



# Câmara Municipal de São Paulo

PL 467/2007

## JUSTIFICATIVA

Uma lei da física pode ser verificada cotidianamente nas ruas de São Paulo: "dois corpos não podem ocupar o mesmo lugar no espaço". À medida que aumenta o número de veículos na cidade, torna-se mais exíguo o espaço nas ruas para sua circulação e estacionamento. A frota de automóveis particulares é de 5,6 milhões de unidades – quase um para cada dois habitantes. Circulam, diariamente, pelos 17.220 km de ruas, 3,5 milhões de automóveis – um para cada três habitantes. A ocupação média é de 1,2 pessoa / veículo.

A cada 23 minutos, mais um carro entra em circulação. Colocados em fila, os carros formariam uma fila de 21,4 mil km – mais da metade da circunferência da Terra na linha do Equador. A consequência disso é um paradoxo: quanto mais veículos em circulação, menor a sua capacidade de efetivamente circular. Ao mesmo tempo em que são produzidos veículos cada vez mais possantes e velozes, diminui a velocidade média no espaço urbano.

Nos congestionamentos, desperdiçam-se recursos energéticos e tempo de vida. Tempo de estudo, trabalho e lazer. De convivência com a família. Subtraem-se oportunidades de praticar uma atividade física ou desfrutar de um evento cultural. Mesmo assim, persiste a idéia de que o carro é o meio mais rápido e confortável para o deslocamento pela cidade.

Já é consenso que o investimento em transporte coletivo é fundamental para se evitar o colapso do trânsito na cidade. Aos poucos, começa a ser assimilada também a idéia de que se devem criar condições para que pedestres e ciclistas circulem com segurança, estimulando esse modal de

Gu



# *Câmara Municipal de São Paulo*

mobilidade urbana – que pode parecer antiquado, mas é para onde nos leva a modernidade.

O que ainda não é consenso e, mais do que isso, encontra forte resistência em alguns setores da sociedade é a idéia de que se deve desestimular ou mesmo restringir a circulação de automóveis particulares, especialmente em determinados lugares e horários.

Os proprietários de automóveis são completamente avessos à idéia de pagar mais uma taxa ou tarifa ou de serem impedidos de usar seu veículo em alguma ocasião. Alegam que seu direito de ir e vir estaria prejudicado – como se o automóvel fosse a única (ou a mais natural) maneira de fazê-lo. Se assim fosse, os 2/3 da população que não usam automóvel estariam cotidianamente privados desse direito fundamental.

Os mesmos 2/3 que, optando ou dependendo exclusivamente de outros meios de locomoção, também contribuem com taxas, tarifas e impostos destinados, em volume considerável, para obras viárias de médio e grande porte que ainda privilegiam ou se destinam apenas à melhoria do tráfego de automóveis.

Para o bem de todos os contribuintes, é preciso inverter o vetor da preferência. "Não se pode deter a marcha do progresso" – anos atrás, a frase sugeriria mecanizar tarefas e funções, mas hoje significa torná-las mais humanas e sustentáveis.

Em todas as grandes cidades, o automóvel precisará ser substituído por outras formas de deslocamento – transporte coletivo, bicicleta ou a pé. Em Londres, o pedágio urbano foi instituído em fevereiro de 2003 no centro da cidade, com sucesso na redução de congestionamentos (26%, segundo dados de 2006), poluição (13 a 15%) e emissão de CO2 (16%). O tempo de espera por ônibus na zona pedagiada caiu 46%; a velocidade dos ônibus aumentou 25%. O número de acidentes com feridos caiu entre 40 e

*CMM*



# *Câmara Municipal de São Paulo*

70%, dependendo da área, e o número de ciclistas aumentou 43%. O prefeito de Nova York cogita implantá-lo em Manhattan.

Em Bogotá, depois de forte rejeição inicial (o prefeito teve 77% de reprovação nas pesquisas quando decidiu tirar espaço dos automóveis), foram construídos 330 quilômetros de ciclovias, utilizadas por 350 mil pessoas por dia. 21% dos usuários do Transmilenio (sistema de ônibus que circulam em canaletas) possuem um carro, mas o deixam na garagem porque é mais rápido e econômico ir no coletivo. Em Copenhagem, 36% da população se desloca para o trabalho de bicicleta, o que já resulta em uma redução da emissão de CO2 da ordem de 90.000 toneladas por ano – a meta é atingir a marca de 40% da população.

A velocidade média do automóvel, em muitos lugares de São Paulo, não chega a 10 km/ hora. Pedestres e ciclistas alcançam esse limite com facilidade.

No dia 20 de setembro de 2005, foi promovido pela sociedade civil, com apoio da Secretaria do Verde e do Meio Ambiente, o primeiro Desafio Intermodal de São Paulo. Trata-se de uma “corrida” ponto a ponto, na hora do rush, utilizando diversos meios de transporte (ônibus, carro, bicicletas, metrô, moto e trem), com o objetivo de comparar o tempo gasto por cada participante, além de fazer uma análise qualitativa do percurso. Afinal, passar uma hora dentro de um carro pode ser bem mais desagradável e insalubre do que uma hora e quinze pedalando.

Abaixo, o resultado:

- 1) **moto** – 44min32
- 2) **bicicleta** (por ruas tranquilas, 13km) – 48min20
- 3) **bicicleta** (por avenidas, 18km) – 52min15

*Gu*



# *Câmara Municipal de São Paulo*

4) **ônibus** (por corredores exclusivos) – 1h06min00

5) **carro** (11km) – 1h16min00\*

6) **trem + metrô** – 1h23min50

7) **ônibus** (sem corredores exclusivos) + metrô - 1h39min23

\* depois de algum tempo procurando uma vaga, a motorista decidiu parar em um estacionamento particular e teve de desembolsar mais R\$ 10,00 (além da gasolina consumida)

Andar a pé ou de bicicleta são as duas formas de deslocamento de menor impacto ambiental – não emitem poluentes ou gases de efeito estufa e não produzem ruído. Os veículos motorizados são responsáveis por 70% da poluição da cidade; 7 a 10 pessoas morrem diariamente por causa da poluição, principalmente idosos e crianças. 40 milhões de pneus são descartados no Brasil todo ano, o que configura outro problema ambiental. Por oferecerem também a oportunidade de atividade física a uma população notadamente sedentária, andar ou pedalar pode ser muito saudável para quem opta por isso – oferecidas, claro, as condições adequadas.

Voltamos, aqui, à afirmação que abriu este texto, sobre corpos disputando o mesmo espaço. Para que pedestres possam circular de maneira mais saudável e segura, é preciso haver calçadas melhores do que as que temos em boa parte da cidade. No tocante a bicicletas, vale a mesma coisa – é preciso haver ciclovias, ciclofaixas e ciclo-rotas. Para isso – ampliar calçadas, ciclofaixas etc. - é preciso subtrair espaço que, por ora, é concedido aos automóveis.

A área ocupada com estacionamento e circulação de automóveis é, hoje, de cerca de 30%. Há um milhão de vagas públicas e gratuitas e 31.000 vagas de Zona Azul. O número de pessoas/hora



# *Câmara Municipal de São Paulo*

transportadas em um metro de rua, conforme o meio de transporte, é o que se segue:

- carro – 170
- bicicleta – 1.500
- ônibus – 2.700
- pedestres – 3.600
- trem/metrô – 4.000.

Restringido-se o trânsito e estacionamento de automóveis em determinadas vias, pode-se abrir espaço para alargar calçadas e para bicicletas. Medidas permanentes se fazem necessárias, na forma de intervenções urbanísticas e aprovação de leis e normas. Mas a educação e conscientização também são importantes para a adesão convicta da sociedade, já que isso implica mudanças de hábito. Por isso, datas especiais, campanhas educativas e demonstrações são importantes.

A primeira experiência sobre um dia "sem carro" foi realizada em 22 de setembro de 1998, com a adesão de 35 cidades francesas - ela se estendeu para toda a União Européia. A cada ano, nesse mesmo dia, quando se comemora também o Dia Mundial do Pedestre, as adesões aumentam. Hoje, até mesmo países que nunca se destacaram pela atenção ao meio ambiente, como a China, já anunciaram sua adesão ao Dia Sem Carros.

No Brasil, o movimento começou em 2001 e, em 2004, contou com a participação de 63 municípios, entre os quais Campinas, Guarulhos, Londrina, Natal, Santos, Vitória, Belém, Campo Grande, Belo Horizonte, Aracaju, Joinville, Porto Alegre, São Luiz, Niterói, Salvador e Teresina.

*Gu*



# **Câmara Municipal de São Paulo**

O Município de São Paulo aderiu ao Dia Sem Carro no ano de 2005 e, em 28 de junho de 2006, com a aprovação da Lei nº 14.178, a data foi incluída no Calendário Oficial do Município.

A lei citada, porém, tem caráter meramente educativo ficando sua eficácia dependente de ações de estímulo ao não uso de carros promovidas pelo Poder Público, organizações não governamentais e órgãos de imprensa. Nesse sentido, com objetivo de ampliar a abrangência e a eficácia do Dia Municipal sem Carro, apresentamos o presente projeto de lei, que visa estabelecer uma sanção administrativa, no caso a pena de advertência, prevista no Código de Trânsito Brasileiro, àqueles que trafegarem com seus veículos da área denominada como "Rótula", cujos limites estão descritos no parágrafo único do artigo 2º desta propositura.

Seu objetivo não é apenas vedar o tráfego motorizado em algumas ruas, mas sim proporcionar às pessoas uma oportunidade para descobrirem outras formas de transporte e de viverem este dia sem sentirem restrições à sua mobilidade. Seus objetivos são:

- Provocar uma reflexão sobre a presença tão determinante dos automóveis nas cidades em todo o mundo, que acarreta problemas como milhares de vítimas de acidentes de trânsito, aumento da poluição atmosférica e a valorização de uma cultura individualista;
- Conscientizar o público, gerando informação e debate sobre a mobilidade urbana e soluções para os atuais problemas (poluição, segurança, congestionamento,...);
- Apoiar as iniciativas municipais, estabelecendo novas parcerias a nível local;
- Despertar nos cidadãos a consciência sobre o uso racional e solidário do automóvel;

*Guil*



# **Câmara Municipal de São Paulo**

- Proporcionar aos cidadãos uma oportunidade para redescobrirem a sua cidade, os seus habitantes e o seu património, num ambiente mais saudável e aprazível;
- Estimular novas políticas e iniciativas na mobilidade urbana.

O presente Projeto de Lei pretende aumentar a visibilidade e o efeito do Dia Sem Carro, restringindo o trânsito de automóveis particulares em área delimitada no centro da cidade. Aqueles que desrespeitarem o pedido para não circular receberão uma advertência que não implica o pagamento de multa, apenas para que sejam informados dos objetivos da medida. O intuito é educar e não punir.

Isso não impede que a prefeitura escolha determinadas vias em que o trânsito seja proibido de fato, exceto no caso de veículos de emergência e assemelhados. Nessas vias poderiam ser promovidas atividades de lazer, convivência e promoção da saúde – ou apenas permitido o ir e vir não motorizado.

CMU