CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

PARECER Nº DA COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O PROJETO DE LEI N° 314/2019

O presente projeto de lei, de autoria da nobre Vereadora Sandra Tadeu, visa instituir campanha de conscientização nos espaços públicos que especifica, visando a conscientização sobre a importância do uso de capacete e faixa refletiva quando do uso de bicicletas.

O art. 1º do projeto institui a obrigatoriedade de realização de campanhas nas escolas da rede pública municipal, nos veículos de transporte municipal e nos demais espaços públicos municipais para a conscientização sobre a importância do uso de capacete e faixa refletiva quando do uso de bicicletas.

Dispõe o art. 3º que poderão ser afixados cartazes com a seguinte informação:

"O uso de capacete e faixa refletiva ajuda a prevenir acidentes."

A douta Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa apresentou parecer pela legalidade, com substitutivo a fim de "adequar a redação do projeto à técnica legislativa prevista na Lei Complementar Federal nº. 95/98, que dispõe sobre a elaboração, redação, alteração e consolidação das leis".

Quanto aos aspectos atinentes a esta Comissão, em busca na internet de material que analisasse a efetividade da política pública sugerida, é possível localizar artigos a respeito da segurança na utilização da bicicleta:

1) O Blog de Daniel Guth "A Bicicleta na Cidade", em artigo com data de 16/07/2015 (link <https://abicicletanacidade.blogfolha.uol.com.br/2015/07/16/capacete/> e com título "Entenda por que o capacete para ciclistas é apenas um boné de isopor sem qualquer poder mágico", apresenta argumentos e links de estudos sobre o assunto. O artigo afirma:

- "... No Brasil, ciclistas representam 7% dos deslocamentos e 4% dos "acidentes", automóveis 24% dos deslocamentos e 27% dos "acidentes", enquanto as motos representam 12,6% dos deslocamentos e 22% dos "acidentes". A fonte é o cruzamento de dados da "Pesquisa IPEA – Mobilidade Urbana (2011)" e o "Mapeamento das Mortes por Acidentes de Trânsito no Brasil – Confederação Nacional de Municípios (2009)".

Um estudo francês enumera os riscos de cada modal (**"Incidence and risk factors of severe traumatic brain injury resulting from road accidents: A population-based study",** de Etienne Javouhey, Anne-Céline Guérin e Mireille Chiron), ao enumerar o risco de ferimentos na cabeça/milhão de horas percorridas:

- Ciclista – 0.41
- Pedestre – 0.80
- Ocupante de veículo motorizado – 0.46
- Motociclista – 7.66

A principal causa de morte no trânsito é a imprudência no somatório de todos os fatores; o fator humano aparece em 98,6% das ocorrências graves na cidade de São Paulo o fator veicular tem 5,9% de participação e o fator via/meio ambiente tem 17,7%...";

- "... Além do discurso do medo e da associação com uma atividade de alto risco, que muito mais desestimulam do que estimulam as pessoas a adotarem a bicicleta como meio de transporte, os países que semearam vento e passaram a obrigar o uso de capacete para ciclistas, só colheram tempestades. Muitos países tentaram, mas voltaram atrás após se depararem com os desastrosos resultados. Por sorte apenas a Austrália e a Nova Zelândia seguem adotando esta obrigatoriedade. E a Austrália é um *case*

Matéria RELCOM 1035/2021. Documento assinado digitalmente por SIDNEY LUIZ DA CRUZ em 12/07/2021 e juntado ao PL 314/2019 por Jair Tatto. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=310061.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

internacional, muito estudado pelos efeitos negativos da obrigatoriedade do uso de capacete implementada em 1992. Mas quais seriam estes efeitos negativos?

- Com a obrigatoriedade do uso de capacete, as viagens realizadas em bicicleta, na Austrália, caíram entre 30 e 40% no geral, e caíram mais de 80% em alguns grupos específicos, como mulheres com ensino fundamental incompleto. Os motivos para esta vertiginosa queda no uso estão associados à complicação de um modal que deveria ser simples, ao encarecimento de um modal que deveria ser barato e às pesadas multas aplicadas.
- Sistemas de bicicletas compartilhadas das cidades de Melbourne e Brisbane, por conta da obrigatoriedade do uso de capacete, são considerados um fracasso em decorrência do baixo índice de uso.
- Fatalidades em decorrência de problemas de saúde, associados à falta de atividade física, na Austrália, são infinitamente superiores aos problemas de lesão na cabeça ao pedalar. Estima-se que mais de 16 mil australianos morram prematuramente todos os anos por conta dos baixos índices de atividade física.
- Os índices de ferimentos e traumas na cabeça não diminuíram em decorrência da obrigatoriedade no uso de capacete. Mostrando, mais uma vez, a inocuidade da medida.

A literatura internacional já comprovou que se o uso de bicicleta dobra, o risco individual de cada ciclista cai em aproximadamente 34%. Chama-se segurança na quantidade (**"Safety in Numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling"),** ou seja, quanto mais pedestres e ciclistas circulando, mais seguro serão seus deslocamentos.

Se considerarmos o exemplo australiano de queda no uso de bicicleta em decorrência da obrigatoriedade de uso do capacete, então podemos dizer que esta medida ocasionou efeito inverso ao desejado: culminou por expor ainda mais os ciclistas a riscos e insegurança";

- "... Capacetes foram desenhados para proteger ciclistas de impactos de até 20 km/h. Em uma colisão com um carro a 40 km/h, a força do impacto chega a ser dez vezes superior, levando à conclusão de que o capacete é um elemento inócuo nesta relação de impacto e força. Capacetes, portanto, podem até proteger de um galho de uma árvore ou de um "pedala moleque" do seu amigo, mas não produzirão efeito algum em uma colisão com um veículo motorizado. Há estudos, ainda, que indicam que capacetes mal colocados, mal produzidos ou até em situações ideais de uso podem expor seus usuários a ferimentos mais graves do que se não estivessem usando nada. Ou seja, em uma situação de traumatismo craniano ou de ferimento físico de baixa gravidade, o capacete pode induzir a um trauma do tipo *rotacional*, este quase sempre fatal. Confira estudo do Dr. W. J. Curnow (**"The efficacy of bicycle helmets against brain injury")**".

2) Em comunicado de imprensa, a Universidade de Bath informou (link <http://www.bath.ac.uk/news/articles/releases/overtaking110906.html>) a respeito de estudo sobre o uso de capacete por ciclistas ("**Wearing a helmet puts cyclists at risk, suggests research" – "Usar capacete coloca ciclistas em risco, sugere pesquisa"):**

- "… Os motoristas passam mais perto quando ultrapassam os ciclistas que usam capacetes do que quando ultrapassam os ciclistas sem o equipamento, aumentando o risco de colisão, segundo a pesquisa".

Matéria RELCOM 1035/2021. Documento assinado digitalmente por SIDNEY LUIZ DA CRUZ em 12/07/2021 e juntado ao PL 314/2019 por Jair Tatto. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=310061.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

3) No site da Bike Magazine encontra-se o artigo "Pedalada defensiva: estratégias para se manter seguro" (link <https://www.bikemagazine.com.br/2012/12/pedalada-defensiva-dicas-e-estrategias-para-se-manter-seguro/>):

- "Usar o capacete é de vital importância, mas não é o equipamento que vai evitar acidentes. Pedalar defensivamente é uma questão de atitude que envolve uma série de estratégias para evitar situações de riscos...

...

O conceito da pedalada defensiva

Pedalar na defensiva exige que você mantenha todos os sentidos em alerta, em especial a audição e a visão. Antecipação é outro atributo que você precisa desenvolver. É necessário que você pedale concentrado e mantenha o olhar no trânsito à frente e esteja atento a tudo o que acontece ao seu redor. Treine olhar para trás – por cima dos ombros – com rapidez e memorizando e observando o trânsito em sua traseira. É importante ter o controle do que acontece ao seu redor.

Além de evitar cometer erros, é importante que você se antecipe aos erros dos outros. A maioria dos motoristas nunca foi ciclista e, portanto, pode cometer erros inocentes, mas que colocam sua vida em risco. Não podemos mudar o comportamento dos motoristas, mas devemos sempre estar atentos e preparados para uma reação evasiva";

4) Na mesma linha, trecho de artigo da revista UVAToday, da Universidade da Virginia, (link <https://news.virginia.edu/content/6-things-bicyclists-can-do-keep-out-emergency-rooms?utm_source=VirginiaFeed&utm_medium=referral&utm_campaign=news>), com o título **"6 coisas que um ciclista pode fazer para ficar longe do pronto-socorro"**:

- "... Direção defensiva não é apenas um conceito reservado para motoristas de automóveis. É tão importante - provavelmente ainda mais - para os ciclistas. 'Eu acho que uma das maiores coisas como ciclista é ser defensivo, muito concentrado e alerta - capaz de antecipar o que os carros ao seu redor podem fazer antes de fazê-lo', disse Liz Cochran, coordenadora de prevenção de lesões do Sistema de Saúde UVA. 'Quanto mais cedo você puder detectar possíveis conflitos na estrada, mais rápido poderá agir para evitar um possível acidente'".

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

Favorável, portanto, é o parecer, nos termos do substitutivo da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa. Contudo, diante do acima exposto, apresentamos novo substitutivo, a fim de tratar o assunto de forma mais abrangente nas ações de segurança e educação de trânsito, inclusive autorizando a realização de campanha de conscientização no contexto do comportamento defensivo do ciclista:

SUBSTITUTIVO Nº AO PROJETO DE LEI Nº 314/2019

Autoriza a realização de campanha de conscientização em espaços públicos municipais

Matéria RELCOM 1035/2021. Documento assinado digitalmente por SIDNEY LUIZ DA CRUZ em 12/07/2021 e juntado ao PL 314/2019 por Jair Tatto. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=310061.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

sobre a importância do comportamento defensivo do ciclista e do uso de equipamentos de segurança no contexto da educação de trânsito.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica autorizada a realização de campanhas em espaços públicos municipais visando à conscientização sobre a importância do comportamento defensivo do ciclista e do uso de equipamentos de segurança, no contexto de demais ações de segurança e educação de trânsito.

Parágrafo único. Poderão ser afixados cartazes com a seguinte informação:

"**PEDALE DE FORMA DEFENSIVA**. A aplicação de faixa refletiva e de sinais luminosos na bicicleta pode auxiliar a minimizar acidentes e o uso de capacete e outros equipamentos de segurança pode proteger o ciclista de ferimentos."

Art. 2º As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas, se necessário.

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão de Finanças e Orçamento, em

Ver. Dr. Sidney Cruz
Relator

Matéria RELCOM 1035/2021. Documento assinado digitalmente por SIDNEY LUIZ DA CRUZ em 12/07/2021 e juntado ao PL 314/2019 por Jair Tatto. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=310061.