



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

31º GV – Marco Aurélio Cunha

PL 371/09

JUSTIFICATIVA

O presente Projeto de Lei, que dispõe sobre a criação de circuito para tráfego exclusivo de bicicletas nos trechos dispostos, visa estimular e viabilizar o uso desse meio de transporte para atividades de lazer, bem como para o uso cotidiano, proporcionando à população mais opções de locomoção nas vias públicas de São Paulo.

Segundo estudo realizado em 2002 pela Prefeitura Municipal de São Paulo, "Fomento do Uso da Bicicleta", já se utilizava mais bicicleta (130.431) do que táxi (108.149) na cidade, e com um detalhe, em pesquisa realizada pela Companhia do Metropolitano de São Paulo em 2002, 10 % dos usuários de bicicletas são pessoas acima dos 50 anos de idade.

Ainda de acordo com estudos realizados pela PMSP e tendo como referências as cidades de Bogotá, com 300 Km de ciclovias, e Paris, com 376 Km, devemos admitir que é possível que ocorra uma transformação inicial expressiva na distribuição modal em São Paulo, com a implantação de cerca de 400 Km de ciclovias implantados, com sinalização devidamente adequada para tráfego compartilhado a que estão associadas.

Nos terminais da SP Trans existem 663 vagas de estacionamento para bicicletas, nos terminais da CPTM mais 2245 vagas e outras 100 vagas no terminal do Metrô Guilhermina-Esperança, conforme estudo realizado pela PMSP, em 2008. Nas estações do Metrô, o serviço de aluguel de bicicletas ultrapassa o número de oito mil pessoas cadastradas. Esses dados mostram que mais e mais pessoas utilizam o meio de transporte a cada dia e o Poder Público também deve legislar em benefício dessa fatia crescente da população.

Podemos considerar também, que a utilização das bicicletas dentro de uma metrópole, tende a minimizar emissões de gases poluentes, o nível de ruído na cidade, as vibrações oriundas do tráfego bem como melhorar a mobilidade e a acessibilidade da população.

Além do mais, podemos citar que o uso da bicicleta é economicamente mais acessível à maioria da população. Secundárias, mais não menos importantes, são as questões de saúde pública pois é comprovado que a locomoção por meio de ciclovias diminui a incidência de problemas coronários, entre outros.

A utilização de meios de transportes alternativos, então, deve ser oportunizado e incentivado pelo Poder público pois é, além de tudo, uma questão de democratização nas opções de ir e vir de seus cidadãos.

Embora seja competência privativa da União legislar sobre trânsito e transporte (art. 22, XI, CF), o próprio Código Nacional de Trânsito, Lei Federal 5108/66, atribui competência às autoridades de trânsito de cada local (art. 14) e, seu regulamento, Decreto Federal 62.127/68, declarou caber aos municípios, especialmente, regular o uso das vias sob sua jurisdição (art. 37, I).



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

31º GV – Marco Aurélio Cunha

Lembramos ainda, que nossa proposta tem reflexos sobre o controle da poluição. O município tem competência para legislar sobre o assunto com fundamento nos artigos 24, VI e 30, I e II, CF, bem como nos artigos 180 e 190, da Lei Orgânica.

Como ensinou o renomado jurista 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 da população. Na competência do Município insere-se, portanto, a fixação de mão e contra-mão nas vias urbanas, limites de velocidade e veículos admitidos em determinadas vias e horários, locais de estacionamento, estações rodoviárias, e tudo o mais que afetar a vida da cidade. (in “Direito Municipal Brasileiro”, Ed. Malheiros, 6ª ed., págs. 319/320).

Numa breve análise das viagens realizadas diariamente em São Paulo através de todos os meios de transporte, podemos pressupor que a bicicleta tem mais competitividade com relação ao transporte coletivo em viagens curtas e nos trechos longos a pé até o transporte coletivo. Com relação ao transporte individual temos competitividade somente nas viagens curtas. Já nas viagens a pé, a competitividade existe nas viagens médias e longas.

De fato, a implantação de ciclovias interligando alguns parques, permitiria a locomoção de muitas pessoas, inclusive no circuito casa/ trabalho, possibilitando ao mesmo tempo a prática de exercícios físicos e a diminuição de veículos nas ruas e de pessoas nos coletivos.

É de se notar a existência de material de divulgação, elaborado pela SVMA, que visa instruir motoristas a lidar com ciclistas no trânsito de São Paulo, incluindo resumo da Legislação dos Direitos dos Ciclistas nas vias da cidade. Material este que será utilizado inicialmente para treinamento dos motoristas de ônibus do Município de São Paulo.

Pela importância da matéria para a cidade, solicito aos meus nobres Pares a aprovação do presente Projeto de Lei.