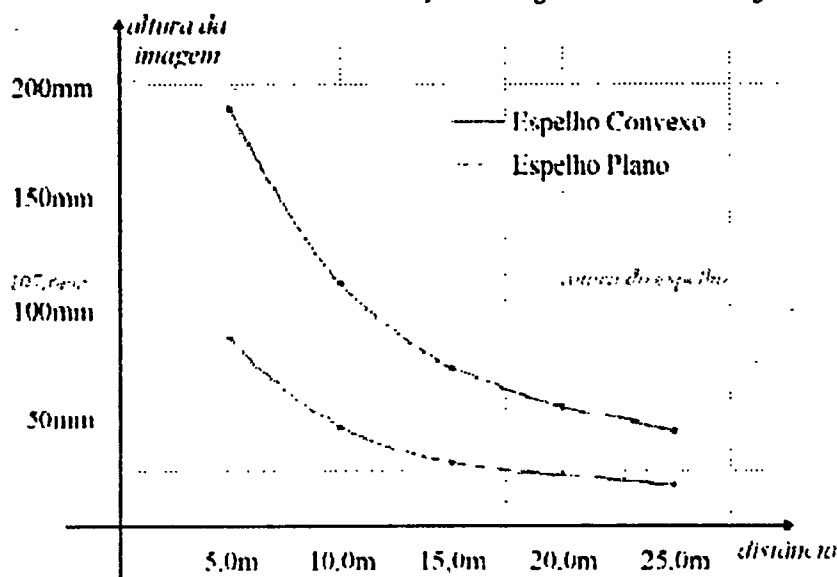
No caso do espelho plano, para as distâncias de 5,0 e 10,0 metros, sobrepôs-se uma folha de papel medindo 21 x 29,7cm (folha tamanho A4) de forma a garantir os parâmetros comparativos, tendo em vista a insuficiência do campo visual obtido para a cobertura total do objeto original.

O gráfico 2, comparativo para as alturas reais do objeto (mm) e as distâncias (real, no caso do espelho plano e equivalente para o espelho convexo).

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 a 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.

Gráfico 2 - Curvas resultantes da relação da imagem x distância do objeto.



Uma curva refletida no espelho convexo mostra uma imagem mais distante do que a real, o que está em desacordo com a distância real do objeto.

Assessoria
LUIZA MARIA DE M. SILVA
Assessora
SGMATL

TRANSPORTE URBANO ARTIGO

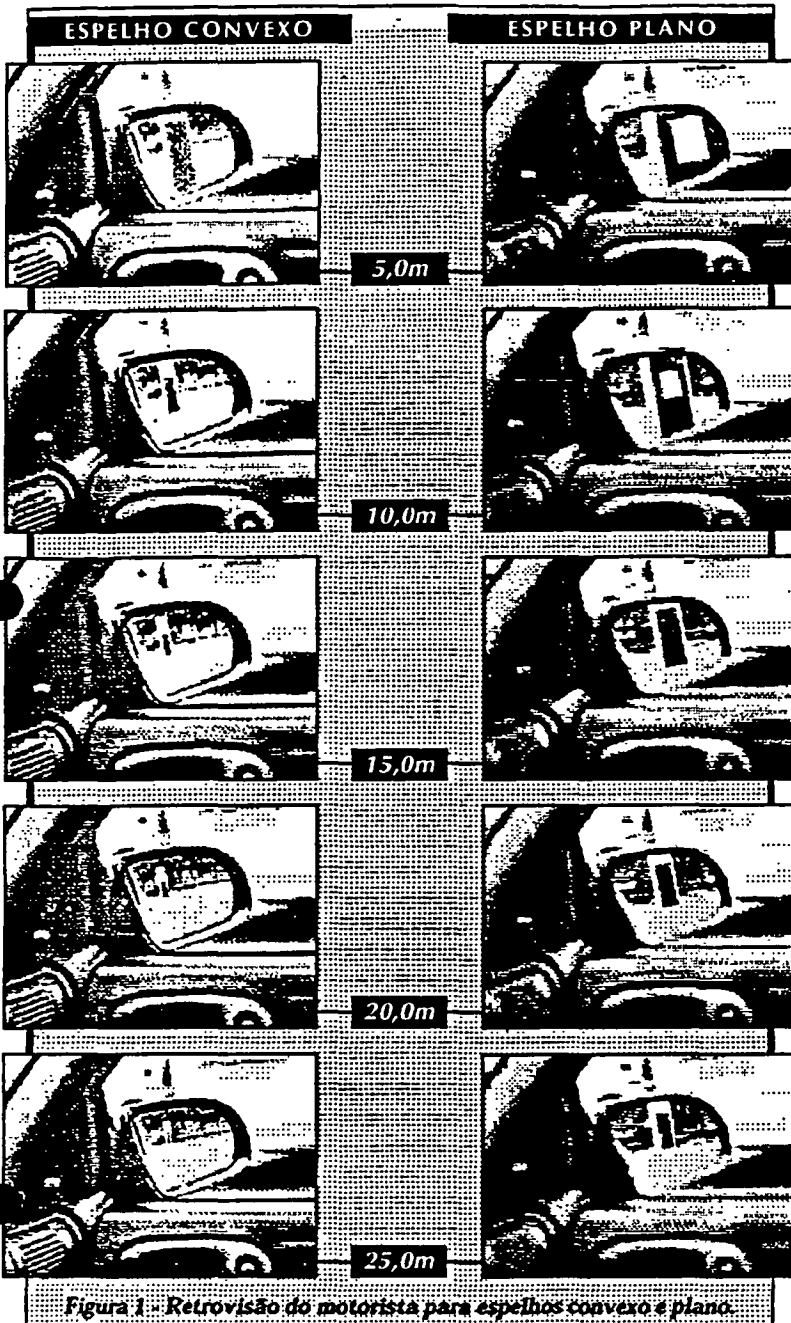


Figura 1 - Retrovisão do motorista para espelhos convexo e plano.

A DIMINUIÇÃO DA LARGURA DO GUIDOM E O USO INADEQUADO DOS ESPELHOS RETROVISORES DAS MOTOCICLETAS

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 pró-

prio 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 espe-

lhos 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 motocondutor. 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 abaloamento da moto, seguido de queda e atropelamento do condutor por outro veículo em aproximação com velocidade superior a 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.

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 ininterruptamen-

te 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 percolam 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.

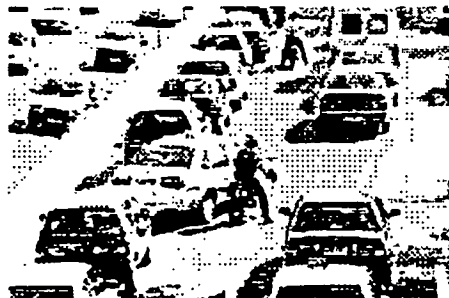
Isto ocorre em todas as vias que concentram grande número de motocicletas, independentemente do número de faixas de rolamento.

POR QUE ESSA PREFERÊNCIA?

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



Situações observadas no trânsito paulistano.

tipo de veículo, têm 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 era 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 a 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 abaloamento 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 colabora-

CÓPIA

Pg. 14
JANAE NASSU
Rég. 3257-3

TRANSPORTE URBANO ARTIGO

dores e 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 a regulação dos espelhos retrovisores, a legislação não estabelece parâmetros 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 1.000 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.

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 seguimentos 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

Pg. 17
JANAE NASSU
Rég. 3257-3

LAURA MARIA DE M. SILVA
Assessora
SOMATL

CÓPIA

ARTIGO TRANSPORTE URBANO

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 "motoboys" 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 consequências 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,

pois sabe-se que uma simples "fechada" de um automóvel pode resultar no desequilíbrio do conjunto moto-condutor 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 a 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.



Motociclista trafegando na faixa de segurança do lado esquerdo da pista (Rodovia Castello Branco entre São Paulo e Alphaville).

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 tem 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 vêem envolvidos por uma acirrada disputa pelo espaço no leito viário, cujo resultado gera insatisfação de ambas as partes. ■

*VICE-COORDENADOR DA DIVISÃO DE TRANSPORTES DO INSTITUTO DE ENGENHARIA.

Maria Tereza Affonso da Silva
AUXÍLIA MARIA DE M. SILVA
Assessoria
SCM/ATL



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

CÓPIA

Folha de informação nº 19

Do processo 2002-0.164.639-7 em 15/08/02 (a).....

VERA MARIA DOS SANTOS
R.F. 137.112-0-00
Ass. Tec. Adm.
SMT/DSV/AT

SMT/AJ – Srª Assistente Jurídica

Folha nº - 23 - do
Processo nº 343/01
Maria Tereza Affonso da Silva
Reg. 10.651 *ms*

Encaminhamos o presente expediente à V.Sª. para
análise e manifestação, conforme solicitado as fls. 08 pelo DSV/AJ.

DSV/AT., em 15/08/02

VERA CERQUEIRA ALVES BARBOSA
Diretora do DSV.2/AT

Silvares
LAURA MARIA DE M. SILVARES
Assessora
SOM/ATL

Dia Karim

solicito analise.

8, 19.08.02



Maria Fernanda de M. E Souza
Assessora Chefe - SMT-AJ
OAB/SP nº 183.270

Segue em fls. 20 e 21
22/08/02 In

CÓPIA

7/1 20



**PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES
GABINETE DO SECRETÁRIO**

Folha nº	24	do
Processo nº	343/01	
Maria Tereza Affonso da Silva		
Reg.	10.651	MB

Sra. Assessora Chefe,

Trata-se de solicitação da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, da Câmara Municipal de São Paulo, com relação ao PL nº 343/01, de autoria do Nobre Vereador Adriano Diogo. Tal projeto de lei prevê a criação de espaço reservado nas vias públicas municipais para o tráfego de veículos do tipo motocicleta, motoneta ou ciclomotor.

O artigo 3º do referido PL determina que somente condutores inscritos nesta Secretaria poderão dirigir os veículos já citados. Prevê, também, o artigo 4º, que as empresas constituídas para a prestação de serviços de moto frete deverão, igualmente, serem inscritas em SMT.

Indaga a supra citada Comissão acerca da viabilidade de ser procedida tal inscrição, além dos aspectos operacionais e o impacto da implantação dos corredores exclusivos. Relativamente às questões de tráfego, há parecer da Assessoria Técnica da CET, corroborado pela Assessoria Técnica do DSV.

Quanto à questão da inscrição dos motoristas nesta Secretaria temos a informar o que segue.

Primeiramente cumpre informar que o artigo 3º é de impossível aplicação prática, tendo em vista confrontar com o Código de Trânsito Brasileiro. Vejamos.

O PL ora apresentado prevê que todos os condutores de motocicletas, motonetas ou ciclomotores devam ser previamente inscritos na Secretaria Municipal de Transportes. Ocorre que, nos termos do CTB, para dirigir veículo automotor é necessária a habilitação, consubstanciada na Carteira Nacional de Habilitação – CNH (art. 140), a qual será expedida pelo órgão máximo executivo de trânsito da União, mediante delegação aos órgãos executivos dos Estados e do Distrito Federal (art. 19, VII).

Portanto, não há, no CTB, qualquer previsão de cadastramento no Município dos condutores de veículos como condição para que possam dirigir, vez que basta a CNH expedida pelos Estados.

M. Silveira
LAURA MARIA DE M. SILVA
Assessora
SGM/ATL

CÓPIA

Folha nº 1 - 25 - do
Processo nº 343/01
Maria Tereza Affonso da Sil
Reg. 10.651 *md*

De outro lado, informamos que em 29 de outubro de 2001 foi publicado o Decreto nº 41.305/01, que dispõe sobre a prestação do serviço de moto frete no Município de São Paulo. Neste caso, há necessidade de prévio cadastramento dos condutores e das pessoas jurídicas prestadoras de serviço, já que trata-se de atividade remunerada, de interesse local, o que desloca para o Município a competência para organizar e fiscalizar, nos termos do artigo 30, inciso V, da Constituição Federal.

Entretanto, mesmo nos casos de moto frete, apenas estão incluídos os veículos do tipo motocicleta, não havendo permissão para que o exercício da atividade seja efetivado por motonetas ou ciclomotores.

O cadastramento das pessoas jurídicas e dos condutores encontra-se aberto desde 05 de junho p.p., por força da publicação da Portaria nº 082/02 SMT.GAB.

Ante o exposto, concluímos que o Município tem competência para cadastrar apenas os condutores que exerçam atividade de moto frete, sendo inviável a exigência constante do artigo 3º do PL que ora se apresenta.

São Paulo, 21 de agosto de 2002


KARINA BACCIOTTI CARVALHO
Assessoria Jurídica
OAB/SP nº 186.442


LAURA MARIA DE M. SILVARES
Assessoria
30/08/02

SMT. CH. GAB

Se chefe de gabinete

Reservamos o presente com a
manifestação desta Assessoria, para
prosseguimento.

22.08.02

Maria Fernanda de M. E Souza
Assessora Chefe - SMT-Ad
OAB/SP nº 183.270

22/08/02
DAVID CHAVES JUNIOR
Assistente Administrativo
SMT. 001



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

CÓPIA

Folha de informação nº 22

d. nº em 29/08/02 (a) [assinatura]

DAVID CHAVES JUNIOR
Assistente Administrativo
SMT - 031

Do proc. 2002-0.164.639-7

Int.: SGM/ATL

Ass.: Referente ao Projeto de Lei 343/01

Inf. n.º 2640/02

Folha nº - 26 - do
Processo nº 343/01
Maria Tereza Alfonso da Silva
Reg. 10.651 [assinatura]

SGM/ATL

Sra. Assessora Chefe

Dra. June Alberici de Mello

Restituímos o presente, com a manifestação da Assessoria

Jurídica deste Gabinete, às fls. 20 e 21, que acolhemos.

28/08/02

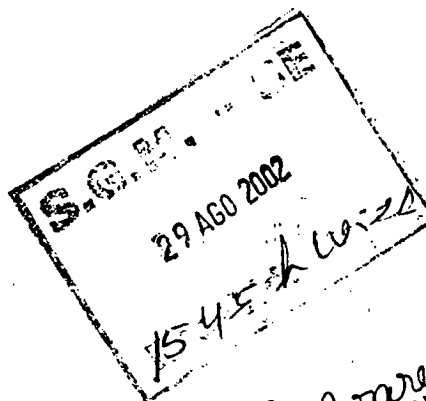
/L

LUIZ SILVEIRA RANGEL

Chefe de Gabinete

SMT

ttk
gbc35t



[assinatura]
LAURA MARIA DE M. SILVARES
Assessora
SGM/ATL

Redesignação

AO NOBRE VEREADOR

Erasmão Dias

PARA RELATAR

Sala da Comissão de Política Urbana, Metropolitana

• Meio Ambiente

20 02, 03

Leirio Pin

PRESIDENTE

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

3.º QUÊ juntado nesta d. 27-28/08/03

al. 27-28/08/03

ANAPÁULA KARRI Z

Secretária da Comissão de Política Urbana
Metropolitana e Meio Ambiente



Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº =27= do
Processo nº PL 343/01
Ana Paula Karruz
Reg. 11.070

16 - PAR

PARECER 16-1383/2003

DA COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA,
METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE SOBRE O PROJETO DE LEI Nº
343/01

Visa o Projeto de Lei nº 343/01, de autoria do nobre Vereador Adriano Diogo, obrigar a reserva de espaço para o tráfego de motocicletas, motonetas e ciclomotores nas vias públicas de grande circulação do Município de São Paulo.

Segundo a propositura, a Prefeitura Municipal fica obrigada a reservar espaço nas vias públicas de grande circulação do Município para o tráfego exclusivo de motocicletas, motonetas e ciclomotores. O PL, além de criar as faixas exclusivas, pretende a regulamentação do cadastro da atividade de moto-frete, junto à Secretaria Municipal de Transportes. As motos só poderão ser dirigidas por condutores devidamente inscritos na Secretaria Municipal de Transportes e a circulação de motocicletas, motonetas e ciclomotores fora de sua área exclusiva sujeitará o infrator às penalidades do Código de Trânsito Brasileiro.

O projeto vem acompanhado de Justificativa que diz que o trânsito nas vias de grande circulação no Município de São Paulo está cada vez mais caótico, situação que se agrava com o grande aumento do número de motocicletas em circulação, gerado, principalmente, pela disseminação atual dos serviços de *motoboy*. Conforme o disposto no Art. 57 do Código de Trânsito Brasileiro, os ciclomotores devem ser conduzidos pela direita da pista de rolamento, preferencialmente no centro da faixa mais à direita, ou na faixa própria a eles destinadas, proibida a sua circulação nas vias de trânsito rápido. Observe-se que o C.T.B. abre a necessidade de uma faixa exclusiva para motocicletas.

Sabe-se que a adequação das vias para a implantação das faixas exclusivas deve ser definida caso a caso, pois não é crível que uma norma geral, como a presente propositura, possa abranger todos os casos possíveis. Isto já tinha sido objeto de afirmação pelo Executivo, na justificativa do veto da Sra. Prefeita ao PL nº 293/95, de autoria do Vereador Gilson Barreto, onde ela diz que cada via deveria ser estudada individualmente e por técnicos habilitados.

Em alguns casos, onde existe largura suficiente, a faixa exclusiva pode ser conseguida, eventualmente, na simples subtração de parte das faixas destinadas ao tráfego geral, desde que haja mais do que três faixas de rolamento, além da faixa exclusiva para ônibus. Em outros casos, onde não haja possibilidade das diminuições das faixas existentes, poderá ser adotada, se viável, a redução do canteiro central com uma diminuição menor das larguras das faixas existentes.



Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº = 28 = do
Processo nº PL 343/01
Ana Paula Karruz
Reg. 11.070

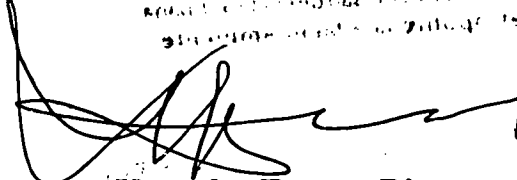
Vê-se, assim que nem sempre é possível uma solução adequada, a uma determinada via, como quer a proposição.

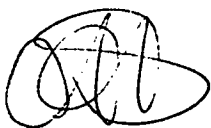
A Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente analisando o projeto de lei conclui que deve ser acatada as ponderações do Executivo que diz que cada caso deve ser estudado isoladamente e sempre por técnico especializado, pois não é possível fazer-se uma norma geral que abranja todos os casos e que seja adotada indiscriminadamente. A proposta contida na propositura é bastante importante, e pretende resolver um problema crucial, porém o caminho escolhido é inviável.

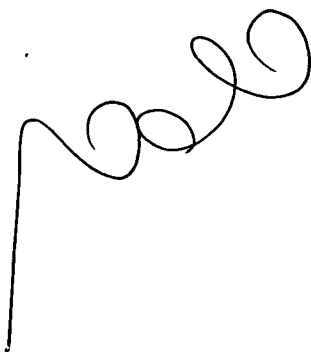
Por estes motivos esta Comissão se posiciona **contrariamente** à propositura.

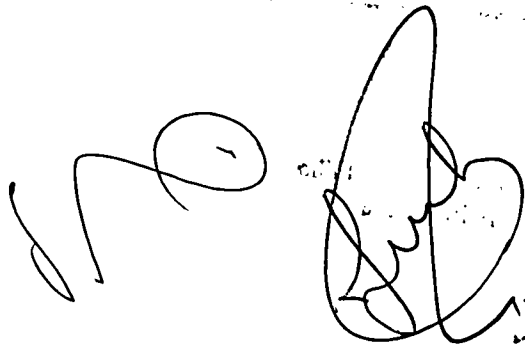
Sala da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, em 17/09/03.


Vereador Toninho Paiva
Presidente


Vereador Erasmo Dias
Relator







Publicado no DIÁRIO OFICIAL
 de 03 / 10 / 03
 página 63 coluna 1a
 Contendo *[assinatura]*
ANA PAULA KARRUZ
 Secretária da Comissão de Política Urbana
 Metropolitana e Meio Ambiente

A Doute Comissão de Trânsito,
 Transportes e Atividade Econômica.
 Em 09 / 10 / 03

[assinatura]
ANA PAULA KARRUZ
 Secretária da Comissão de Política Urbana
 Metropolitana e Meio Ambiente

Recebido na Comissão de Trânsito,
 Transportes e Atividade Econômica.
 Em 09 / 10 / 03 às 17 h 30

[assinatura]
Irineu Bosquiro Filho
 R.F. 11.063

Ao nobre Vereador Dalton Silvano
 para relatar.

Sala da Comissão de Trânsito, Transporte e
 Atividade Econômica.

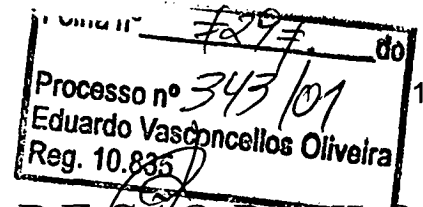
10 / 10 / 2003

PRÉSIDENTE

Segue _____ juntado _____ nesta data
 Documento _____ e papel de informação
 Rubricado _____ sob folha _____ nº 29
 Em 07 05 04
Eduardo Vasconcellos Oliveira
 Assistente Tec. de Direção III
 Reg. 10.835



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO



PARER Nº

16 - PAR
16- 0412/2004

DA COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE
E ATIVIDADE ECONÔMICA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 343/2001.

Projeto de autoria do nobre Vereador Adriano Diogo (PT) visa obrigar a reserva de espaço exclusivo para o tráfego de motocicletas, motonetas e ciclomotores nas vias públicas de grande circulação do Município.

Consideram-se vias de grande circulação as já classificadas pelo órgão de trânsito competente.

Os condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores só poderão trafegar se estiverem devidamente inscritos na Secretaria Municipal de Transportes, bem como as empresas de prestação de serviços de moto frete.

Os infratores das restrições desta lei serão penalizados conforme estipulado no Código de Trânsito Brasileiro.

A matéria proposta no aspecto de trânsito e transportes é meritória, pois irá amenizar um problema que vem causando transtorno ao tráfego com muitas vidas perdidas (uma por dia, com grande número de acidentes, conforme pesquisa Fonte Folha On-Line em 2003 ocorreram 362 mortes, em 2002 ocorreram 368 mortes de motoqueiros no trânsito).

Além de evitar as perdas de vidas que não há valor que pague, a propositura irá disciplinar o tráfego nas avenidas com grande fluxo de veículos tornando-o harmonioso.

Favorável, portanto, nosso parecer ao presente projeto apresentado.

Sala da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica, EM

06/05/04.

Presidente

Relator

Publicado no DIÁRIO OFICIAL
de 07, 05, 04
página 70 coluna 22
Conferido: Eduardo Vasconcellos Oliveira
Assistente Téc. da Direção III
Reg. 10.835

A
Douta Comissão de FINANÇAS E ORÇAMENTO.

Em 07, 05, 04

Eduardo Vasconcellos Oliveira
Assistente Téc. da Direção III
Reg. 10.835

Recebido na Comissão de
Finanças e Orçamento.
Em 10/05/2004 às 13 h 00

ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA
Secretária

Ao nobre Vereador *Odilon Guedes*
Para Relatar.
Sala da Comissão de Finanças e Orçamento
Em 12 de maio de 2004
[Assinatura]
Presidente

À SGP-33, PARA ARQUIVAMENTO nos
termos do artigo 275 do Regimento Interno.
São Paulo, 05/01/2005

ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA
RF 100.823
Secretária

Segue(m) Juntado(s), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob
nº..... e folha de informação
sob nº...30...11/01/05.
[Assinatura]
JOSE ROBERTO FERREIRA
RF 100.702
SGP-33



Câmara Municipal de São Paulo

Papel para informação rubricado com folha nº 30
do processo nº 01-34312001 11.101.1200.5 (a) [assinatura]
José Roberto Ferreira
RF 100.702
SGP.33

**SUBSECRETARIA DE DOCUMENTAÇÃO
SUPERVISÃO DE ARQUIVO GERAL**

Proc. Encerrado com 30 fls.
Arquivado em 11 / 01 / 2005
O Func.º [assinatura]
José Roberto Ferreira
RF 100.702
SGP.33