

São Paulo, 21 de dezembro de 2016

Ao Ilmo. Sr. João Dória Júnior

Prefeito eleito da cidade de São Paulo (gestão 2017-2020)

C/C.:

Ilmo. Sr. Sergio Avelleda

Indicado a Secretário da Secretaria Municipal de Transportes e Mobilidade

Ref. Manutenção de velocidades seguras nas ruas de São Paulo

Prezados Srs.,

O Idec - Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor¹ e a Rede Nossa São Paulo², por seus representantes infra-assinados, vêm requerer ao prefeito eleito que respeite a legislação vigente (referências abaixo) e considere a segurança das pessoas no trânsito como preceito fundamental das políticas públicas de mobilidade; que considere o compromisso assinado pelo Brasil junto à ONU³ em 2011, reafirmado na Declaração de Brasília em 2015, para a redução de mortes no trânsito até 2020; que, visando isso, adote uma política de segurança viária na cidade que se baseie em velocidades seguras; por último, em especial e urgente: **que não aumente as velocidades máximas de circulação em nenhuma das vias ou faixas da cidade, incluindo em destaque as Marginais Pinheiros e Tietê.**

“OP13. Estabelecer e implementar limites de velocidade seguros e adequados acompanhados de medidas apropriadas de

¹ O Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor (Idec) é uma associação de consumidores, sem fins lucrativos, de utilidade pública federal, criada em julho de 1987 e mantida por seus associados. A missão do Idec é promover a educação, a conscientização, a defesa dos direitos do consumidor e a ética nas relações de consumo, com total independência política e econômica.

² A Rede Nossa São Paulo tem por missão mobilizar diversos segmentos da sociedade para, em parceria com instituições públicas e privadas, construir e se comprometer com uma agenda e um conjunto de metas, articular e promover ações, visando uma cidade de São Paulo justa e sustentável. Mais de 700 organizações da sociedade civil integram a rede, que é absolutamente apartidária e inter-religiosa.

³ Em Maio de 2011 o Brasil se comprometeu com a meta estabelecida pela ONU de reduzir pela metade o número de mortes no trânsito como parte da Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020

segurança, como sinalização de vias, radares com câmeras e outros mecanismos de restrição de velocidade, particularmente perto de escolas e de zonas residenciais, para assegurar a segurança de todos os usuários das vias;"

Declaração de Brasília, assinada pelo Brasil na Segunda Conferência Global de Alto Nível sobre Segurança no Trânsito

Redução de Velocidades

A redução de velocidades é sabidamente um instrumento básico de redução de colisões e atropelamentos e, com isso, de redução de mortes e lesões de todos no trânsito – inclusive condutores de automóveis. Diversos estudos internacionais e nacionais, muitos aqui citados, já demonstraram a conexão direta entre velocidades e incidentes de trânsito, e entre velocidades e a gravidade destes incidentes. A introdução do manual [Impactos da Redução dos Limites de Velocidade em Áreas Urbanas](#), da World Resources Institute (WRI), abaixo, resume com objetividade a questão:

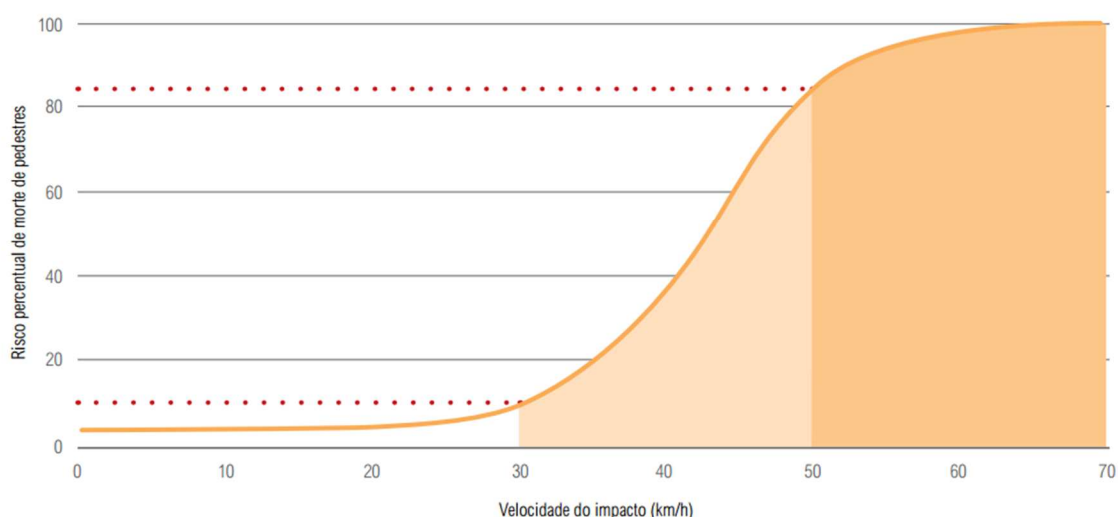
"Velocidades, e em especial a diferença de velocidade entre diferentes usuários da via, são os principais determinantes da severidade de acidentes de trânsito. Ao trafegar em altas velocidades, muitos condutores não conseguem tomar as decisões corretas e muitos veículos, especialmente veículos pesados, não conseguem frear a tempo diante de conflitos, resultando em graves acidentes. Vias urbanas incluem muitas interações entre diferentes usuários da via e não são projetadas para garantir a segurança em altas velocidades, tampouco para acomodar eventuais erros dos condutores nessas velocidades. Velocidades mais baixas resultam em mais tempo para condutores, pedestres e ciclistas verem uns aos outros e reagirem, além de diminuir a distância necessária para parar um veículo na ocorrência de conflitos, melhorando, com isso, a capacidade dos condutores de evitar acidentes."

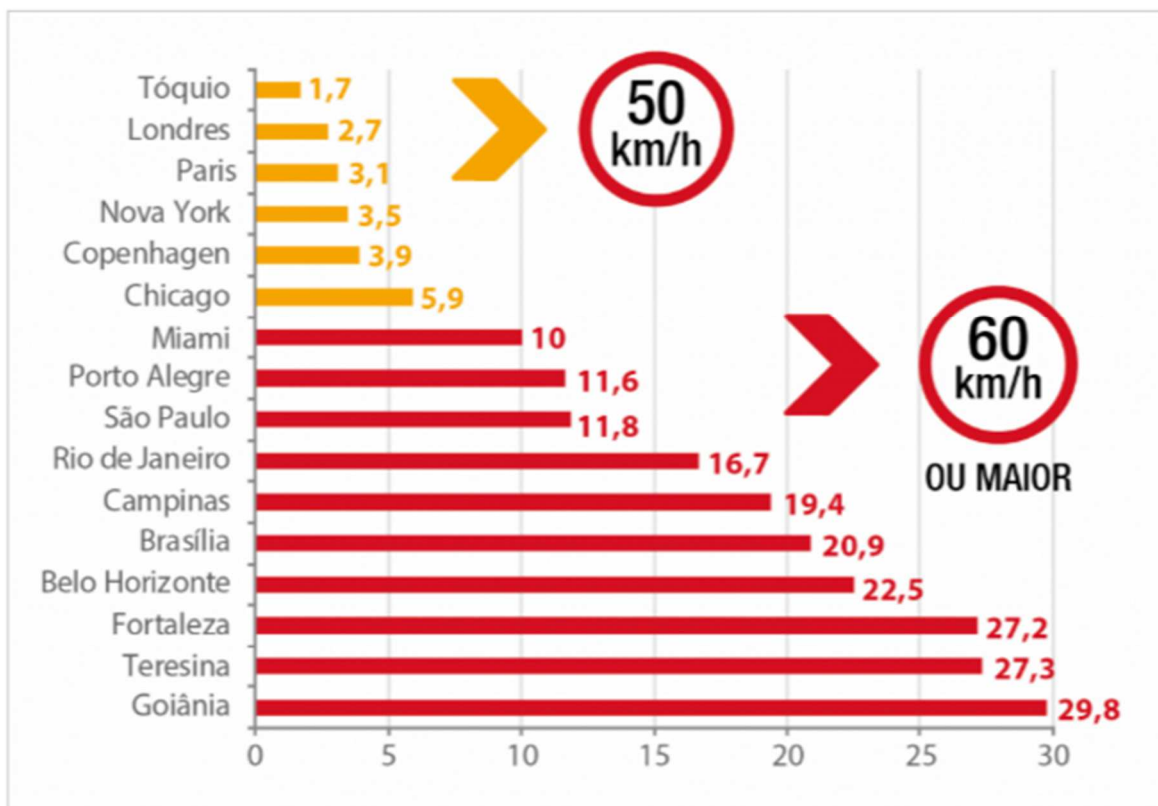
O conceito da velocidade como quesito básico de segurança viária permeia as mais modernas técnicas desenvolvidas para a segurança viária, como o manual [Cities Safer by Design](#), da própria WRI, o manual [Urban Street Design Guide](#), da NACTO, e as metodologias voltadas para Visão Zero que englobam redução de velocidades, modificações e geometria viária, educação e fiscalização como uma forma ampla de redução de incidentes no trânsito

De fato, a redução das velocidades não é a única forma de reduzir mortes e lesões no trânsito, mas é a ação fundamental e mais ampla que permite a introdução dos outros necessários instrumentos, como a reformulação das faixas, a sinalização e a redistribuição do espaço viário para atender melhor a todos os usuários das vias, com segurança. Em suma: outras políticas de segurança no trânsito não prescindem da redução de velocidade, mas baseiam-se nelas.

As relações entre velocidade e tempo de reação do motorista, entre distância de frenagem e gravidade da colisão ou atropelamento, geram dados incontestáveis facilmente identificáveis, como nos gráficos abaixo. O primeiro relaciona a velocidade do veículo à possibilidade de sobrevivência da vítima; o segundo relaciona a velocidade média das vias de cidades ao redor do mundo à média de mortes por 100 mil habitantes que elas apresentam.

Relação entre a segurança dos pedestres e a velocidade de impacto de veículos

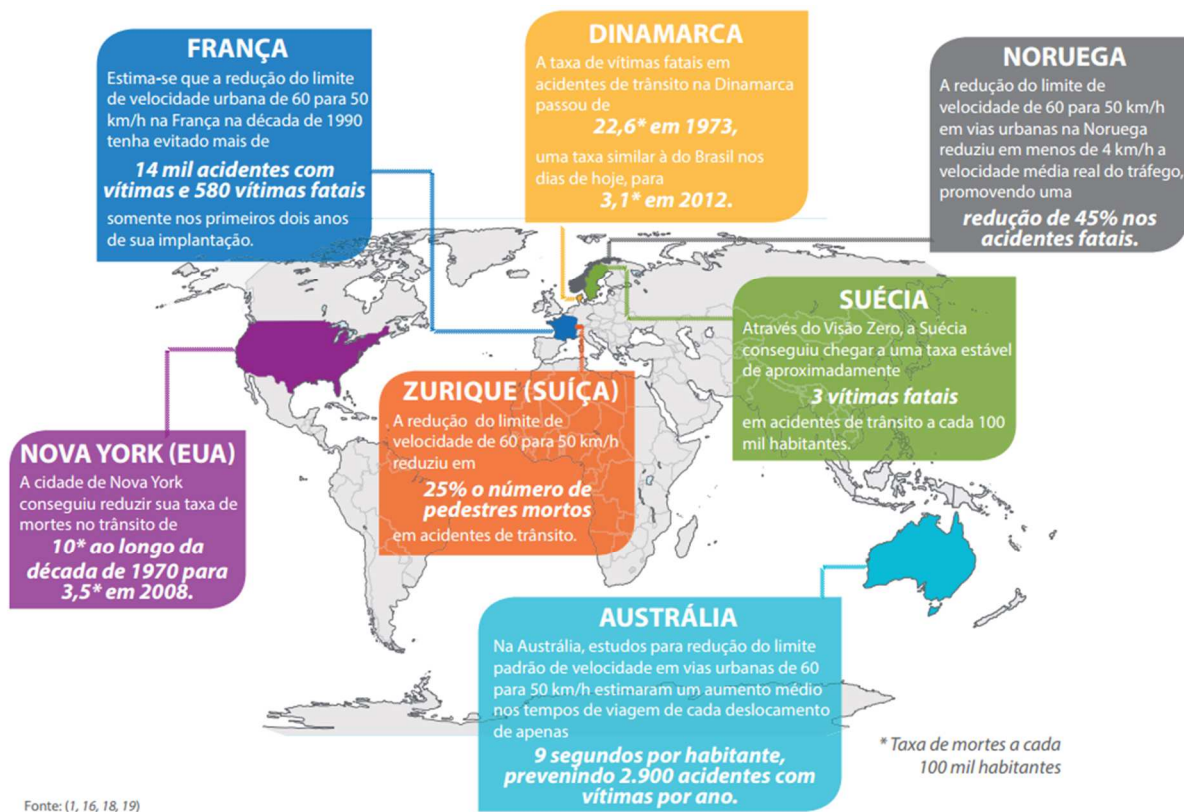




Taxa de mortes no trânsito e cada 100 mil habitantes em cidades com diferentes limites de velocidade. (Gráfico: WRI Brasil | EMBARQ Brasil. Impactos da Redução dos Limites de Velocidade em Áreas Urbanas, p.8)

*Dados de 2014

Além disso, o gráfico abaixo demonstra um compilado de outras experiências internacionais que tiveram sucesso com políticas de redução de velocidade associadas a ações de geometria viária.



Legislação

A legislação brasileira expressa claramente exigências e suporte às cidades para a redução de riscos no trânsito e da promoção da mobilidade ativa, humanizada, em que automóveis deixam de representar um risco para a segurança de seus ocupantes – e de quem com eles interage na cidade.

Manter baixas as velocidades regulamentadas e torná-las cada vez mais seguras para as pessoas não é apenas recomendação conceitual, mas exigência legal. Isso está presente nas esferas federal e municipal, como se vê abaixo:

1) PNMU – Política Nacional de Mobilidade Urbana
Lei Federal Nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;

Art. 14º São direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, sem prejuízo dos previstos nas Leis nos 8.078, de 11 de setembro de 1990, e 8.987, de 13 de fevereiro de 1995:

IV - ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, conforme as Leis nos 10.048, de 8 de novembro de 2000, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000.

Art. 15º A participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana deverá ser assegurada pelos seguintes instrumentos:

I - órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços;

II - ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana ou nos órgãos com atribuições análogas;

III - audiências e consultas públicas; e

IV - procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas.

2) PDE – Plano Diretor Estratégico da Cidade de São Paulo Lei Municipal nº 16.050, de 31 de julho de 2014

O Plano Diretor Estratégico é a regulamentação da política urbana do município; uma lei municipal que orienta o crescimento e o desenvolvimento de toda a cidade. Com um conjunto de instrumentos urbanísticos que incidem sobre os sistemas urbanos e ambientais, objetiva reequilibrar o funcionamento de São Paulo em direção a uma cidade mais justa, democrática e sustentável.

O PDE atual foi construído num processo participativo com 114 audiências públicas, mais de 25 mil participantes e 10 mil contribuições por parte da população da cidade. A experiência deu frutos e ganhou inclusive força de lei: o próprio PDE, no artigo 228, inciso XIX, prevê a necessidade de participação da sociedade civil na discussão sobre a coisa pública – expressamente, as decisões (que afetam a todos) sobre mobilidade urbana:

Art. 228 XIX – promover ampla participação de setores da sociedade civil em todas as fases do planejamento e gestão da mobilidade urbana.

Ao versar sobre mobilidade urbana, nosso Plano Diretor deixa novamente bem claras as diretrizes rumo ao acalmamento de tráfego, à redução de velocidades máximas regulamentadas, à readequação das velocidades praticadas e à priorização da segurança de todos os atores da sociedade quando em interação no espaço público.

Art. 27 XXIX – adotar medidas para redução de velocidade dos veículos automotores, visando garantir a segurança de pedestres e ciclistas, tais como "traffic calming";

Art. 241 IX – adaptar as condições da circulação de transportes motorizados a fim de garantir a segurança e incentivar o uso de modais não motorizados, especialmente nas vias estruturais N3, inclusive com medidas de acalmamento de tráfego e redução da velocidade;

3) PlanMob/SP 2015

O Plano de Mobilidade de São Paulo foi elaborado em 2015 em atendimento ao disposto na PNMU (Lei Federal Nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012) e no artigo 229 do PDE (Lei Municipal nº 16.050, de 31 de julho de 2014). Ele estabelece a visão para a mobilidade urbana do município para os próximos 15 anos.

- 5.6 "Sistema Viário" tem a seção 5.6.5 dedicada à segurança no trânsito e à redução das velocidades máximas e praticadas na cidade, "para que o compartilhamento dos espaços pelos diferentes modais possa ocorrer com o menor conflito possível", com destaque (1) à redução nas mortes e na gravidade dos ferimentos causados por atropelamentos e incidentes de trânsito e (2) ao aumento de fluidez do trânsito motorizado.

4) Resolução CONTRAN nº 514, de 18 de dezembro de 2014, Capítulo II

Seção I – dos princípios

Art. 3º A Política Nacional de Trânsito visa assegurar a proteção da integridade humana e o desenvolvimento socioeconômico do País, atendidos os seguintes princípios:

- I - assegurar ao cidadão o pleno exercício do direito de locomoção;
- II - priorizar ações à defesa da vida, incluindo a preservação da saúde e do meio ambiente; e

III – incentivar o estudo e a pesquisa orientada para a segurança, fluidez, conforto e educação para o trânsito.

Seção II – dos objetivos

Art. 4º A Política Nacional de Trânsito tem por objetivos:

I - promover a melhoria da segurança viária;

(...)

Seção III – das diretrizes

Art. 5º A Política Nacional de Trânsito é orientada pelas seguintes diretrizes:

I - da segurança de trânsito:

a) intensificar a fiscalização do trânsito viário, dos veículos e dos condutores;

b) fomentar projetos destinados à redução de acidentes de trânsito;

(...)

III - da garantia de mobilidade, acessibilidade e qualidade ambiental:

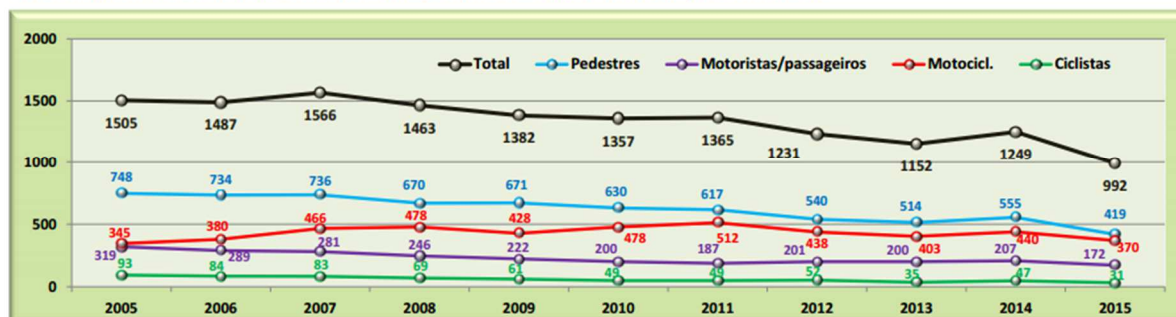
a) priorizar a mobilidade de pessoas sobre a de veículos, considerando os usuários mais vulneráveis do trânsito como: crianças, idosos, pessoas com deficiência e com mobilidade funcional reduzida.

Resultado da Redução de Velocidades em São Paulo

Em São Paulo, as políticas de redução de velocidade começaram em 2010, quando as velocidades de todas as vias arteriais da cidade foram readequadas, de 70km/h para 60km/h. Quatro anos e meio depois, a cidade seguiu a política e mais uma vez readequou velocidades máximas regulamentadas para 50km/h, a partir da recomendação de órgãos de segurança no trânsito. As vias expressas da cidade também foram beneficiadas pela mesma iniciativa.

A iniciativa teve resultado imediato. O gráfico abaixo mostra o histórico de mortes no trânsito e demonstra a notável e constante queda dos números em seguida aos dois programas de redução de velocidades.

13 Evolução anual do número de mortes em acidentes de trânsito no município de São Paulo



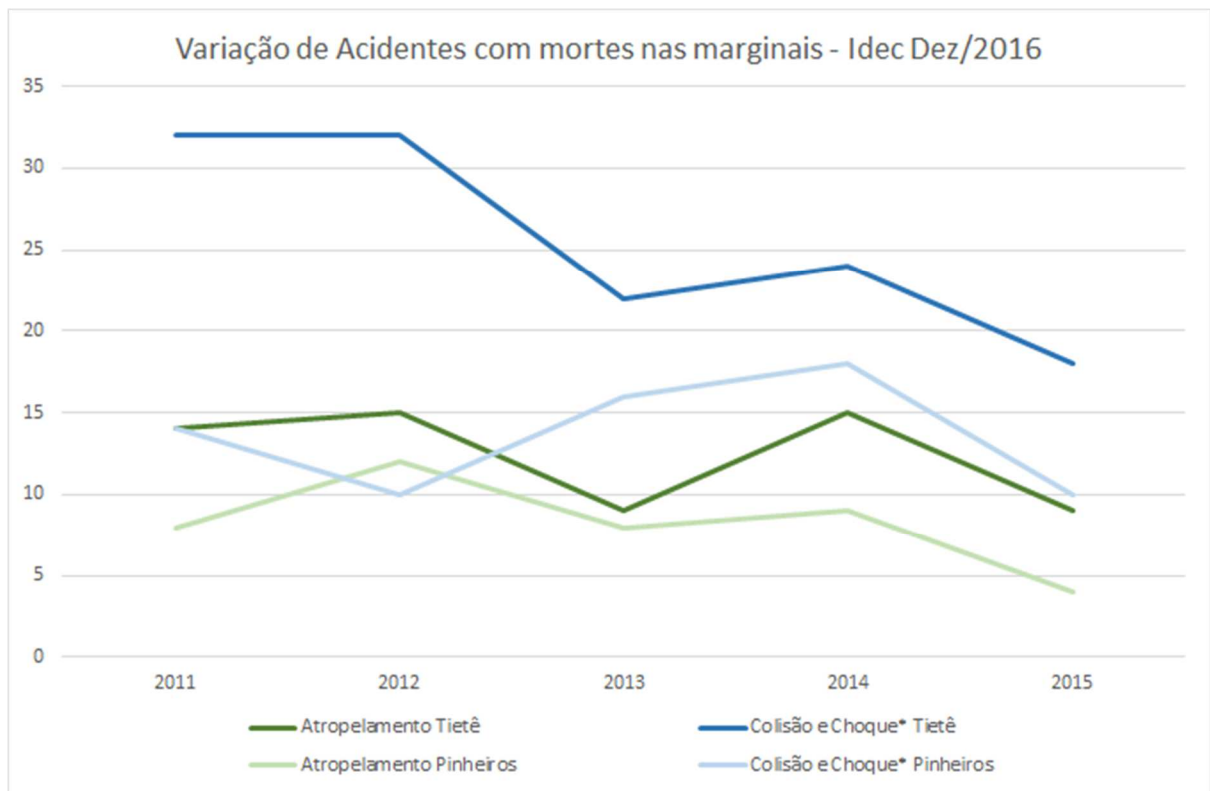
Resultados da Redução de Velocidades nas Marginais

Marginais: há tempos, não são vias expressas. Elas estão integradas à cidade e apresentam, em suas margens, atividades comerciais, de serviço, habitacionais, empresariais e até de lazer, com pessoas utilizando diferentes modos de transporte para acessá-las.

Essa enorme atividade humana no entorno das marginais gera o natural trânsito intenso de pessoas que circulam pelas calçadas, utilizam as pontos de ônibus e atravessam as várias transversais, as alças de acesso e as pontes que ela possui. As marginais passam pela cidade, e isso naturalmente exige um cuidado especial com todos os usuários da via, alguns em especial, devido à prioridade legal (e à fragilidade) destes. A redução de velocidade na pista local torna-se, então, imprescindível para a segurança dos pedestres, ciclistas, motociclistas e motoristas que circulam cotidianamente e em grandes números pela via.

Apesar dos pedestres e ciclistas serem as maiores vítimas das altas velocidades dos automóveis, a velocidade segura beneficia igualmente quem conduz veículos, pois a gravidade das colisões em velocidades mais baixas também se reduz; todos os índices comprovam isto. Nas marginais, enquanto o número de atropelamentos caiu 46% entre 2014 e 2015, o número de colisões entre veículos ou choque de veículos com postes e outros elementos estáticos caiu 33%.

A conclusão é a mesma para motociclistas: esses usuários, que se tornaram grande problema de segurança viária, tão difíceis de serem beneficiados por programas de segurança viária, também apresentaram queda do número de mortes nas marginais, em 39%.



*Colisões são ocorrências entre veículos e choques são entre veículos e objetos imóveis

Fonte : Relatório anual CET

<http://www.cetsp.com.br/media/468500/acidentesdetransitofataisanual2015.pdf>

Soma-se a isso o fato de que a morfologia das marginais sequer atende aos pré-requisitos estabelecidos para uma via expressa de altíssima classificação, segundo a classificação internacional, de acordo com os engenheiros especialistas Luis Carlos Néspoli e Eduardo Vasconcelos da ANTP⁴ - Associação Nacional de Transportes Públicos, sendo portanto cabível submetê-la a políticas públicas visando a ampliação da segurança viária.

Esta constatação deriva do fato de a Marginal não ter sido construída nem idealizada como via expressa urbana, e sim como um *boulevard* às margens dos rios, sendo resultado de uma mescla de reformas e adaptações de planejamento viário de geometrias que não condizem com velocidades elevadas e com seu intenso uso lindeiro como já foi citado.

⁴ Declarações nas audiências públicas realizadas na Câmara Municipal de São Paulo em novembro de 2016

Soma-se a isso a fluidez do trânsito: velocidades mais baixas contribuem para o melhor fluxo de veículos, já que em baixas velocidade é possível manter distâncias menores entre os veículos, aumentando a quantidade de veículos por unidade de tempo, além de diminuir os efeitos sanfona causados pelas mudanças abruptas de velocidade para mudanças de faixas ou sentido.

Nos últimos anos em São Paulo houve uma diminuição de 8,7% da lentidão nas vias, denotando a melhora da fluidez do trânsito que também é visível pela estagnação há mais de 2 anos dos recordes históricos de trânsito, que se mantém o mesmo desde 23 de maio de 2014⁵, após dois anos de quebras de recordes recorrentes, evidenciando que as políticas de redução de velocidades e de incentivo à ciclomobilidade não afetaram o trânsito.

Sobre o Programa Marginal Segura

Com isso posto, o programa “Marginal Segura”, apresentado pela sua gestão na terça-feira, dia 20 de dezembro de 2016, que deveria apresentar instrumentos e dispositivos para se aumentar a segurança das pessoas que utilizam as vias demonstrou-se extremamente simplista e frágil, sem propostas de redução de riscos de mortes, lesões e colisões, além de focado sobretudo na prestação de atendimento às ocorrências e vítimas. Ocorrências estas, que o projeto não discute e nem prevê como irá reduzir ou evitar ou prevenir, pois é focado na proposta de remediar os efeitos nocivos das velocidades – algo reforçado pelo próprio programa que as aumentará.

O programa baseia-se quase totalmente em comunicação, fiscalização e sinalização, que são políticas complementares à engenharia de trânsito, mas se abstém de ações efetivas de geometria viária, ou de contenção de excessos de velocidades como técnicas de redução de mortes no trânsito (citadas no começo desse documento). Toda grande cidade no mundo vem reduzindo velocidades seguindo estes instrumentos, comprovadamente eficazes em direcionar o comportamento do motorista – ao contrário de comunicação branda baseada em uma tentativa de apenas influenciar ou orientar sua intenção.

Além disso, o programa não apresentou nenhum estudo, ou exemplo internacional que demonstrasse a eficácia das ações em conjunto com o aumento de velocidades, o que não apenas nunca foi feito, mas também contraria a literatura especializada no setor, e os compromissos internacionais assinados pelo Brasil. Também, o projeto não contou, até o momento, com participação social em sua gestão, ignorando a existência de um Conselho Municipal de Trânsito e Transportes

⁵ Em 23 de Maio de 2014 a capital contabilizou 344km de trânsito, batendo o recorde que durou 6 meses de 309km em 14/11/13. Outros recordes haviam sido batido em julho daquele ano, e em 2012

na cidade, além dos dispostos neste sentido na política Nacional de Mobilidade Urbana e no Plano Diretor Estratégico de São Paulo.

O programa apenas cita medidas de segurança para pedestres em 20 pontos das travessias das transversais às vias marginais, o que é insuficiente, já que as marginais apresentam 30 pontes e mais de 200 pontos de travessia. Além disso, o projeto apresentado não ajuda a atenuar outros problemas que a redução de velocidades atacou, como o convívio entre ciclistas e motoristas, entre motociclistas e motoristas, e entre motoristas.

Mesmo a política para os pedestres, que foi a única descrita na apresentação, foi limitada em escopo, pois nenhum dos pontos de atração de pedestres presentes na marginal foram citados, como as estações de trem, terminais de ônibus, conjuntos habitacionais, escolas, shoppings e demais serviços e comércios. Além disso, insistiu-se na ideia inócua e absurda de tentar sensibilizar as pessoas para que “saíam das marginais” ignorando que as pessoas transitam pela via por necessidade, e reforçando estigmas sobre as pessoas que frequentam as marginais.

Ainda é necessário apontar que a proposta de se separar velocidades por faixa é mal avaliada por especialistas por ser de difícil implementação e fiscalização, além do fato de as faixas à direita das marginais serem em grande parte vias exclusivas para ônibus. Além disso, foi apontado pelo engenheiro da CET Tadeu de Oliveira⁶, que a homogeneização das velocidades facilita a interpretação e assimilação da dinâmica do trânsito pelos usuários, aumentando o entendimento da sinalização e adaptação à nova regulamentação. Esta ação também ignora que os ciclistas circulam também pela segunda faixa, devido ao convívio com ônibus. Já os motociclistas, que tiveram as mortes reduzidas em quase 40% com as velocidades mais baixas, cita apenas orientação e fiscalização.

No caso dos motoristas, que tiveram o número de colisões fatais diminuído em 33%, nenhuma política ou ação afirmativa de prevenção de colisões é citada, apenas serão afetados pelo aumento da sinalização e comunicação que não se configuram como uma política de segurança de viária efetiva. Além disso, a confusão para os motoristas que trafegam pelo local, com mudanças de faixas e velocidades, só pode levar a causar mais colisões e perigos.

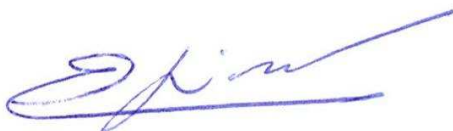
Baseado nesses fatos reais, na legislação aqui citada, na experiência internacional e na necessidade de se discutir política de mobilidade urbana com a sociedade, solicitamos que as vias Marginais Tietê e Pinheiros de São Paulo não tenham seus limites de velocidade aumentados, sem a necessária discussão prévia e

⁶ Declaração dada em audiência pública para debater as novas propostas para o CTB - Código de Trânsito Brasileiro, realizada no Hotel Jaraguá, em 12 de Dezembro de 2016

ampla com a sociedade, acompanhada de estudos que embasem tal proposta. Colocamo-nos à disposição para discutir a implementação de mais medidas de segurança viária na cidade com o objetivo de continuarmos caminhado na direção de uma cidade mais inclusiva, segura, democrática, justa e sustentável.



Rafael Calabria
Pesquisador em Mobilidade Urbana do Idec



Elici Maria Checchin Bueno
Coordenadora Executiva do Idec



Carlos Aranha
Coordenador do GT de Mobilidade Urbana da Rede Nossa São Paulo



Oded Grajew
Coordenador Geral da Rede Nossa São Paulo