



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

São Paulo, 6 de setembro de 2022.

OFICIO SGP12 n. 755/2022

Senhor Prefeito,

Em atenção ao requerido pela Douta Comissão de Finanças e Orçamento, nos termos do art. 68 do Regimento Interno e nos termos do art. 32, 2, inciso III, da Lei Orgânica do Município, encaminho a Vossa Senhoria pedido de Informações sobre o PROJETO DE LEI 255/2019, de autoria de Ver. RICARDO TEIXEIRA (UNIÃO), que "DISPÕE SOBRE A OBRIGATORIEDADE DA EXTENSÃO DO TEMPO DE SONORIZAÇÃO DOS SEMÁFOROS DE TRÂNSITO PARA OS PEDESTRES: PARA A MELHORIA DA MOBILIDADE URBANA DOS IDOSOS E PESSOAS COM DEFICIÊNCIA FÍSICA; ASSIM COMO PRODUÇÃO E ESTUDO DE CARTILHAS E CICLO DE PALESTRAS SOBRE "SEGURANÇA E EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO" NAS ESCOLAS PÚBLICAS E PRIVADAS DO ESTADO DE SÃO PAULO".

A fim de instruir este ofício, encaminho cópia do pedido de informações, do projeto de lei e da respectiva justificativa.

Na oportunidade, renovo meus votos de distinta consideração e coloco a seu dispor, para informações que julgar oportunas, a Secretaria dessa Comissão.

Atenciosamente,

MILTON LEITE
Presidente

À Sua Excelência, o Senhor
RICARDO NUNES
Prefeito da Cidade de São Paulo



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

CEP 01415-001 - São Paulo - SP
Tel.: 3113-8000
E-mail: prefeito@prefeitura.sp.gov.br

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PROJETO DE LEI-255/2019

Exmo(a). Sr(a). Presidente da Comissão de Finanças e Orçamento,

Solicito de V.Exa. as providências cabíveis a fim de que o Executivo responda aos seguintes quesitos sobre o Projeto de Lei nº 255/2019:

1º) Qual a estimativa do impacto orçamentário-financeiro com a implementação da propositura?

2º) Existem, em operação ou em planejamento, ações que venham ao encontro dos objetivos do projeto?

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

Sala da Comissão de Finanças e Orçamento em 29/08/2022.

ISAC FELIX
Relator(a)

Exmo(a). Sr(a). Presidente da Câmara Municipal de São Paulo,
Encaminho-lhe para as devidas providências.

Ver. JAIR TATTO (PT)

Este documento contém assinatura digital



Materia DDCR ES9702022 do governo de digitalização e assinatura eletrônica (ppas) [506] Mot Rituais
https://www.splegisconsulta.camara.sp.gov.br/Home/AbrirDocumento?plID=404320.

Palácio Anchieta Viaduto Jacareí, 100 São Paulo - SP CEP 01319-900 fone (11) 3396-4000 www.saopaulo.sp.leg.br

**OFICIO SGP12 n. 847/2022**

Em atenção ao requerido pela Douta Comissão de Finanças e Orçamento, nos termos do art. 68 do Regimento Interno e nos termos do art. 32, 2, inciso III, da Lei Orgânica do Município, encaminho a Vossa Senhoria pedido de Informações sobre o PROJETO DE LEI 255/2019, de autoria de Ver. RICARDO TEIXEIRA (UNIÃO), que "DISPÕE SOBRE A OBRIGATORIEDADE DA EXTENSÃO DO TEMPO DE SONORIZAÇÃO DOS SEMÁFOROS DE TRÂNSITO PARA OS PEDESTRES: PARA A MELHORIA DA MOBILIDADE URBANA DOS IDOSOS E PESSOAS COM DEFICIÊNCIA FÍSICA; ASSIM COMO PRODUÇÃO E ESTUDO DE CARTILHAS E CICLO DE PALESTRAS SOBRE "SEGURANÇA E EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO" NAS ESCOLAS PÚBLICAS E PRIVADAS DO ESTADO DE SÃO PAULO."

A fim de instruir este ofício, encaminho cópia do pedido de informações, do projeto de lei e da respectiva justificativa.

Na oportunidade, renovo meus votos de distinta consideração e coloco a seu dispor, para informações que julgar oportunas, a Secretaria dessa Comissão.

Atenciosamente,

MILTON LEITE
Presidente

À Sua Excelência, o Senhor
RICARDO NUNES
Prefeito da Cidade de São Paulo



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

CEP 01415-001 - São Paulo - SP
Tel.: 3113-8000
E-mail: prefeito@prefeitura.sp.gov.br



Matéria DEBECQ 9720222 do momento de digitalizar a consulta ao <https://www.splegisconsulta.camara.sp.gov.br/Home/AbriuDocumento?plD=412411>.



Materia DDEPEC 97202220 do governo todigitalizacatrasadigitalizacao(ppipa) [50de MdeRRI]
https://www.splegisconsulta.camara.sp.gov.br/Home/AbrirDocumento?plD=412411.

Palácio Anchieta Viaduto Jacareí, 100 São Paulo - SP CEP 01319-900 fone (11) 3396-4000 www.saopaulo.sp.leg.br



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE E TRÂNSITO

Assessoria Jurídica de Transportes

Rua Boa Vista, 128 / 136, 4º andar - Fundos - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01014-000

Telefone:

PROCESSO 6010.2020/0002517-8

Encaminhamento SMT/AJ Nº 073144901

São Paulo, 09 de novembro de 2022.

Interessadas: Câmara Municipal de São Paulo - CMSP e Prefeitura Municipal de São Paulo - PMSP

Assunto: Ref. Ofício SGP12 nº 847/2022 de 25/10/22 que reitera o pedido de subsídios acerca do substitutivo da Comissão de Educação, Cultura e Esportes (CMSP/CECE) ao Projeto de Lei nº 255/2019, que conta que a ementa *“Dispõe sobre extensão do tempo e sonorização de semáforos para pedestres e cartilhas e palestras em matéria de segurança e educação no trânsito, em escolas públicas do Município de São Paulo”*.

Inf. nº 3039/22

CASA CIVIL/ATL III

Sr. Assessor

Em atenção ao quanto solicitado, retornamos o presente com as informações prestadas pela CET e pela Assessoria Jurídica desta Pasta.

Atenciosamente,

ALEXANDRE FRANCISCO TRUNKL

Secretário Municipal de Mobilidade e Trânsito em Exercício – SMT

JBS/gc/exp



Alexandre Francisco Trunkl
Secretário(a) Municipal de Mobilidade e Trânsito
Em 09/11/2022, às 18:32.

fl. 10

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **073144901** e o código CRC **97B65D90**.

Matéria DOCREC 970/2022. Documento digitalizado e autenticado por DIEGO MARINETTO. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pid=416748>



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE E TRÂNSITO

Assessoria Jurídica de Transportes

Rua Boa Vista, 128 / 136, 4º andar - Fundos - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01014-000

Telefone:

PROCESSO 6010.2020/0002517-8

Encaminhamento SMT/AJ Nº 073143273

INTERESSADO

Casa Civil

ASSUNTO

Projeto de Lei n. 255/2019

Ao

SMT/GAB

Sr. Secretário,

Trata-se de solicitação, por parte da Casa Civil a SME e SMT, de análise e manifestação acerca do Projeto de Lei nº 255/2019 (070328944).

A Comissão de Educação, Cultura e Esportes endereçou ao Senhor Prefeito os questionamentos constantes no ofício 070323520.

Pois bem.

O expediente tramitou pela CET, tendo diversos órgãos apresentado a sua contribuição a respeito do tema.

Dentre as manifestações, destaca-se o concluído pela Diretoria de Operações (072070036):

“O aumento do tempo dos pedestres sem considerar as diferenças entre as características das vias, podem ocasionar tempos díspares à necessidade de cada local, levando a esperas desnecessárias e consequente desrespeito, aumentando a insegurança, além do aumento de congestionamentos, gastos de combustível e sociais.”

No tocante à competência desta Assessoria Jurídica, temos a acrescentar, em relação ao item 3 (“Qual é a opinião do Executivo sobre o projeto?”), que já houve manifestação desta Assessoria, com conclusão pela inviabilidade do projeto em questão (032977665).

De se ressaltar, ademais, que – do confronto entre o último texto substitutivo (070328189) e o outrotra

analisado (031735135) – não se encontram alterações substanciais que justificassem uma revisão do entendimento pretérito.

Entendemos, pois, ser o caso de retorno à Casa Civil com as informações prestadas pela CET.

Segue o parecer, *sub censura*.

ALEXANDRE BESSER

Procurador do Município

OAB/SP nº 321.596

JOÃO BATISTA DA SILVA

Procurador do Município

OAB/SP 128.976



João Batista da Silva
Procurador(a) do Município
Em 04/11/2022, às 15:36.



Alexandre Besser
Procurador(a) do Município
Em 07/11/2022, às 16:40.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **073143273** e o código CRC **5081CFBC**.

PARECER TÉCNICO

Em atenção ao disposto no **PL - Projeto de Lei 255/2019 de 09/04/2019**, que em nome da melhoria da mobilidade urbana e segurança dos pedestres, estabelece a obrigatoriedade da extensão do tempo de verde dos semáforos para pedestres para "**até 2 minutos**" em vias estreitas e "**até 3 minutos**" para vias mais largas, no período das 05h00 às 22h00, informamos que:

- O estudo dos tempos semaforicos é feito de maneira a equalizar a distribuição dos tempos de verde entre todos os entes envolvidos, a saber, os veículos e pedestres.
- A engenharia de tráfego utiliza de dados coletados ao longo do tempo em cada interseção a ser semaforizada, dados como volume de veículos, pedestres, características do uso do solo (comércio, hospitais, escolas), composição dos veículos (leves, pesados, transporte coletivo), Inter visibilidade das interseções, geometria do local (active/declive, curvas, etc.).

De posse de todos os dados, existem fórmulas matemáticas (Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito - Volume V - Sinalização Semaforica) que os transformam em programações semaforicas com a finalidade de distribuir de maneira igualitária os tempos destinados a cada um dos entes envolvidos.

O tempo de ciclo semaforico é o tempo necessário a uma sequência completa das indicações luminosas para todas as fases (estágios) de um cruzamento se completem, reiniciando nova sequência.

Na cidade de São Paulo, cerca de 95% dos tempos de ciclo, em todos os cruzamentos, estão abaixo de 120 segundos (abaixo de 2 minutos), ou seja, na imensa maioria dos cruzamentos semaforizados o tempo de 2 minutos é distribuído entre **todos** os estágios envolvidos.

O tempo de verde destinado aos pedestres é calculado levando em consideração a largura da via, a quantidade de pedestres, as características do local (escola, comércio, ponto de ônibus, etc.).

O tempo calculado para a travessia dos pedestres considera como velocidade média dos pedestres entre 0,6 m/seg e 1,2 m/seg, necessário para uma travessia segura e confortável, sendo que para os pedestres o ideal é o **menor tempo de espera possível** para receber o direito de passagem.

A CET através da DO/SET/GET's/DCS's, concluiu a implantação dos parâmetros do PPP - PROGRAMA DE PROTEÇÃO AO PEDESTRE, com a adoção de novos valores para temporização de entreverdes e travessia de pedestres conforme parâmetros definidos pela **Resolução 483** do Departamento Nacional de Trânsito - **DENATRAN**, dando continuidade no fator de segurança.

Esses tempos foram adequados em função das características do tráfego e das vias, proporcionando melhor percepção na transição dos estágios, além de mais conforto e menor tempo de espera para o pedestre.

O aumento do tempo dos pedestres sem considerar as diferenças entre as características das vias, podem ocasionar tempos díspares à necessidade de cada local, levando a esperas desnecessárias e consequente desrespeito, aumentando a insegurança, além do aumento de congestionamentos, gastos de combustível e sociais.

Henrique Bekis Junior

Reg.CET: 13266
11/10/22



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE E TRANSPORTES

Assessoria Jurídica de Transportes

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

Telefone:

Encaminhamento SMT/AJ Nº 032977665

São Paulo, 09 de setembro de 2020.

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo

Assunto: Projeto de Lei nº 255/2019, de autoria do Legislativo, que dispõe sobre extensão do tempo e sonorização de semáforos para pedestres e cartilhas e palestras em matéria de segurança e educação no trânsito, em escolas públicas e privadas do Município de São Paulo.

SMT.GAB

Sr. Secretário Adjunto,

Trata-se de Projeto de Lei nº 255/2019, de autoria do Legislativo Municipal, dispondo sobre a extensão do tempo e sonorização de semáforos para pedestres e cartilhas e palestras em matéria de segurança e educação no trânsito, em escolas públicas e privadas do Município de São Paulo.

Inicialmente, se verifica a duvidosa possibilidade da iniciativa legislativa da matéria pela Câmara Municipal, por se tratar de organização do serviço público, o que implica a aplicação do artigo 37, inciso IV, combinado com o artigo 69, inciso IV, da Lei Orgânica do Município, no sentido do veto ao PL, por vício de iniciativa.

Contudo, ainda que assim não se entenda, conforme muito bem ponderado pela CET, SEI 032801934, a matéria já é disciplinada pela Lei Municipal nº 16.673/17, pelo Decreto nº 59670/20 e ainda por diversas normas dos órgãos reguladores do trânsito, no âmbito nacional, inclusive o Contran. A propósito, a CET demonstrou que o PL não se mostra adequado às nuances de natureza técnica previstas ou recomendadas na regulamentação nacional da matéria, o que significa dizer que do ponto de vista técnico não é aconselhável a sanção do PL, inclusive pelo possível risco à segurança dos pedestres, consubstanciado na indução ao desrespeito à sinalização, dada a inadequação do tempo de espera proposto no Projeto de Lei.

Informa ainda a CET que há licitação em andamento para viabilizar a aquisição de botoeiras a serem implantadas em diversos semáforos da Cidade, o que será realizado por cooperação com a Secretaria Municipal da Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida, razão pela qual a iniciativa supre a preocupação demonstrada no PL em análise.

Dessa forma, encaminho os autos para deliberação, propondo que esta Pasta se posicione no sentido do veto total ao Projeto de Lei nº 255/2019.

JOÃO BATISTA DA SILVA

Procurador do Município - SMT/AJ

OAB/SP 128.976

fl. 16

De acordo:

RENATA ELAINE VIEIRA DA SILVA

Procuradora do Município - OAB/SP 163.116

Chefe Substituta da Assessoria Jurídica - SMT



Documento assinado eletronicamente por **João Batista da Silva, Procurador(a) do Município**, em 09/09/2020, às 07:40, conforme art. 49 da Lei Municipal 14.141/2006 e art. 8º, inciso I do Decreto 55.838/2015



Documento assinado eletronicamente por **Renata Elaine Vieira da Silva, Procurador(a) do Município**, em 09/09/2020, às 12:28, conforme art. 49 da Lei Municipal 14.141/2006 e art. 8º, inciso I do Decreto 55.838/2015

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **032977665** e o código CRC **45327037**.

Referência: Processo nº 6010.2020/0002517-8

SEI nº 032977665



PARECER N° 1111/2021 DA COMISSÃO DE EDUCAÇÃO, CULTURA E ESPORTES SOBRE O PROJETO DE LEI N° 255/2019.

O presente projeto dispõe sobre a obrigatoriedade da extensão do tempo e sonorização dos semáforos de trânsito para os pedestres; para a melhoria da mobilidade urbana dos idosos e pessoas com deficiência física; assim como produção e estudo de cartilhas e ciclo de palestras sobre "segurança e educação no trânsito" nas escolas públicas e privadas do município de São Paulo.

A Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa exarou parecer pela Legalidade com substitutivo que visa compatibilizar a ementa do projeto ao seu conteúdo, bem como adequar a redação à técnica legislativa da Lei Complementar nº 95/98, que dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis.

A Comissão de Administração Pública emitiu parecer favorável ao projeto de lei nos termos do Substitutivo aprovado na Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa.

A Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica manifestou parecer favorável, nos termos do Substitutivo aprovado na Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa.

No que cabe ao pleno desta Comissão analisar, entende-se que a matéria ora posta em debate apresenta extrema atualidade e pertinência, pois atenta para a redução dos atropelamentos por meio da sonorização e da ampliação do tempo de chancela dos semáforos para travessia de pedestres nas vias de grande circulação de veículos. Ao mesmo tempo, é proposto o acréscimo da educação em trânsito na grade curricular e nas atividades escolares em geral. Para que se construa aqui um tirocínio claro e preciso, é necessário compreender que o objeto da iniciativa é multifacetado e merece ser abordado em seus aspectos históricos e sociodinâmicos, compreendendo uma série de fatores de variada intensidade e implicação.

Inicialmente, é válido retroceder historicamente para que se possa apreender o fenômeno da cultura automobilística. Segundo a vasta historiografia nacional e internacional, foi logo após a Segunda Guerra Mundial que o automóvel particular converteu-se em fenômeno de massa em todo o mundo (PATERSON, 2006). Ele torna-se artigo de consumo e símbolo de status social, impulsionado pelo forte aparato de propaganda das economias capitalistas avançadas. Enalteceu-se nesse momento o automóvel como um marco da mobilidade individual e da prosperidade material. Numa explosão produtiva sem precedentes, a indústria automobilística, majoritariamente sediada nos Estados Unidos, atravessou todas as fronteiras e inundou o mundo com os mais variados modelos e tamanhos. De acordo com levantamento da organização The geography of transport systems, a produção mundial anual de automóveis cresceu drasticamente de 20 milhões de unidades nos anos 1960 até mais de 70 milhões em 2019.

Esse processo de produção em massa de automóveis conferiu à indústria automotiva do centro hegemônico um papel fundamental na lógica de expansão imperialista e na consolidação do capitalismo monopolista (MAGDOFF, 1978). O grande capital, por meio dessa indústria, se irradiou pela periferia do mundo e logrou submeter inúmeros países aos imperativos do consumo de veículos automotores, desde o transporte de carga até os carros de uso doméstico.

Dentre os países periféricos, o Brasil foi um dos casos mais importantes, onde o modelo econômico de substituição de importações, no contexto do Plano de Metas do período JK, optou pela produção de automóveis como eixo de desenvolvimento. Na avaliação do sociólogo Glauco Arbix,

"poucas foram as visões de desenvolvimento que prescindiram da indústria de autoveículos. Não foi à toa que o automóvel circulou por todas as alamedas do imaginário nacional". (ARBIX A e ZILBOVICIUS, 1997).

O resultado dessa opção econômica foi um crescimento vertiginoso do volume de automóveis desde fins da década de 50, alcançando a marca dos 2 milhões em apenas quatro décadas, como demonstram os dados da ANFAVEA na Tabela 1:

Tabela 1. Brasil: Produção de Autoveículos (1957-2000)

Anos	Em unidades
1957	30.542
1960	133.041
1970	416.089
1980	1.165.174
1981	780.883
1986	1.056.332
1990	914.466
1991	960.219
1992	1.073.861
1993	1.391.435
1994	1.581.389
1995	1.629.008
1996	1.804.328
1997	2.069.703
1998	1.585.630
1999	1.350.828
2000	1.671.093

FONTE: ANFAVEA (Anuário 2010)

Como contrapartida governamental, investiu-se na malha rodoviária e preteriu-se gradualmente o transporte ferroviário de carga e de passageiros (CORREIA, 2008). Desde então, o chamado rodoviarismo, como ficou conhecida essa orientação do modal de transporte nacional, se estabeleceu ao longo do território e configurou todo um modo de vida. O movimento imperialista, portanto, não exportou apenas um modelo industrial, exportou também um padrão comportamento que tinha o automóvel como seu fulcro.

Essa proliferação intensa e extensa da produção e do uso do automóvel encontrou, para usar a terminologia de Max Weber, uma afinidade eletiva plena com a configuração cultural caracterizada pelo que a sociologia denominou de individualismo. Nos anos 50, a estabilização político-econômico, principalmente nas regiões em que prevaleceu o regime de acumulação fordista, criou as condições para a formação de uma sociedade afluyente, de elevado consumo e uma valorização acentuada da vida privada. A prosperidade material fixou como parâmetros a ética do trabalho árduo, do consumo compensatório conspícuo e do cultivo dos interesses individuais. O conforto retirou as pessoas da esfera pública e das preocupações com a vida coletiva. Constituiu-se aquilo que o sociólogo David Riesman denominou de

"multidão solitária", ou seja, seres interdirigidos partilhando o mesmo espaço, mas ignorando ou temendo uns aos outros como estranhos ameaçadores (RIESMAN, 1971). As pessoas começavam a se recolher nos domínios familiares e nos círculos interpessoais mais imediatos, o que deu ensejo ao abandono dos grandes centros metropolitanos e ao surgimento dos bairros suburbanos e aos condomínios fechados. As ruas estreitas e os bairros populares deram lugar a avenidas e vias expressas.

Complementando essa visão, o ensaísta Richard Sennett identificou na cultura da exacerbação da vida privada um fenômeno para o qual ele colimou a expressão de "tirania da intimidade". Na análise de Sennett, empreendida com um grande escopo de fontes históricas, o que se verificava era um processo de transbordamento dos anseios individuais para fora dos limites do circuito emocional doméstico e a ocupação disso para dentro das instâncias coletivas e dos espaços públicos. Segundo ele,

"A sociedade em que vivemos hoje está sobrecarregada de consequências dessa história: o evanescimento da res pública pela crença de que as significações sociais são geradas pelos sentimentos de seres humanos individuais" (SENNETT, 1988, p. 413).

As pessoas não apenas se distanciaram do convívio coletivo como, ao contrário, procuraram expor e impor seus desejos e ressentimentos sobre o entorno social. No fundo, estava em curso uma externalização narcísica do indivíduo, que buscava tornar o mundo exterior sua imagem e semelhança. Dessa forma, coisas, circunstâncias e pessoas foram se convertendo em meros instrumentos para a afirmação e realização de cada ser individual. O resultado disso foi a difusão de um extremo individualismo que corrói qualquer senso de coletividade e organicidade da vida humana. Nem as leis conseguem se manter como fronteiras e freios para as aspirações individualistas.

Nesse contexto, eivado por uma dinâmica consumista e individualista, o automóvel foi e tem sido cada vez mais acolhido como a mediação perfeita entre o ser humano e seus desejos. Ao mito da liberdade individual absoluta, o automóvel responde com sua promessa de autonomia, aventura e velocidade desenfreada. Nos dizeres do analista Ted Macallister,

"O automóvel não poderia libertar ninguém da burocracia governamental ou do poder econômico das corporações, mas poderia dar a uma pessoa a liberdade de mobilidade e a capacidade, dentro dos limites da produção em massa, de fazer uma declaração ao mundo sobre a personalidade de alguém." (MACALLISTER, 2011)

O indivíduo se funde à máquina e lhe confere toda a sua gana de ultrapassar as barreiras (físicas e sociais) e de imprimir sua marca mundo afora, como se existisse apenas o ego a reinar livremente em detrimento da totalidade societária. Tal princípio impregnou a indústria cultural e é bem ilustrado pela famosa canção Highway star, de 1972, da banda britânica Deep Purple. Nas primeiras estrofes, sob a estridência da guitarra de Ritchie Blackmore, o cantor Ian Gillan vocifera:

Nobody gonna take my car
I'm gonna race it to the ground
Nobody gonna beat my car
It's gonna break the speed of sound
Ooh, It's a killing machine
It's got everything
Like a driving power big fat tires
And everything
Ninguém tomará meu carro
Eu vou correr com ele pela terra
Ninguém vai vencer o meu carro
Ele vai quebrar a velocidade do som
Ele é uma máquina mortífera

Ele tem de tudo

Como um motor potente, grandes rodas

E tudo

Uma correspondência direta disso encontra-se em outro ícone musical, desta vez de Roberto Carlos. Numa das estrofes mais emblemáticas da canção "Eu sou terrível", de 1967, ele diz:

Estou com a razão no que digo

Não tenho medo nem do perigo

Minha caranga é máquina quente

O que se exalta é a potência dos motores e sua capacidade destruidora ("máquina mortífera" e "máquina quente"). O veículo é como um ariete indomável, uma prótese fálica. Nele se funde a vontade, a verdade e o poder. A sociedade desaparece do horizonte e prepondera o indivíduo isolado, destemido e pretensamente soberano. Nada muito diferente daquilo que a publicidade automobilística explora até hoje, associando o carro à liberdade de ação e à proteção frente ao ambiente selvagem em que, na célebre assertiva do filósofo Thomas Hobbes, "o homem é o lobo do homem".

Outro filósofo, o francês André Gorz, num texto que se tornou referência, percebeu a nítida identidade entre a liberação desenfreada permitida pelo automóvel e aquilo que se convencionou chamar de "ideologia burguesa". Para Gorz,

"A massificação do automóvel efetua um triunfo absoluto do ideologia burguesa no nível da vida diária. Dá e sustenta em todos a ilusão de que cada indivíduo pode procurar o seu próprio benefício às custas de todos os demais. Leva ao egoísmo cruel e agressivo do motorista que em todos os momentos está figurativamente matando os 'outros', que aparecem meramente como obstáculos físicos à sua velocidade. Este egoísmo competidor e agressivo marca a chegada do comportamento universal burguês, e tem existido desde que dirigir tornou-se lugar comum." (GORZ, 1973).

E essa postura é amplificada quando se soma a ela o fenômeno do patrimonialismo que tem vigência nos interstícios da sociabilidade brasileira. Conforme apontou o antropólogo Roberto Damatta, devido à formação colonial do país, o espaço público brasileiro, e a rua em especial, é visto como uma extensão da casa, ou seja, o indivíduo trata o mundo exterior como parte da sua propriedade privada (DAMATTA, 1985). O carro, portanto, expande literalmente a casa para o universo da rua e permite ao seu proprietário submeter a tudo e a todos às ambições mais egoístas. Por esse motivo, é um equívoco analítico dizer que a pessoa se altera quando dirige; a direção apenas coloca em cena a voracidade, o individualismo e a possessividade, que são elementos culturais determinados historicamente e que vêm a constituir as disposições subjetivas dos indivíduos.

Essa digressão sociológica foi necessária porque o problema posto na propositura assim o exige. Como se viu, o automóvel encontrou solo fértil na cultura individualista e ambos se propagaram de maneira exponencial desde meados do século passado até a atualidade. A frota e o volume de tráfego aumentaram e saturaram as vias das grandes concentrações urbanas no Brasil e no exterior. São recorrentes as imagens das ruas abarrotadas de carros em cidades como Nova Iorque, Paris, São Paulo, Nova Deli e Pequim. A consequência direta é a restrição da velocidade e da própria locomoção automotiva. A disputa pelo espaço se intensifica não apenas pelas limitações físicas das vias, mas, principalmente catalisada pela cultura individualista.

Cada indivíduo-motorista, em seu afã egoísta de se sobrepor aos demais, transforma um simples movimento de ir e vir em um campo de batalhas. Essa é uma decorrência evidente da junção entre individualismo, consumismo e automóvel. Graças a essa simbiose patológica, em que o carro sacia o desejo de ter e o passaporte da autonomia, a liberdade individual se reduziu ao livre deslocamento, rápido e sem empecilhos. Como indicava a canção citada acima, para concretizar esse ideário é necessário somente a potência do motor e a disposição para romper as regras ("ninguém tomará meu carro", nem mesmo as leis e a polícia). Está instaurado um cenário de vale-tudo, que não é mais do que um epifenômeno da sociedade em geral, em que todos "querem levar vantagem" e fazer prevalecer suas necessidades em

detrimento dos outros. É nesse sentido que a professora Elza Machado, do Departamento de Medicina Preventiva da UFMG, afirma que

"o individualismo na sociedade brasileira não envolve somente as pessoas, mas também os espaços de convivência e os meios de locomoção dessas pessoas. Neste contexto, surge a violência no trânsito, às vezes sobreposta por outras formas de violência, como uma agressão verbal." (Entrevista concedida em 2017 para o programa "Aspas sonoras" da Universidade Federal de Minas Gerais - UFMG).

O trânsito acaba constituindo uma arena de tensão e conflito cuja expressão mais explícita se apresenta sob a forma dos chamados "acidentes de trânsito". De acordo com os pesquisadores Letícia Marín e Marcos S. Queiroz,

"Juntamente com a incorporação do automóvel no cotidiano das comunidades, surge um importante problema social, os Acidentes de Trânsito. Enquanto no mundo desenvolvido faz-se um esforço considerável no sentido de controlá-lo, nos países em desenvolvimento ele aparece como um problema cada vez maior. No caso do Brasil, o trânsito é considerado um dos piores e mais perigosos do mundo. Os índices de Acidente de Trabalho são altíssimos, com um para cada lote de 410 veículos em circulação. Na Suécia, a relação é de um Acidente de Trabalho para 21.400 veículos em trânsito". (MARIN e QUEIROZ, 2000).

Pela proporção que vêm atingindo, os "acidentes de trânsito" podem ser compreendidos como uma espécie de endemia contemporânea, como atesta um estudo recente que constata o seguinte:

"As publicações referentes aos grupos de atendimento pré-hospitalar móvel (SAMU e corpo de bombeiros) vêm crescendo no país, em grande parte pelo processo de endemia que acidentes de trânsito apresentam nas grandes cidades." (SCARMAGNAN et alii, 2018).

O quadro endêmico dos acidentes fica evidente no fato de que atualmente, de acordo com relatório da Organização Mundial da Saúde, o Brasil ocupa o quinto lugar no ranking dos países com maiores índices de morte no trânsito, atrás apenas da Índia, China, EUA e Rússia. Além desses, Irã, México, Indonésia, África do Sul e Egito estão entre os países de trânsito mais violento. Juntas, essas dez nações são responsáveis por 62% das 1,2 milhão de mortes por acidente no trânsito que ocorrem no mundo todos os anos (OMS, 2021).

Numa sociedade em que o automóvel impera, não parece haver dúvida de que o pedestre é a parte mais frágil. Isso se reflete no perfil dos acidentes e das vítimas. Conforme a Seguradora Líder, que era responsável pelo Seguro DPVAT até 2020, no ano passado, os pedestres perdem apenas para os motociclistas tanto em indenizações por morte quanto por invalidez permanente. Em 2020 foram pagas, pelo DPVAT, 9.177 indenizações por morte de pedestres no trânsito. Esse número representa 27% do total de indenizações pagas por morte no trânsito. De janeiro a dezembro de 2020, foram 33.530 casos. O número de indenizações por invalidez permanente, resultante de atropelamentos, também assusta. Foram 70.151 de um total de 210.042, ou seja 33%.

Na tabela 2 é listada a série histórica de atropelamentos no município de São Paulo. Os números seguem numa trajetória de estabilidade, mas em patamar relativamente alto.

Tabela 2 - Série Histórica de atropelamentos em São Paulo

Período	Número total de atropelamentos	População total	Valor da Fórmula
2008	683	11.089.653	0,6159
2009	2.048	11.171.578	1,8332
2010	2.473	11.253.503	2,1975
2011	2.236	11.303.626	1,9781
2012	2.833	11.353.750	2,4952
2013	3.002	11.403.873	2,6324
2014	3.684	11.453.996	3,2163
2015	2.780	11.504.120	2,4165
2016	2.693	11.554.243	2,3307
2017	2.631	11.696.088	2,2495

Fonte: Rede social de cidades

(<https://www.redesocialdecidades.org.br/br/SP/sao-paulo/atropelamentos>)

No gráfico abaixo, elaborado pela Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo (CET), fica mais perceptível a prevalência e o peso significativo dos atropelamentos dentro da situação geral de acidentes no município de São Paulo. Os dados são eloquentes ao apontar que os atropelamentos se destacam em primeiro lugar e vêm apresentando uma situação de preocupante estabilidade.

Gráfico 1



Fonte: Companhia de Engenharia de Tráfego/2019 - CET-SP

(<http://www.cetsp.com.br/media/1058619/2019.pdf>)

Não há dúvida de que as cifras já estiveram bem maiores, mas merece atenção o fato de que, mesmo com a queda, os números permanecem sendo os mais altos, alcançando praticamente o valor da soma dos demais eventos fatais.

E o que agrava esse cenário é a elevada cifra de óbitos entre os pedestres. Ainda que os óbitos por "acidentes de trânsito" indiquem uma inflexão declinante razoável, é notório como a morte de pedestres não acompanha tal queda, como se constata no próximo gráfico da CET (Gráfico 2). Pelo contrário, ela aponta para uma leve subida e responde pela principal categoria de óbitos, equiparada apenas com a dos motociclistas, que, no entanto, sofreu um decréscimo no último ano do levantamento.

A comparação dada pelo Gráfico 2 revela como o pedestre está numa evidente condição de extrema vulnerabilidade perante as demais modalidades de locomoção urbana. Isso é facilmente explicável, afinal, as condições de mobilidade privilegiam o fluxo automotivo e, dentro disso, o transporte individual. Calçadas estreitas e precárias, travessias dificultadas por falta de sinalização e um trânsito caótico sujeitam o pedestre a um embate assimétrico com os automóveis. Estes, por sua vez, são conduzidos por indivíduos ensimesmados, prepotentes e dispostos a tudo para prevalecerem sobre os demais. A vida humana, aqui, parece valer muito pouco diante da concorrência das "máquinas mortíferas", que não aceitam reduzir a velocidade e se deparar com empecilhos. Nada mais atual do que a letra da canção Construção, de Chico Buarque, em que um trabalhador "morreu na contramão atrapalhando o tráfego".

Gráfico 2



Fonte: Companhia de Engenharia de Tráfego/2019 - CET-SP

(<http://www.cetesp.com.br/media/1058619/2019.pdf>)

A grande cidade se torna, assim, um espaço inóspito para a vida. É uma zona de risco fatal. A circulação a pé (e motorizada) exige cuidados e expõe as pessoas a uma tensão constante. As vias públicas deixam de ser o palco do caminhante a esmo, que se perdia sem hora para voltar, como costumava fazer a encantadora figura do flâneur nos grandes centros urbanos do século XIX, que Walter Benjamin descreveu tão bem.

"A rua se torna moradia para o flâneur que, entre as fachadas dos prédios, sente-se em casa tanto quanto o burguês entre suas quatro paredes. Para ele, os letreiros esmaltados e brilhantes das firmas são um adorno de parede tão bom ou melhor que a pintura a óleo no

salão do burguês; muros são a escrivania onde apoia o bloco de apontamentos; bancas de jornais são suas bibliotecas, e os terraços dos cafés, as sacadas de onde, após o trabalho observa o ambiente" (BENJAMIN, 1989).

Eram pelas ruas, ermas ou não, que as pessoas se expunham à diversidade e a todas as possibilidades de encontros inesperados. Na multidão de seres, todos os sentidos eram estimulados e a paixão espreitava a cada esquina. Essa experiência sinestésica ganhou a expressão máxima na obra de Charles Baudelaire, o poeta síntese do flâneur. No poema "A uma passante", do livro *As flores do mal* (1857), lê-se:

A uma passante
A rua em torno era um frenético alarido.
Toda de luto, alta e sutil, dor majestosa,
Uma mulher passou, com sua mão suntuosa
Erguendo e sacudindo a barra do vestido.
Pernas de estátua, era-lhe a imagem nobre e fina.
Qual bizarro basbaque, afoito eu lhe bebia
No olhar, céu lívido onde aflora a ventania,
A doçura que envolve e o prazer que assassina.
Que luz e a noite após! Efêmera beldade
Cujos olhos me fazem nascer outra vez,
Não mais hei de te ver senão na eternidade?
Longe daqui! tarde demais! nunca talvez!
Pois de ti já me fui, de mim tu já fugiste,
Tu que eu teria amado, ó tu que bem o viste! (Tradução: Ivan Junqueira, 1985)

Quantas felicidades e infortúnios se amalgamaram na fugacidade daquele instante? A beleza fugidia concederia nova chance? O errante poeta jamais o saberia. De todo modo, a rua estava ali para novos e surpreendentes encontros. Bastava se dispor a ser levado sem rumo pelas calçadas e praças, num convívio de anônimos tão diferentes. Isso também era permitido na São Paulo dos anos quarenta e cinquenta, quando Lévi-Strauss escreveu *Tristes Trópicos* e a elite intelectual paulistana fazia da Avenida São Luiz e adjacências o circuito de suas vidas.

Mas isso já não ocorre mais. Vieram os automóveis conduzidos por seres tresloucados, prenhes de uma cultura individualista e privatista. A velocidade, o desleixo e o desrespeito às normas mínimas de convívio converteram as ruas em canais de passagem meramente funcionais, utilizados apenas para a passagem de pessoas apressadas e cismadas com a própria sombra. O semáforo com tempo exíguo para os pedestres é um sintoma dessa exclusão dos seres humanos das ruas e do flâneur. O olhar não pode mais se distrair e ser tragado por "uma passante". Atravessar a torrente de veículos agora é a grande aventura.

Num ambiente cada vez mais inabitável, em que máquinas fumegantes e tórridas expulsam os corpos humanos, a sociedade precisa estabelecer medidas de regulamentação que contenham esse processo extremamente deletério. Por conta disso, ações voltadas para a infraestrutura urbana e o transporte coletivo são fundamentais assim como também são importantes os estímulos à mudança cultural. Nesse sentido, a iniciativa legislativa ora em pauta, ainda que pontual, é válida e pode servir como uma centelha para desencadear alterações comportamentais de fundo na população paulistana.

Pelo exposto, a Comissão de Educação, Cultura e Esportes, no âmbito de sua competência, entende que a proposição é meritória e deve prosperar. Sendo assim, favorável é o parecer, nos termos do substitutivo abaixo, que visa aperfeiçoar a matéria no que se refere aos aspectos educacionais do projeto.

SUBSTITUTIVO Nº DA COMISSÃO DE EDUCAÇÃO, CULTURA E ESPORTES AO PROJETO DE LEI Nº 255/2019.

Dispõe sobre extensão do tempo e sonorização de semáforos para pedestres e cartilhas e palestras em matéria de segurança e educação no trânsito, em escolas públicas do Município de São Paulo.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º O tempo dos semáforos de trânsito para pedestres deverá ser sonorizado e aumentado para até 2 (dois) minutos em vias estreitas e até 3 (três) minutos em vias largas, no período das 5 (cinco) horas às 22 (vinte e duas) horas.

Art. 2º Durante a madrugada, assim entendido o período das 22 (vinte e duas) horas às 5 (cinco) horas do dia seguinte, os semáforos terão seu tempo reduzido, consoante as regras anteriores à entrada em vigor desta Lei.

Art. 3º As escolas públicas poderão receber cartilhas sobre educação e segurança no trânsito, a serem elaboradas pelos órgãos competentes do Poder Executivo, em parceria com a comunidade escolar. Parágrafo único. As cartilhas deverão conter orientações sobre comportamentos do pedestre e do condutor do veículo, além de informações sobre a legislação pertinente, em especial, sobre a liberdade de ir e vir garantida pelo artigo 5º da Constituição Federal e pelo Estatuto do Idoso - Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, no artigo 10, § 1º, inciso I, e sobre os parâmetros do Código de Trânsito Brasileiro, aprovado pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Art. 4º Haverá palestras, nas escolas públicas, a serem ministradas por pessoas capacitadas nas áreas de educação e segurança no trânsito, visando à conscientização do aluno em relação ao seu comportamento como pedestre e a técnicas de direção defensiva como futuro condutor de veículo.

Art. 5º As despesas decorrentes desta Lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas, se necessário.

Sala da Comissão de Educação, Cultura e Esportes, em 22/09/2021.

Eliseu Gabriel PSB Presidente

Celso Giannazi - PSOL

Cris Monteiro NOVO - Relatora

Eduardo Suplicy - PT

Eli Corrêa DEM

Sandra Santana PSDB

Sonaira Fernandes REPUBLICANOS

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 23/09/2021, p. 109

Para informações sobre o projeto referente a este documento, visite o site www.saopaulo.sp.leg.br.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

PARECER Nº 1611/2019 DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE PROJETO DE LEI Nº 0255/19.

Trata-se de projeto de lei de autoria do nobre Vereador Ricardo Teixeira, que pretende, em linhas gerais: a) ampliar o tempo dos semáforos de trânsito para pedestres e sonorizar o tempo de travessia, visando à melhoria da mobilidade urbana de idosos e pessoas com deficiência física; b) produzir e distribuir cartilhas e promover palestras, em escolas públicas e privadas, sobre educação e segurança no trânsito.

Sob o aspecto jurídico, nada obsta o prosseguimento do presente projeto de lei.

Abordada a questão sob o ponto de vista da regulamentação de trânsito, temos que, embora a Carta Magna reserve privativamente à União competência para legislar sobre trânsito e transporte (art. 22, inciso XI), a própria Constituição Federal atribuiu ao Município competência para ordenar o trânsito urbano e o tráfego local, visto serem atividades de interesse local (art. 30, incisos I e V).

Como ensina Hely Lopes Meirelles, a circulação urbana e o tráfego local, abrangendo o transporte coletivo em todo território municipal, são atividades de estrita competência do Município, para atendimento das necessidades específicas de sua população (...). Especial atenção das autoridades locais deve merecer o trânsito de veículos e pedestres, nas vias e logradouros públicos. A primeira preocupação deve ser o estabelecimento de boas normas de circulação, tendentes a descongestionar o centro urbano, os locais de comércio, os pontos de retorno (...). Nessa regulamentação local, além de normas gerais contidas no Código Nacional de Trânsito e nos regulamentos estaduais, o Município pode estabelecer condições particulares para cada rua ou zona, atendendo às peculiaridades locais e ao perigo que oferece à coletividade (Direito Municipal Brasileiro, 6ª ed., Ed. Malheiros, pp. 319/320 e 363).

Veja-se, a respeito, a lição de José Nilo de Castro:

Dentre os serviços públicos municipais (...) arrolam-se os seguintes: arruamento, alinhamento e nivelamento, promoção do adequado ordenamento territorial urbano (art. 30, VIII, CF); águas pluviais; trânsito e tráfego (...) sinalização de vias urbanas e das estradas municipais, sua regulamentação e fiscalização, arrecadando-se as multas relativas às infrações cometidas em seu território (...). Merecem explicitação os serviços de trânsito e tráfego de competência do Município. Não se confundem com os do Estado. O trânsito e o tráfego nas vias municipais, notadamente do perímetro urbano, são de competência municipal, cuja organização e execução, portanto, se ordenam pelas leis locais, como a previsão de infrações e de sanções aos infratores do trânsito e do tráfego municipais (...). A circulação urbana e o tráfego local são disciplinados por leis locais, no exercício da autonomia do Município (Direito Municipal Positivo, 2ª ed., Ed. Del Rey, pp. 207 e 208).

Outrossim, ressalte-se que não há iniciativa reservada para a matéria, como aquelas de que trata o § 2º do art. 37 da Lei Orgânica do Município, podendo o impulso inicial do processo legislativo partir desta Casa.

Importante frisar, ainda, que o Judiciário vem adotando posicionamento mais flexível no que tange à iniciativa parlamentar para edição de leis que versem sobre programas e serviços públicos, desde que não haja invasão da esfera administrativa esta reservada em nosso ordenamento ao Poder Executivo (STF, Tema 917 de Repercussão Geral). Nesse aspecto, também não há nada a opor à parte do projeto que prevê a distribuição de cartilhas e a

realização de palestras sobre educação e segurança no trânsito, em escolas públicas e privadas.

Por fim, ressalte-se que a medida prevista pelo projeto beneficia especialmente as pessoas que potencialmente apresentam maior dificuldade na realização de travessias nas vias

públicas, quais sejam, os idosos, as pessoas com deficiência e as crianças, dando cumprimento, sob este prisma, ao mandamento contido na Constituição Federal, na Lei Orgânica do Município e também na legislação esparsa especializada no sentido de que a tal classe de sujeitos seja conferido tratamento especial pelo ordenamento jurídico, assegurando o exercício de seus direitos e sua integridade.

Para ser aprovado, o projeto depende de voto favorável da maioria absoluta dos membros desta Casa, nos termos do art. 40, § 3º, XII, da Lei Orgânica do Município de São Paulo.

Ante todo o exposto, somos PELA LEGALIDADE, na forma do seguinte Substitutivo, que visa compatibilizar a ementa do projeto ao seu conteúdo, bem como adequar a redação à técnica legislativa da Lei Complementar nº 95/98, que dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis.

SUBSTITUTIVO Nº DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA AO PROJETO DE LEI Nº 0255/19.

Dispõe sobre extensão do tempo e sonorização de semáforos para pedestres e cartilhas e palestras em matéria de segurança e educação no trânsito, em escolas públicas e privadas do Município de São Paulo.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º O tempo dos semáforos de trânsito para pedestres deverá ser sonorizado e aumentado para até 2 (dois) minutos em vias estreitas e até 3 (três) minutos em vias largas, no período das 5 (cinco) horas às 22 (vinte e duas) horas.

Art. 2º Durante a madrugada, assim entendido o período das 22 (vinte e duas) horas às 5 (cinco) horas do dia seguinte, os semáforos terão seu tempo reduzido, consoante as regras anteriores à entrada em vigor desta Lei.

Art. 3º As escolas públicas e privadas deverão receber cartilhas sobre educação e segurança no trânsito, a serem elaboradas pelos órgãos competentes do Poder Executivo, em parceria com a comunidade escolar.

§ 1º Essas cartilhas deverão conter orientações sobre comportamentos do pedestre e do condutor do veículo, além de informações sobre a legislação pertinente, em especial, sobre a liberdade de ir e vir garantida pelo artigo 5º da Constituição Federal e pelo Estatuto do Idoso - Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, no artigo 10, parágrafo 1º, inciso I, e sobre os parâmetros do Código de Trânsito Brasileiro, aprovado pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

§ 2º Esses conteúdos serão ensinados em sala de aula por profissionais das seguintes disciplinas:

I - Educação Física, que ensinará o comportamento do pedestre e do condutor para travessia segura e direção defensiva;

II - Língua Portuguesa, que orientará a interpretação dos textos de lei e demais conteúdos da cartilha;

III - Matemática e/ou Física, a depender da série escolar, para análise e estudo do tempo seguro de deslocamento nas vias dos bairros da cidade.

Art. 4º Haverá palestras, nas escolas públicas e privadas, a serem ministradas por pessoas capacitadas nas áreas de educação e segurança no trânsito, visando à conscientização do aluno em relação ao seu comportamento como pedestre e a técnicas de direção defensiva como futuro condutor de veículo.

Art. 5º As despesas decorrentes desta Lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas, se necessário.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, em 18/09/2019.

Caio Miranda Carneiro (PSB)

Celso Jatene (PR)

Cláudio Fonseca (CIDADANIA)

Reis (PT) - Relator

Ricardo Nunes (MDB)

Rinaldi Digilio (REPUBLICANOS)

Rute Costa (PSD)

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 19/09/2019, p. 99

Para informações sobre o projeto referente a este documento, visite o site www.saopaulo.sp.leg.br.



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

SECRETARIA MUNICIPAL DA EDUCAÇÃO

Gabinete do Secretário

Rua Borges Lagoa, 1230, - Bairro Vila Clementino - São Paulo/SP - CEP 04038-003

Telefone: 3396-0600

PROCESSO 6010.2020/0002517-8

Encaminhamento SME/GAB Nº 073237506

São Paulo, 04 de novembro de 2022.

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo

Assunto: Projeto de Lei nº 255/2019, de autoria do Legislativo, que dispõe sobre extensão do tempo e sonorização de semáforos para pedestres e cartilhas e palestras em matéria de segurança e educação no trânsito, em escolas públicas e privadas do Município de São Paulo.

Casa Civil/ATL III

Sra. Assessora

Restituo o presente nos termos da manifestação do Secretário Adjunto desta Pasta (073004144).



Fernando Padula Novaes
Secretário(a) Municipal de Educação
Em 07/11/2022, às 21:09.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **073237506** e o código CRC **87527FBA**.



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

SECRETARIA MUNICIPAL DA EDUCAÇÃO

Núcleo Secretário(a) Adjunto(a)

Rua Borges Lagoa, 1230, - Bairro Vila Clementino - São Paulo/SP - CEP 04038-003

Telefone: 33960176

PROCESSO 6010.2020/0002517-8

Encaminhamento SME/SEC. ADJ Nº 073004144

São Paulo, 31 de outubro de 2022.

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo

Assunto: Projeto de Lei nº 255/2019, de autoria do Legislativo, que dispõe sobre extensão do tempo e sonorização de semáforos para pedestres e cartilhas e palestras em matéria de segurança e educação no trânsito, em escolas públicas e privadas do Município de São Paulo.

SME/G

Sr Secretário de Educação

Remetendo-nos à manifestação da SME/COPED (070596361) (072637289) e da Assessoria Jurídica desta Pasta (070773745), que fez uma breve síntese dos autos, e apreciação pela Assessoria Parlamentar (072695545), encaminhamos o presente para devolução à Casa Civil/ATL III, com parecer favorável ao projeto de lei em epígrafe, com sugestão de nova redação para o art. 4º (070596361).



Bruno Lopes Correia
Secretário(a) Adjunto(a)
Em 03/11/2022, às 21:18.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **073004144** e o código CRC **0271F489**.



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

SECRETARIA MUNICIPAL DA EDUCAÇÃO

Coordenadoria Pedagógica

Rua Dr. Diogo de Faria, 1247, - Bairro Vila Clementino - São Paulo/SP - CEP 04037-004

Telefone:

PROCESSO 6010.2020/0002517-8

Encaminhamento SME/COPED Nº 070596361

São Paulo, 14 de setembro de 2022.

Assunto: Projeto de Lei nº 255/2019, de autoria do Legislativo, que dispõe sobre extensão do tempo e sonorização de semáforos para pedestres e cartilhas e palestras em matéria de segurança e educação no trânsito, em escolas públicas do Município de São Paulo. de segurança e educação no trânsito, em escolas públicas e privadas do Município de São Paulo.

À

SME/ASPAR

Sr(a) Assessor(a),

Em face ao solicitado no doc. SEI 070459773, em atendimento ao encaminhamento realizado por PREF/CASA CIVIL/ATL III (070328944), após leitura atenta ao substitutivo (070328944), refletindo no respeito legal a autonomia e aos princípios de uma gestão democrática, sugerimos novo texto ao art. 4º, sendo o que consta:

Art. 4º Haverá palestras, nas escolas públicas, a serem ministradas por pessoas capacitadas nas áreas de educação e segurança no trânsito, visando à conscientização do aluno em relação ao seu comportamento como pedestre e a técnicas de direção defensiva como futuro condutor de veículo.

Sugestão:

Art. 4º Serão ministradas palestras, acordadas previamente com a gestão escolar, nas escolas públicas, por pessoas capacitadas nas áreas da educação e segurança no trânsito, visando à conscientização do estudantes em relação ao seu comportamento como pedestre e as técnicas de direção defensiva como futuro condutor de veículo.

Diante do exposto, é o que temos a considerar, encaminhamos para apreciação e medidas em prosseguimento.

Atenciosamente,



José Roberto de Campos Lima
Assistente Técnico de Educação I
Em 14/09/2022, às 12:37.



Simone Aparecida Machado
Coordenador(a) I
Em 15/09/2022, às 14:10.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **070596361** e o código CRC **02DFB7E1**.

fl. 32

Matéria DOCREC 970/2022. Documento digitalizado e autenticado por DIEGO MARINETTO. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?PID=416748>.



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

SECRETARIA MUNICIPAL DA EDUCAÇÃO

Coordenadoria Pedagógica

Rua Dr. Diogo de Faria, 1247, - Bairro Vila Clementino - São Paulo/SP - CEP 04037-004

Telefone:

PROCESSO 6010.2020/0002517-8

Encaminhamento SME/COPED Nº 072637289

São Paulo, 24 de outubro de 2022.

À

SME/ASPAR

Sr. Assessor(a),

Em face ao noticiado no doc. SEI 070840419, informamos que a COPED/DIEI não atua no âmbito das escolas particulares, somente nas pertencentes a Rede Municipal de Ensino da Cidade de São Paulo (diretas e indiretas), conforme legislação vigente.

Atenciosamente,



José Roberto de Campos Lima
Assistente Técnico de Educação I
Em 25/10/2022, às 09:30.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **072637289** e o código CRC **00DE4A0C**.

**PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO****SECRETARIA MUNICIPAL DA EDUCAÇÃO****Assessoria Jurídica**

Rua Borges Lagoa, 1230, 2º andar - Bairro Vila Clementino - São Paulo/SP - CEP 04037-004

Telefone:

PROCESSO 6010.2020/0002517-8

Parecer SME/AJ Nº 070773745

ASPAR

Senhor Assessor,

A ATL requereu desta pasta respostas às indagações formuladas pelo Poder Legislativo a respeito do Projeto de Lei nº 255/2019, que dispõe sobre extensão do tempo e sonorização de semáforos para pedestres e cartilhas e palestras em matéria de segurança e educação no trânsito, em escolas, bem como exame e manifestação sobre o texto substitutivo 070328189.

No que tange às competências da SME, o projeto de lei prevê o seguinte:

Art. 3º As escolas públicas poderão receber cartilhas sobre educação e segurança no trânsito, a serem elaboradas pelos órgãos competentes do Poder Executivo, em parceria com a comunidade escolar.

Parágrafo único. As cartilhas deverão conter orientações sobre comportamentos do pedestre e do condutor do veículo, além de informações sobre a legislação pertinente, em especial, sobre a liberdade de ir e vir garantida pelo artigo 5º da Constituição Federal e pelo Estatuto do Idoso - Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, no artigo 10, § 1º, inciso I, e sobre os parâmetros do Código de Trânsito Brasileiro, aprovado pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Art. 4º Haverá palestras, nas escolas públicas, a serem ministradas por pessoas capacitadas nas áreas de educação e segurança no trânsito, visando à conscientização do aluno em relação ao seu comportamento como pedestre e a técnicas de direção defensiva como futuro condutor de veículo

[Redação sugerida por COPED: Art. 4º Serão ministradas palestras, acordadas previamente com a gestão escolar, nas escolas públicas, por pessoas capacitadas nas áreas da educação e segurança no trânsito, visando à conscientização dos estudantes em relação ao seu comportamento como pedestre e as técnicas de direção defensiva como futuro condutor de veículo.]

Aqui, a iniciativa foi submetida às áreas técnicas. COGED informou não encontrar óbice no prosseguimento (070528933) e COPED sugeriu nova redação para o art. 4º (070596361).

Do ponto de vista jurídico-formal, a implementação de política de educação para segurança do trânsito é de competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios (art. 23, XII, da Constituição), sendo, naturalmente, facultado ao município suplementar a legislação federal e a estadual no que couber, especialmente se o assunto for de interesse local (art. 30, I e II, da Constituição).

Ao prever a distribuição de cartilhas e a realização de palestras sobre educação e segurança no trânsito, o projeto de lei comunga dos mesmos princípios já estabelecidos nos arts. 74 e 76 do Código de Trânsito

Brasileiro (Lei Federal nº 9.503, de 1997), de acordo com os quais "educação para o trânsito é direito de todos" e será promovida "na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, por meio de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação".

Quanto à redação do art. 4º, de fato, a sugestão formulada por COPED prestigia a autonomia das unidades escolares, consagrada no art. 15 da Lei Federal nº 9.394, de 1996, e se revela mais adequado do que o original.

* * *

Com essas considerações, remetemos o processo para prosseguimento.



Bianka Zloccowick Borner de Oliveira
Procurador(a) Chefe
Em 16/09/2022, às 17:30.



Max Bandeira
Procurador(a) do Município
Em 17/09/2022, às 08:14.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **070773745** e o código CRC **D2B61B76**.

**PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO****SECRETARIA MUNICIPAL DA EDUCAÇÃO****Assessoria Parlamentar**

Rua Borges Lagoa, 1230, Sala: 10 - Bairro Vila Clementino - São Paulo/SP - CEP 04038-003

Telefone: 3396-0600

PROCESSO 6010.2020/0002517-8**Encaminhamento SME/ASPAR Nº 072695545****Interessado:** Câmara Municipal de São Paulo**Assunto:** Projeto de Lei nº 255/2019, de autoria do Legislativo, que dispõe sobre extensão do tempo e sonorização de semáforos para pedestres e cartilhas e palestras em matéria de segurança e educação no trânsito, em escolas públicas e privadas do Município de São Paulo.**SME/Sec Adj****Senhor Secretário**

Em resposta à requisição da CASA CIVIL/ATL III (070328944), sobre o Projeto de Lei nº 255/2019 na forma de substitutivo da CECE (070328189), que dispõe sobre extensão do tempo e sonorização de semáforos para pedestres e cartilhas e palestras em matéria de segurança e educação no trânsito, em escolas públicas e privadas do Município de São Paulo, restituímos o presente com a manifestação de SME/COGED (070528933) que não encontra óbice no prosseguimento da propositura.

A Coordenadoria Pedagógica (070596361) por sua vez sugere o alteração no artigo 4º ratificada por SME/AJ (070773745) considerando que a nova redação prestigia a autonomia das unidades escolares, consagrada no art. 15 da Lei Federal nº 9.394, de 1996, e se revela mais adequado do que o original.

A Assessoria Jurídica desta Pasta, em seu parecer (070773745), sob o ponto de vista jurídico-formal, diz que a implementação de política de educação para segurança do trânsito é de competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios (art. 23, XII, da Constituição), sendo, naturalmente, facultado ao município suplementar a legislação federal e a estadual no que couber, especialmente se o assunto for de interesse local (art. 30, I e II, da Constituição).

Ante o exposto, segue para apreciação e prosseguimento.

**Roberto Rocha de Oliveira****Assessor(a) Técnico(a) II**

Em 27/10/2022, às 10:49.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **072695545** e o código CRC **6CB2A152**.



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

GABINETE DO PREFEITO

OFÍCIO AO LEGISLATIVO

São Paulo, 10 de novembro de 2022.

Câmara Municipal de São Paulo

A/C: Excelentíssimo Senhor Milton Leite

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

ASSUNTO: Ofícios SGP - 12 nºs 755/2022 e 847/2022

Senhor Presidente,

Em atenção ao pedido de subsídios formulado pela Comissão de Finanças e Orçamento, conforme Ofícios SGP-12 nºs 755/2022 e 847/2022, acerca do Projeto de Lei nº 255/19, de autoria do Vereador Ricardo Teixeira, que dispõe sobre extensão do tempo e sonorização de semáforos para pedestres e cartilhas e palestras em matéria de segurança e educação no trânsito, em escolas públicas do Município de São Paulo, encaminho a essa Presidência cópia das informações prestadas pela Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito e pela Secretaria Municipal de Educação.

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



Denise Ramos

Chefe de Gabinete

Em 11/11/2022, às 20:54.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **073653904** e o código CRC **1D05EAAF**.