7,5 Quais são as soluções simples, baratas e rápidas para o problema de circulação em grandes metrópoles?

Cartilha destinada aos responsáveis pela administração da cidade de São Paulo

mobilidade urbana

FUNDAÇÃO CIRCULE MAIS

COORDENADOR: PROFESSOR DOUTOR MAURÍCIO PIETROCOLA

COLABORADORES:

Pesquisa

Dylan Salmona Cecchi
Fabio Carvalho de Oliveira

Projeto Gráfico

Carlos Eduardo Freitas
Daniel Rodrigues Pinto
Danilo Cardoso Rodrigues

Redação

Ana Lúcia Costa
Arthur Pereira Scabora
Carlos Honorato
Carlos Vasconcelos
Cristiano de Araújo Chaves
Dayane Faria Silva
Djalma Rodrigues Filho
Fabiano Nunes
Fabio Carvalho de Oliveira
Leandro Milhomens
Luiz Gustavo Briguet
Stefan El Otra

Ilustração

Alan Mazoni Alves
Enéas Versehgi
Marcos Teruo Momoeda
William Brozio

Revisão

Felipe de Macedo Sampaio
Fernando Nassori Nascmibeni
Francislâiny da Silva Campos
Luiz Henrique Felipe Rocha

Edição

Diego de Oliveira
Gustavo Mitsuro Yamashita
Maurício Cunha
Tatiana Sudbrack
Vinícius Antunes de Oliveira

Apresentação

Esta cartilha é uma iniciativa da Fundação Circule Mais para estabelecer quais são os principais problemas, no que se refere à circulação dentro da cidade de São Paulo, assim como gerar possíveis soluções. É quase componente da cultura geral do paulistano, e de habitantes da grande São Paulo, que a circulação na cidade - seja através de automóveis, motocicletas, ônibus, trens ou metrô - é um dos maiores problemas enfrentados no dia a dia, sendo enorme fonte de estresse para todos. O deslocamento ao trabalho, por exemplo, que deveria ser uma tarefa simples, se torna extremamente demorado, fazendo com que as pessoas tenham de sair cada vez mais cedo de suas casas, tomando muitas horas de seu dia.

Este material tem como objetivo discutir os problemas e propor ideias para melhorar a situação da circulação na grande São Paulo.

Estas ideias foram forjadas a partir da coleta de informações dos mais diversos meios (internet, órgãos públicos, empresas de transporte, etc.), de projetos exemplares que foram criados para solucionar este problema, tanto em outras metrópoles quanto na cidade de São Paulo, e também de pesquisas realizadas com pessoas que utilizam meios de transporte (coletivos ou individuais) dentro da cidade. Em geral, vimos que os problemas se devem, resumidamente, ao excesso de veículos nas ruas e à falta de efetividade do transporte público para diminuir a quantidade de veículos circulando na cidade, embora existam outros fatores menores e menos impactantes. Através de dados e informações coletadas, iremos propor formas para solucionar (ou pelo menos diminuir) esses problemas em um prazo de dez anos.

SUMÁRIO

Introdução 3
Breve Histórico do Desenvolvimento do Transporte 4
Motivação da Proposta 7
Diretrizes do Programa - Mobilidade Urbana para 10 Anos 9
- Ampliação das linhas de metrô 9
- Revisão dos projetos de expansão via monotrilho 9
- A volta dos trolebus - bondes elétricos - sob novo formato: o VLP e o VLT 9
- Disciplina "Educação de Trânsito" nas escolas de nível médio 10
- Espaços de circulação para os 3 modais: carro, moto e bicicleta 10
- Transporte de cargas pelo centro da cidade em horários programados 10
- Incentivo ao uso de bicicleta conforme projeto Bike Sampa 11
- Políticas para levar as empresas para a periferia 11
- Políticas para levar as pessoas a voltar a morar no centro velho 11
- Política de subvenção do uso de táxis 12
- Corredores de ônibus ligando o centro à periferia 12
- Nova política para o uso de ônibus fretados 12
- Transformar os trens metropolitanos da CPTM em metrô de superfície 12
- Uso do rio Tietê e Pinheiros como via de transporte 13
- Pedágio no centro expandido 13
- Estacionamento centro expandido e criação de novos calçadões 13
- Ligação Periferia - Metrô 13

Anexo A - Mapa dos Bairros da Cidade de São Paulo 19
Anexo B - Mapa Hipsométrico 20
Anexo C - Densidade de Área Construída, segundo Tipo de Uso (Mapa) 21
Anexo D - Índice de Desenvolvimento Humano - IDH (Mapa) 22
Anexo E - População Economicamente Ativa (Tabela) 23
Anexo F - Quanto Custa Manter um Carro? 24
Anexo G - O Preço dos Ônibus 25
Anexo H - Perfil dos Usuários (do Transporte Público Coletivo) 26
Anexo I - Rodízio de Caminhões (Texto da Lei) 29
Anexo J - Restrição de Fretados (Texto da Lei) 30
Anexo K - Rodízio de Automóveis (Texto da Lei) 32

INTRODUÇÃO

A tentativa de tornar viável a mobilidade urbana dentro da Grande São Paulo já é uma das maiores preocupações que os cidadãos enfrentam, comparável com a saúde e a segurança. Esta é a motivação principal para a confecção deste material: a tentativa de solucionar os problemas de circulação em nossa metrópole - uma das maiores do mundo.

É claramente perceptível que a questão da mobilidade urbana tem se tornado alarmante, pois o desenvolvimento do país foi prejudicado devido ao tempo gasto com o deslocamento dos trabalhadores, cidadãos e das mercadorias.

Veremos, através de um breve histórico, como alguns projetos mudaram a característica da mobilidade urbana e também porque alguns deles fracassaram, gerando novos problemas. Com essa análise, chegaremos a um projeto que, se não solucionar essa questão, poderá ser futuramente utilizado na concepção de novas ideias, evitando a estagnação e acomodação das soluções no setor de transporte urbano.

Baseando-se no código brasileiro de trânsito, bem como em toda a legislação acerca de transportes, vigente até então, é apresentada esta proposta, que visa um Programa de Mobilidade Urbana para geração de resultados satisfatórios em cerca de 10 anos.

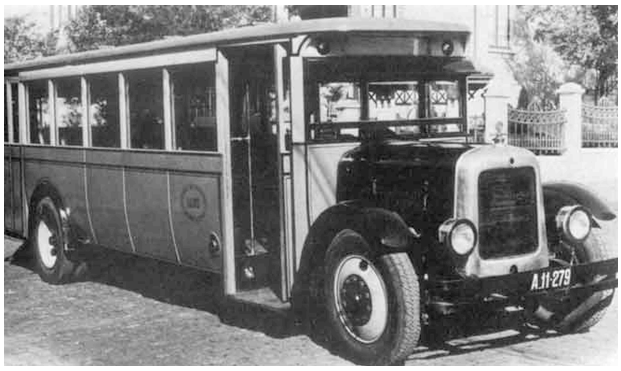
BREVE HISTÓRICO

A cidade de São Paulo é uma das maiores metrópoles do mundo, mas o desenvolvimento do seu sistema viário é recente. Desde a sua fundação em 1554 até meados do século XIX, era uma cidade com pequenas dimensões. Cresceu em importância com a economia cafeeira do estado de São Paulo e do sul de Minas Gerais, onde exercia a função de entreposto comercial entre as zonas produtoras e o porto de Santos. Com o desenvolvimento da região urbana de São Paulo, podemos destacar três períodos de desenvolvimento do sistema viário, listados a seguir.

1º Período – 1899 a 1930

Os primeiros investimentos em transporte para a cidade de São Paulo foram para a criação da rede de bondes, operada pela Light.

A implantação desse sistema de transportes não tinha objetivos de integrar as regiões da cidade, sendo motivada pela valorização imobiliária. A rede de trilhos era pequena, concentrando-se nas regiões do centro. Em pouco tempo o crescimento populacional superou a capacidade de transporte dos bondes, que tornaram-se obsoletos; os auto-ônibus e lotações foram surgindo como alternativa para o transporte de massa.



Auto ônibus - 1926

2º Período – 1930 a 1970

Na década de 1920, como já dissemos, os serviços de transporte coletivo já não eram oferecidos unicamente pela Light: os auto-ônibus passaram a explorar as regiões não alcançadas pelos bondes. Ao mesmo tempo, a receita da Light caía constantemente e suas propostas para a modernização do sistema de transportes não encontraram apoio para a concretização. A proposta para a década de 1930, desenvolvida pelo engenheiro Prestes Maia, em seu Plano de Avenidas, sugeria um modelo de deslocamento centrado na utilização de automóveis, mesmo para o transporte coletivo. Esse modelo de transporte reflete a própria expansão urbana de São Paulo, que crescia indefinidamente, sem planejamento estratégico; assim, o sistema de transporte sobre rodas mostrava-se mais flexível às demandas da população.

BREVE HISTÓRICO

O modelo de transporte rodoviário, a princípio, era gerenciado por operadores autônomos de ônibus clandestinos, o que tornava a opção mais barata para a Prefeitura. Mesmo com a fundação da CMTC (Companhia Municipal de Transportes Coletivos) em 1947, órgão municipal para a regulamentação e gestão do transporte coletivo, o serviço continuou sendo oferecido, em sua maior parte, por empresas privadas. Os investimentos públicos no setor restringiram-se aos ônibus elétricos (trolebus), que frequentemente apresentavam falhas no funcionamento, gerando descontentamento pelos usuários das vias públicas, tanto de carros quanto de ônibus.

Neste mesmo período podemos enumerar as iniciativas federais para a expansão do transporte rodoviário, que teve seu auge no governo JK (1956-1960). Para a região da Grande São Paulo vieram muitas indústrias do setor de automóveis, o que gerou desenvolvimento industrial voltado para o setor. Logo, a oferta de empregos com as garantias trabalhistas do emprego formal atraiu um grande número de migrantes, oriundos principalmente da região Nordeste do Brasil. Assim, a cidade que já crescia rapidamente teve um grande acréscimo em sua população nas áreas da periferia, com um sistema de transporte ineficaz para demandas cada vez maiores.

3º Período – 1970, o Metrô em São Paulo

A partir do final da década de 1960, a saturação do sistema de transportes e a percepção do esgotamento do modelo de circulação na cidade e regiões próximas trouxe à tona a necessidade de mudanças. A partir de 1964, o Brasil entrou no regime de Ditadura Militar, o que, apesar do retrocesso político, ofereceu investimentos em infraestrutura e propostas para o desenvolvimento econômico brasileiro. Assim, na gestão do prefeito Faria Lima (1965-1969), foi formulado o Plano Urbanístico Básico - PUB, que contemplava diversas diretrizes de expansão do sistema viário e urbanísticas; nestas, a estrutura da mobilidade urbana apresenta-se como aspecto fundamental da proposta. A cidade de São Paulo, em 1930, tinha cerca de 1 milhão de habitantes. No início da década de 70, já contava com uma população na ordem de 7 milhões de habitantes. Em 40 anos, o número de habitantes havia crescido sete vezes.

Estação da Luz (CPTM) lotada

BREVE HISTÓRICO

Como decorrência dos estudos do PUB, o prefeito instituiu o Comitê do Metropolitano, em 1967. Foi feito o levantamento de origem e destino da população, e baseado nele, as primeiras propostas de traçado foram desenvolvidas próximas do que hoje conhecemos pelas linhas 1 - Azul (Norte-Sul) e 3 - Vermelha (Leste-Oeste), com desenho radial e cruzamento na região central (Estação Sé). Ainda durante a gestão de Faria Lima as construções foram iniciadas, mas logo foram interrompidas na gestão seguinte, de Paulo Maluf (1969-1971). Os investimentos na construção do Metrô foram paralisados, e priorizou-se mais uma vez o sistema viário, com a construção do Elevado Costa e Silva, interligando as regiões Leste e Oeste da cidade.

Elevado Costa e Silva - Década de 70

O primeiro trecho do Metrô foi inaugurado em 1974, na linha Azul. Atualmente, essa linha tem como extremos as estações Tucuruvi (norte), com terminais de ônibus com linhas para Guarulhos, e Jabaquara (Sul), próximo ao limite com a região do ABC. Novos investimentos no metrô continuaram sendo feitos, mas a média de linhas construídas por ano ainda é muito baixa. Desde 1974, 74,3 km de trilhos foram construídos, menos de 2km por ano. Ser a sexta maior cidade do mundo, está na 37ª maior extensão de linhas, o que evidencia um certo descompasso entre demanda e oferta de serviço!

Mesmo com a oferta de metrô, grande parte do transporte coletivo ainda é feita por ônibus, gerenciados pela SPTrans, fundada em 1995 a partir da CMTC. As concessionárias são responsáveis pela operação dos ônibus e são supervisionadas pela SPTrans, que emite ordens de serviço de operação para cada linha, incluindo definição de trajetos, horários de operação e frota necessária. A empresa gerencia também os corredores e terminais de ônibus do município.

Em 2004, durante a gestão de Marta Suplicy, foi implantado o Bilhete Único, que permite ao usuário comum realizar até 4 viagens num período de duas horas ao preço de uma única passagem.

Mais tarde, o tempo de integração foi estendido a três horas, bem como foi feita a integração entre Metrô e ônibus, com valores reduzidos de integração.

MOTIVAÇÃO DA PROPOSTA

Queremos soluções

Inconformados com o resultado das políticas de mobilidade urbana implementadas pelos últimos governos municipais e estaduais, os idealizadores da presente proposta têm como objetivo, através desta, propiciar à cidade de São Paulo um trânsito mais humano e racional, que privilegie o transporte público em detrimento do transporte individual baseado no uso do automóvel, reduzindo o individualismo e promovendo o bem estar social de seus cidadãos.

O problema atual da mobilidade na cidade de São Paulo se deve em parte à característica de desenvolvimento da cidade ao longo da sua história, levando em conta os aspectos geográficos e sociais ao longo deste desenvolvimento.

Podemos considerar o processo de crescimento acelerado, experimentado por São Paulo ao longo do século XX, como uma das causas das condições degradadas atuais de mobilidade urbana. Outra causa é a rápida industrialização, por consequência a necessidade de escoamento de matéria prima e itens manufaturados - tanto para uso da própria cidade como para uso externo - e as características da população trabalhadora das indústrias que utilizam o transporte de suas residências ao local de trabalho.

Retornando ao período atual, vamos analisar algumas medidas tomadas num período recente – cerca de 10 anos – quanto à sua eficácia e oferecer uma proposta de ideias aplicáveis para o mesmo prazo, de forma a melhorar a atual condição de mobilidade na cidade de São Paulo.

Esta proposta visa a retomada de alguns objetivos que se perderam no passado, mesmo recente, quando o rodízio municipal de veículos foi implementado para melhorar o trânsito e reduzir a poluição da cidade, mas que hoje já não faz mais diferença, já que a população, sem receber um transporte público adequado, resolveu o problema do rodízio comprando um segundo veículo.

Sabemos que o cidadão, independente de sua classe social, vê no uso do automóvel o seu objetivo de ascensão social. Aliado a um sistema de transporte público de baixa qualidade e desinteresse das autoridades em todos os níveis de governo, municipal, estadual e federal, de investir em transportes, coube ao cidadão privilegiar o automóvel, congestionando o trânsito da cidade e causando doenças relacionadas à poluição atmosférica e várias outras como o estresse.

Ao compararmos nossa cidade com grandes metrópoles europeias e norte-americanas, entendemos que não seria possível alcançarmos um nível de mobilidade no trânsito sem pesados investimentos em trens subterrâneos de metrô. Dessa forma, com o objetivo de eliminarmos o automóvel do centro

MOTIVAÇÃO DA PROPOSTA

expandido da cidade, ao invés de criarmos leis que proíbam o uso do carro, propomos leis que desmotivem o uso do automóvel pelo cidadão, não somente por questões econômicas, mas principalmente por uma mudança de postura cultural num curto período de tempo. Concomitantemente a este processo de desmotivação do transporte individual, deve-se investir nos transportes públicos de massa, motivando a população a utilizá-los em detrimento dos meios individuais motorizados.

"Lata de sardinha" - Usuários tentando embarcar em um vagão do Metrô em São Paulo

DIRETRIZES DO PROGRAMA DE MOBILIDADE URBANA PARA 10 ANOS

Ampliação das linhas de metrô

Propomos num período de 8 anos ampliar a rede metropolitana dos atuais 74 km de linhas para 200 km e até o ano de 2030 alcançar a extensão de 400 km de linhas de metrô, extensão equivalente a de grandes cidades como Londres e Nova York.

O projeto de ampliação do metrô é nossa principal proposta, pois entendemos que sem uma extensão compatível com o crescimento da população, qualquer outra medida na busca de melhorar o trânsito da cidade não terá efeito algum, se constituindo somente em medida paliativa.

Além de triplicarmos o número de estações no centro expandido no período de tempo proposto, é preciso estender as linhas do metrô para as cidades limites ao município de São Paulo, como Guarulhos, via extensão da linha 1 Azul, do Tucuruvi até o centro de Guarulhos e no sentido oposto, da atual estação Jabaquara até São Bernardo do Campo. Essa extensão deve ser projetada de maneira a não sobrepor o atual corredor de ônibus que já faz essa ligação na cidade. São necessárias também a extensão da linha 4 Amarela até a cidade de Taboão da Serra e a extensão da linha 3 Vermelha da estação Barra Funda até o centro de Osasco.

Revisão dos projetos de expansão via monotrilho

Atualmente o governo do estado de São Paulo promove boa parte da expansão da rede metroviária com o uso do monotrilho. Contudo, há controvérsias sobre se esse tipo de sistema tem condição de suportar a demanda existente e se suportará a demanda nas próximas décadas. Assim, faz-se necessário revisão dos projetos atuais de forma a verificar a possibilidade de se construir linhas de metrô convencionais de maior capacidade.

A volta dos trolebus - bondes elétricos - sob novo formato: o VLP e o VLT

Volta do uso de trólebus mas agora sob um novo formato, do tipo VLP, veículo leve sobre pneus, e dos antigos bondes elétricos também com nova tecnologia, os VLT, veículo leve sobre trilhos. O uso desse transporte seria a ligação entre as estações do metrô na área do centro da cidade. A proposta da mudança de ônibus poluidores por transportes elétricos limpos permite de imediato a diminuição da poluição no centro de São Paulo. Nos atuais corredores dentro do centro expandido, como o corredor da avenida 9 de julho, a ideia é substituir a atual frota de ônibus por VLT ou VLP.

DIRETRIZES DO PROGRAMA DE MOBILIDADE URBANA PARA 10 ANOS

Disciplina "Educação de Trânsito" nas escolas de nível médio

Uma vez que o trânsito em São Paulo se tornou nesses últimos 70 anos numa das principais causas de doenças na cidade, como problemas respiratórios por conta da poluição, estresse e problemas afins por conta dos congestionamentos, é imperativo que o cidadão possa conviver com esse problema aprendendo a respeitar o próximo e as leis de trânsito. Como acreditamos que a Educação Escolar é a base da educação de um país, a introdução de uma disciplina nas escolas estaduais e municipais voltada ao tema em questão poderia revolucionar a educação de trânsito na cidade.

Espaços de circulação para os 3 modais: carro, moto e bicicleta

A violência no trânsito tem crescido também por conta do aumento do uso de motos na cidade de São Paulo. Com a implantação de políticas motivadoras para o uso de bicicletas, esse modal deverá vir a ser parte integrante do trânsito da cidade e, devido as suas peculiaridades, deverá se constituir no meio de transporte mais inseguro e suscetível a graves acidentes nas ruas da cidade, caso não tenhamos uma melhor organização desses transportes, além de leis e conscientização das pessoas.

Transporte de cargas pelo centro da cidade em horários programados

Proibir o fluxo de veículos de carga, mesmo tipo VUC (Veículo Urbano de Carga), em horários de maior circulação da população pelos outros meios de transporte. Devido ao grande volume, peso, baixa velocidade e mínimo transporte de pessoas, estes veículos oneram o fluxo em vias que podem ser utilizadas por outros meios de transporte de massa - notadamente os ônibus tradicionais mas também os veículos tipo VLP ou VLT já discutidos.

VUC circulando na cidade

Apesar de não ser o foco central deste estudo, tal medida pode contribuir com a melhoria da qualidade de ar da região metropolitana, visto este tipo de veículo ser pesadamente contribuidor dos altos índices de substâncias nocivas presentes no ar da região metropolitana.

DIRETRIZES DO PROGRAMA DE MOBILIDADE URBANA PARA 10 ANOS

Incentivo ao uso de bicicleta conforme projeto Bike Sampa

O uso da bicicleta efetivamente como um meio de transporte, além do uso recreativo atual, é uma possibilidade efetiva em diversas cidades do mundo. Temos exemplos diversos espalhados pelo mundo como Londres, outras iniciativas recentes como o caso do projeto Bike Rio no Rio de Janeiro, etc. No caso de São Paulo, foi iniciado recentemente o projeto Bike Sampa, que pode ser o embrião desta proposta.

Gilberto Kassab na inauguração do Bike Sampa

De qualquer maneira tal projeto deve ser adequadamente planejado, visando as devidas proporções da cidade e a devida integração com os meios de transporte público de massa, visto que pode se tornar inviável o uso de bicicletas quando as distâncias percorridas se tornam grandes, situação bastante comum no caso de São Paulo.

Políticas para levar as empresas para a periferia

A descentralização da oferta de empregos por si só não é suficiente para resolver o problema do trânsito na cidade de São Paulo, mas certamente é uma condição necessária. Há ao menos duas soluções possíveis para que esse objetivo seja atingido: pode-se por via legislativa simplesmente proibir a instalação de novos empregos nas regiões centrais (o que seria uma solução mais radical e mais difícil) ou abater os impostos como incentivo fiscal para as empresas que voluntariamente se transladassem para as regiões periféricas.

Políticas para levar as pessoas a voltar a morar no centro velho

Leis para minimizar a especulação imobiliária e redução dos impostos e aluguéis residenciais estão entre as medidas de curto e médio prazo para que pessoas com menores rendas tenham a possibilidade de se instalarem nas regiões centrais, onde há mais emprego. Em consequência, a necessidade de transporte público diminui.

DIRETRIZES DO PROGRAMA DE MOBILIDADE URBANA PARA 10 ANOS

Política de subvenção do uso de táxis

Incentivar o uso de táxis no centro da cidade com tarifas mais acessíveis e subvencionadas pela prefeitura. A ideia é oferecer às pessoas mais um tipo de transporte porém limitado ao centro expandido da cidade.

Corredores de ônibus ligando o centro à periferia

Aumentar a extensão dos atuais 120 km de corredores de ônibus para 500 km, ligando o centro expandido à periferia da cidade, complementando as linhas de metrô e trens metropolitanos de superfície. No caso dos veículos utilizados nos corredores, propomos a utilização de uma frota não poluidora, como ônibus elétricos, VLP, VLT, ou monotrilho. Esses veículos também poderão ser utilizados na forma de veículos articulados, com 2, 3 ou 4 carros, dependendo do horário.

Nova política para o uso de ônibus fretados

Hoje os ônibus fretados ligam a periferia às estações do metrô não lhe sendo permitido adentrar o centro expandido da cidade. Essa política, além de causar congestionamentos nas imediações das estações, incentiva o uso do automóvel, pois a cidade não dispõe nesse momento de linhas suficientes de metrô para que o usuário, ao deixar o fretado, chegue ao seu local de trabalho. Assim ele deixa de usar o fretado e volta a usar o seu automóvel. A nova proposta prevê a volta desses ônibus dentro da cidade, desestimulando o uso do automóvel. Porém esses fretados não poderão ser movidos a diesel ou qualquer outro combustível poluidor .

Transformar os trens metropolitanos da CPTM em metrô de superfície

Embora o atual governo paulista tenha feito investimentos nas linhas de trens da CPTM buscando a sua transformação em metrô de superfície, os resultados deixam a desejar. Não basta apenas comprar trens modernos, bonitos e confortáveis. São necessárias várias medidas a fim de que esse transporte possa realmente oferecer o serviço que o metrô oferece. Precisa do investimento em subestações elétricas e oferecimento de energia segura a fim de que esse transporte realmente funcione. É nesse sentido que nossa proposta se baseia.

DIRETRIZES DO PROGRAMA DE MOBILIDADE URBANA PARA 10 ANOS

Uso do rio Tietê e Pinheiros como via de transporte

Uso de barcos de alta velocidade se movendo por ambos os rios e a construção de estações fluviais com sistema de integração por ônibus. A escolha por esse tipo de transporte implicaria numa mudança radial desses rios, promovendo sua despoluição e permitindo o uso de suas margens para atividades de lazer nos moldes dos principais rios europeus como o Tâmisa em Londres e Sena em Paris.

Pedágio no centro expandido

Instituir o pedágio no centro expandido da cidade durante o período em que a cidade estiver investindo em linhas de metrô (até 2040), medida concomitante com a abolição do rodízio municipal de veículos, pois entendemos que não é proibindo que vamos melhorar o trânsito paulistano, mas criando condições econômicas que faça o cidadão escolher e optar pelo transporte público preferindo deixar seu automóvel em casa.

Estacionamento centro expandido e criação de novos calçadoes

Proibir a oferta de estacionamentos no centro expandido é deixar de privilegiar o automóvel fazendo o cidadão optar pelo transporte público. Aliada a essa medida, propomos a transformação de novas ruas da capital em calçadões, proibindo o tráfego de automóvel. Como exemplo citamos as ruas José Paulino, no Bom Retiro e suas confluências, a rua 25 de março no centro da cidade e suas confluências, a rua Boa Vista no centro velho da cidade e outras. Com mais estações de metrô dentro do centro expandido, linhas de VLT e/ou VLP interligando as estações, oferta de serviços de bicicletas, pedágio cobrado do motorista, falta de vagas de estacionamento, diminuição da oferta de ruas transformadas em calçadões serão medidas que levarão o cidadão a não ver vantagens em utilizar o automóvel no centro de São Paulo.

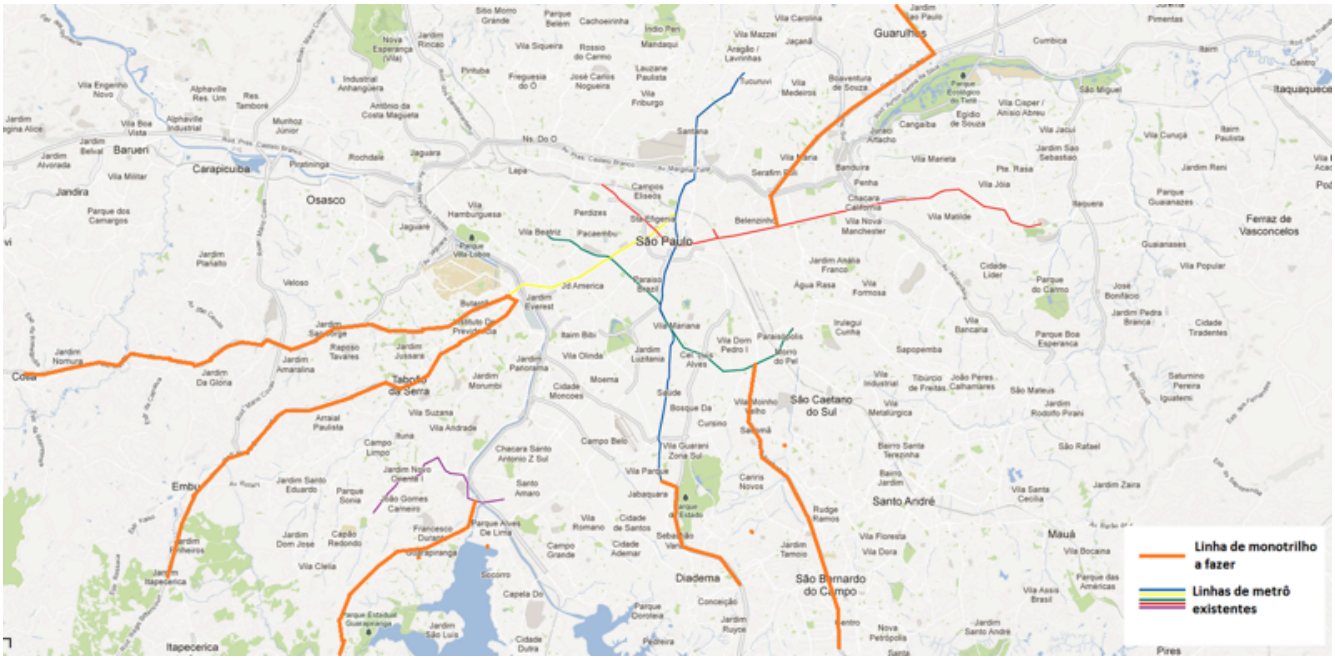
Ligação Periferia - Metrô

Construção de monotrilhos ligando as regiões periféricas (área metropolitana) às estações de metrô mais próximas, disponíveis dentro da cidade de São Paulo, conforme tabela na próxima página (Tabela 1):

DIRETRIZES DO PROGRAMA DE MOBILIDADE URBANA PARA 10 ANOS

EIXO	CIDADES ATENDIDAS	ESTAÇÃO DE DESTINO (METRÔ)
Rod. Régis Bitencourt / Av. Fco. Morato	Itapecerica da Serra, Embu das Artes e Taboão da Serra	Butantã ou Vila Sônia
Estr. do Embu-guaçú / Estr. do M`boi Mirim	Embu-guaçú	Santo Amaro
Rod. dos Imigrantes	Diadema	Jabaquara
Rod. Anchieta	São Bernardo do Campo	Sacomã
Av. Paulo Faccini / Rod. Pres. Dutra	Guarulhos	Belém
Rod. Raposo Tavares	Cotia	Pinheiros

Tabela 1 - Propostas de Ligação Periferia - Metrô

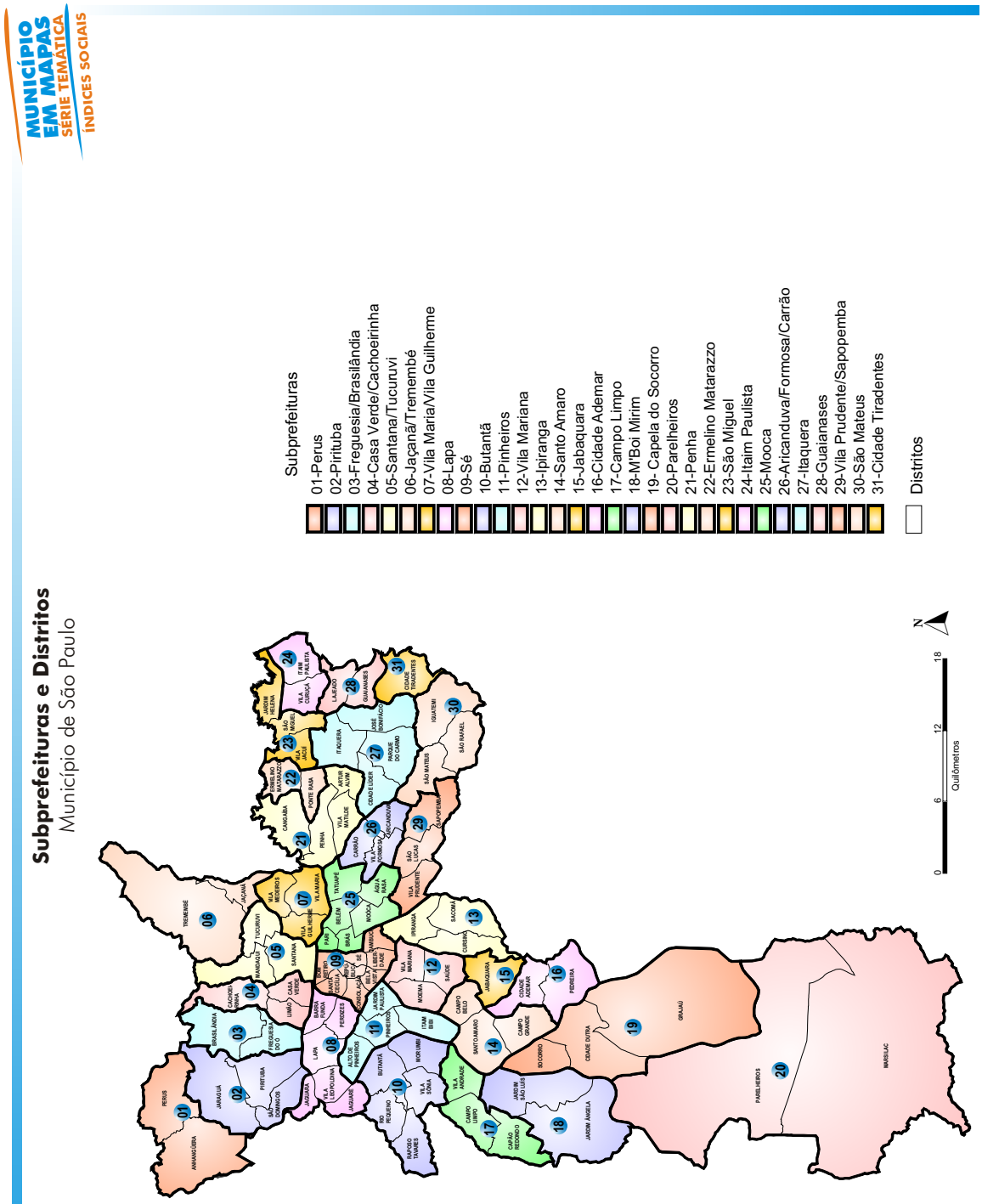


Mapa da cidade com destaque para a Ligação Periferia-Metrô

Término de construção do "Rodoanel Viário":

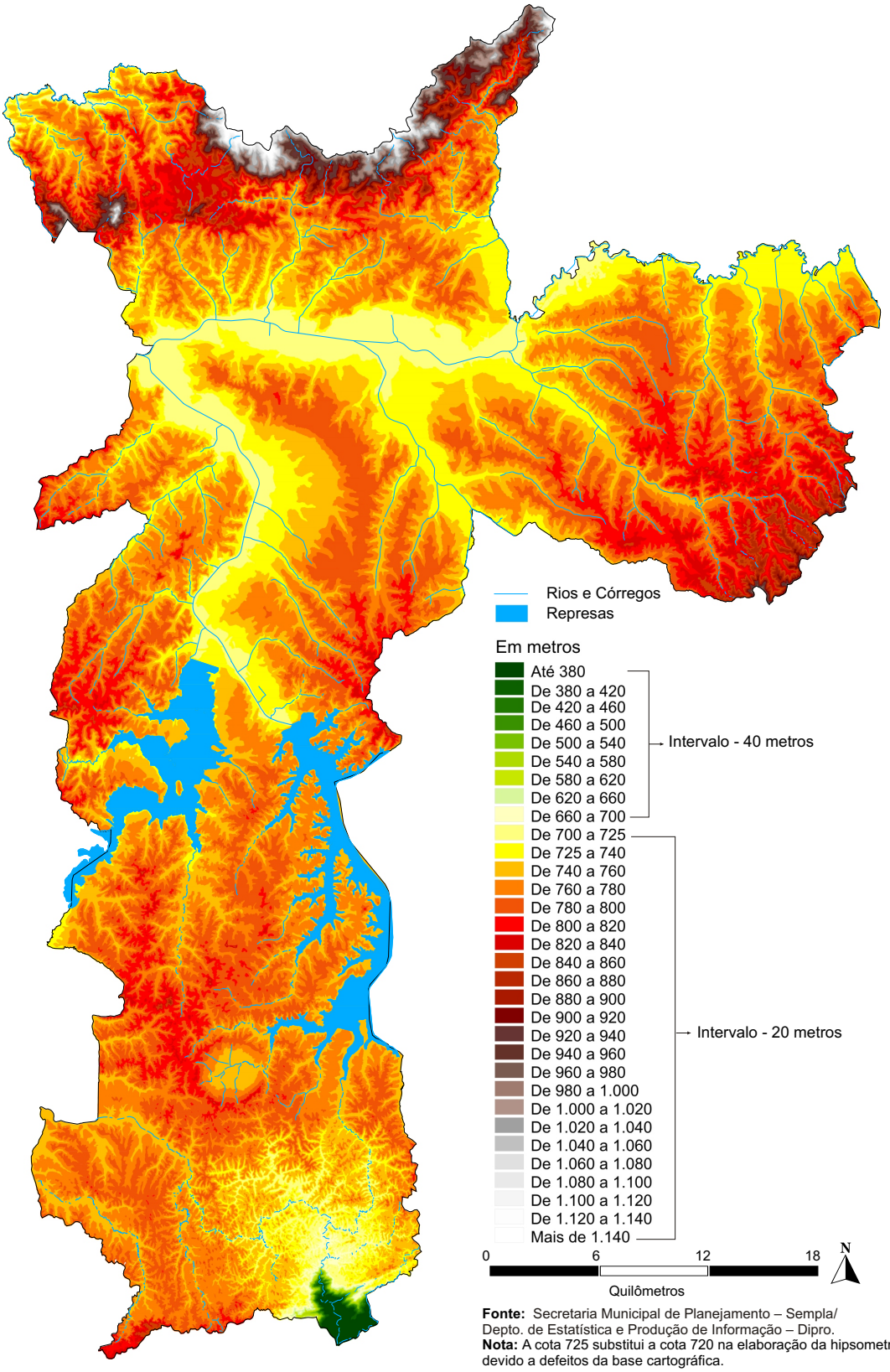
Com o término da construção do rodoanel Mário Covas, trechos leste e norte, será possível implantar a proibição de circulação de veículos pesados, com peso bruto total (PBT) superior à 25 t, dentro da área delimitada pelo rodoanel viário. Dessa forma, todo escoamento de carga terá que circundar a cidade sem a necessidade de entrar nela.

ANEXO A


MUNICÍPIO EM MAPAS
SÉRIE TEMÁTICA
ÍNDICES SOCIAIS
Subprefeituras e Distritos
Município de São Paulo
Subprefeituras
01-Perus
02-Pirituba
03-Freguesia/Brasilândia
04-Casa Verde/Cachoeirinha
05-Santana/Tucuruvi
06-Jaçanã/Tremembé
07-Vila Maria/Vila Guilherme
08-Lapa
09-Sé
10-Butantã
11-Pinheiros
12-Vila Mariana
13-Ipiranga
14-Santo Amaro
15-Jabaquara
16-Cidade Ademar
17-Campo Limpo
18-M'Boi Mirim
19- Capela do Socorro
20-Parelheiros
21-Penha
22-Ermelino Matarazzo
23-São Miguel
24-Itaim Paulista
25-Mooca
26-Aricanduva/Formosa/Carrão
27-Itaquera
28-Guaianases
29-Vila Prudente/Sapopemba
30-São Mateus
31-Cidade Tiradentes
Distritos
0
6
12
18
Quilômetros
N

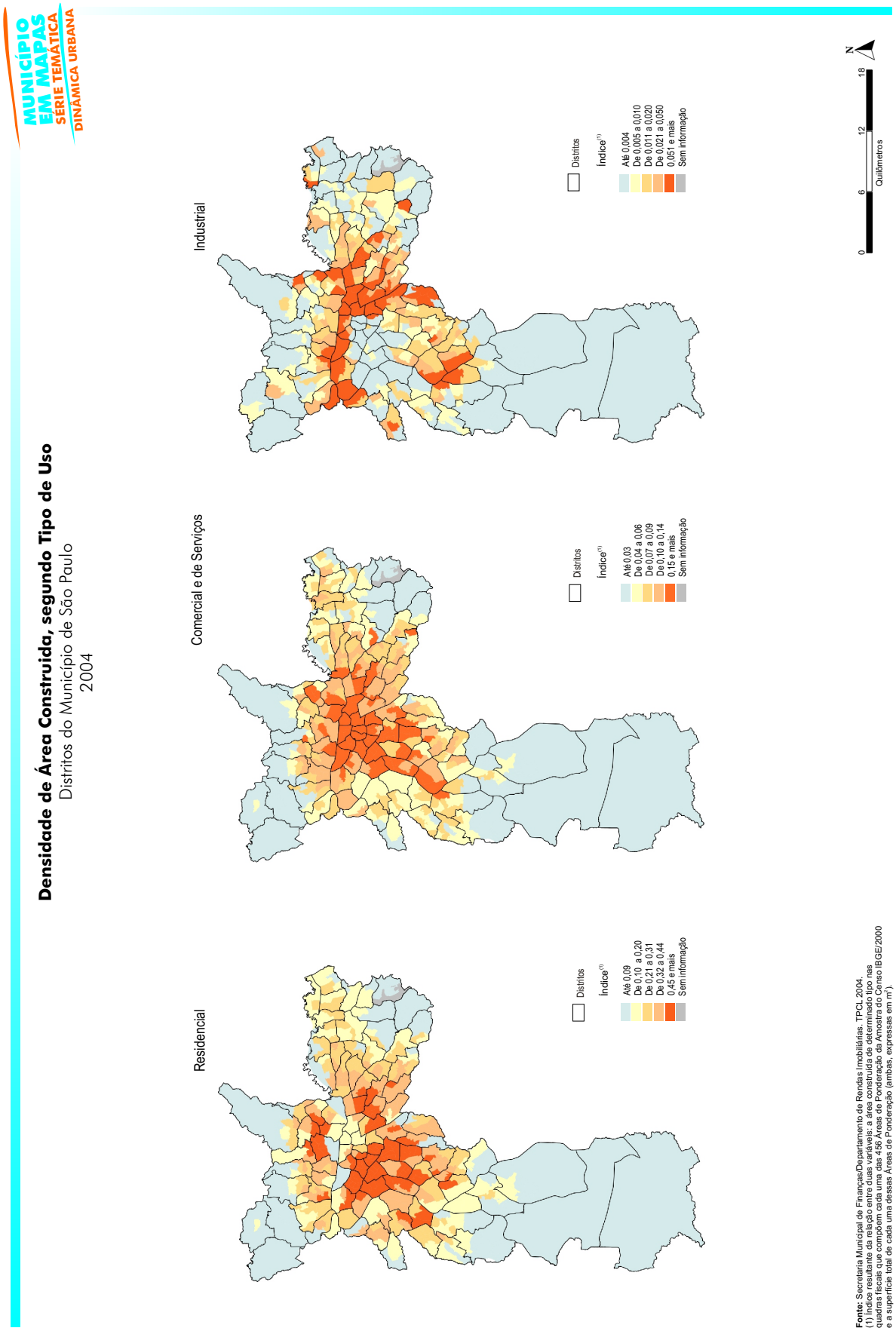
ANEXO B

Mapa Hipsométrico
Município de São Paulo
2008



Fonte: Secretaria Municipal de Planejamento – Sempla/ Depto. de Estatística e Produção de Informação – Dipro.
Nota: A cota 725 substitui a cota 720 na elaboração da hipsometria devido a defeitos da base cartográfica.

ANEXO C


MUNICÍPIO EM MAPAS
SÉRIE TEMÁTICA
DINÂMICA URBANA
Densidade de Área Construída, segundo Tipo de Uso
Distritos do Município de São Paulo
2004
Residencial
Comercial e de Serviços
Industrial
Distritos
Índice(1)
Até 0,09
De 0,10 a 0,20
De 0,21 a 0,31
De 0,32 a 0,44
0,45 e mais
Sem informação
Distritos
Índice(1)
Até 0,03
De 0,04 a 0,06
De 0,07 a 0,09
De 0,10 a 0,14
0,15 e mais
Sem informação
Distritos
Índice(1)
Até 0,004
De 0,005 a 0,010
De 0,011 a 0,020
De 0,021 a 0,050
0,051 e mais
Sem informação
0
6
12
18
Quilômetros
N
Fonte: Secretaria Municipal de Finanças/Departamento de Rendas Imobiliárias, TPCL 2004.
(1) Índice resultante da relação entre duas variáveis: a área construída de determinado tipo nas quadras fiscais que compõem cada uma das 456 Áreas de Ponderação da Amostra do Censo IBGE/2000 e a superfície total de cada uma dessas Áreas de Ponderação (ambas, expressas em m²).

ANEXO D

MUNICÍPIO EM MAPAS
SÉRIE TEMÁTICA
ÍNDICES SOCIAIS

Índice de Desenvolvimento Humano – IDH

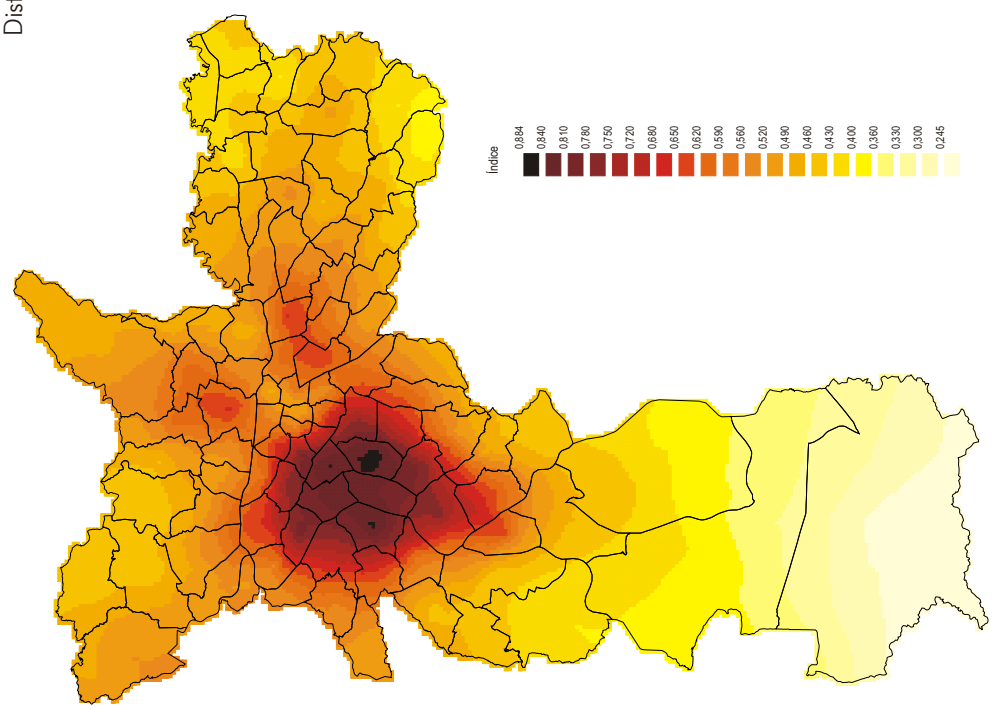
Distritos do Município de São Paulo

2000

O IDH é um índice amplamente utilizado para aferir o nível de desenvolvimento econômico e social de diferentes países e permitir comparações entre eles. É construído a partir de três componentes básicos: renda, longevidade e educação. As instituições encarregadas de calcular o IDH para diferentes unidades territoriais, sejam elas países, estados ou municípios, usualmente lançam mão de adaptações nas variáveis que integram aqueles componentes básicos, em função da disponibilidade de dados com maior ou menor grau de agregação.

No caso da cidade de São Paulo. o cálculo do IDH intramunicipal levou em consideração as seguintes variáveis para cada um de seus 96 distritos:

- rendimento do chefe da família, em face da ausência de base segura para o calculo do PIB *per capita* por distrito municipal;
- taxa de mortalidade infantil, em substituição à esperança de vida ao nascer;
- taxa de alfabetização combinada com a média de anos de estudos, ambas referentes ao chefe da família, em lugar de matrículas por nível de ensino e taxa de alfabetização de adultos.



Fonte: PMSP / Secretaria Municipal do Desenvolvimento, Trabalho e Solidariedade – SDTS.
Nota: Realizado com Philcarto - http://perso.club-internet.fr/philgeo

ANEXO E

Estimativas da População Total e Economicamente Ativa e dos Inativos Maiores de 10 Anos, Taxas de Participação e de Desemprego Total
Região Metropolitana de São Paulo
1995-2011

Períodos	População Economicamente Ativa						Inativos Maiores de 10 Anos		Taxas (%)		População Total (Nº Abs.) (1)
	Total		Ocupados		Desempregados						
	Nº Abs. (1)	Índices (2)	Nº Abs. (1)	Índices (2)	Nº Abs. (1)	Índices (2)	Nº Abs. (1)	Índices (2)	Participação (PEA/PIA)	Desemprego Total (DES/PEA)	
1995	8.121	88,1	7.049	92,8	1.072	66,1	5.170	93,5	61,1	13,2	16.417
1996	8.382	91,0	7.116	93,7	1.266	78,1	5.181	93,7	61,8	15,1	16.687
1997	8.542	92,7	7.175	94,5	1.367	84,3	5.303	95,9	61,7	16,0	16.967
1998	8.711	94,5	7.126	93,9	1.585	97,7	5.431	98,2	61,6	18,2	17.262
1999	8.985	97,5	7.251	95,5	1.734	106,9	5.460	98,8	62,2	19,3	17.563
2000	9.214	100,0	7.592	100,0	1.622	100,0	5.528	100,0	62,5	17,6	17.853
2001	9.395	102,0	7.741	102,0	1.654	102,0	5.542	100,3	62,9	17,6	18.084
2002	9.613	104,3	7.787	102,6	1.826	112,6	5.525	99,9	63,5	19,0	18.320
2003	9.759	105,9	7.817	103,0	1.942	119,7	5.585	101,0	63,6	19,9	18.561
2004	9.925	107,7	8.069	106,3	1.856	114,4	5.632	101,9	63,8	18,7	18.807
2005	10.017	108,7	8.324	109,6	1.693	104,4	5.758	104,2	63,5	16,9	19.059
2006	10.052	109,1	8.464	111,5	1.588	97,9	5.929	107,3	62,9	15,8	19.268
2007	10.168	110,4	8.663	114,1	1.505	92,8	6.023	109,0	62,8	14,8	19.481
2008	10.467	113,6	9.064	119,4	1.403	86,5	5.939	107,4	63,8	13,4	19.697
2009	10.507	114,0	9.057	119,3	1.450	89,4	6.118	110,7	63,2	13,8	19.918
2010	10.700	116,1	9.427	124,2	1.273	78,5	6.150	111,3	63,5	11,9	20.142
2011	10.735	116,5	9.608	126,6	1.127	69,5	6.332	114,5	62,9	10,5	20.318
Variações Anuais (%)											
2011/2010	0,3		1,9		-11,5		3,0		-0,9	-11,8	0,9
2010/2009	1,8		4,1		-12,2		0,5		0,5	-13,8	1,1
2009/2008	0,4		-0,1		3,3		3,0		-0,9	3,0	1,1
2008/2007	2,9		4,6		-6,8		-1,4		1,6	-9,5	1,1
2007/2006	1,2		2,4		-5,2		1,6		-0,2	-6,3	1,1
2006/2005	0,3		1,7		-6,2		3,0		-0,9	-6,5	1,1
2005/2004	0,9		3,2		-8,8		2,2		-0,5	-9,6	1,3
2004/2003	1,7		3,2		-4,4		0,8		0,3	-6,0	1,3
2003/2002	1,5		0,4		6,4		1,1		0,2	4,7	1,3
2002/2001	2,3		0,6		10,4		-0,3		1,0	8,0	1,3
2001/2000	2,0		2,0		2,0		0,3		0,6	0,0	1,3
2000/1999	2,5		4,7		-6,5		1,2		0,5	-8,8	1,7
1999/1998	3,1		1,8		9,4		0,5		1,0	6,0	1,7
1998/1997	2,0		-0,7		15,9		2,4		-0,2	13,8	1,7
1997/1996	1,9		0,8		8,0		2,4		-0,2	6,0	1,7
1996/1995	3,2		1,0		18,1		0,2		1,1	14,4	1,6

Fonte: Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Regional. Convênio Seade – Dieese e MTE/FAT.
(1) Em 1.000 pessoas.
(2) Base: Média de 2000 = 100.
Nota: Projeções populacionais baseadas na contagem de 2007.

ANEXO F

Quanto custa manter um carro?

Um passo-a-passo para você descobrir quanto gasta com seu automóvel.

Passo 1 | Passo 2 | Passo 3 | Passo 4 | Passo 5

Resumo

Veja a seguir um resumo de quanto custa manter seu carro. Se ficar assustado com o valor, reveja suas despesas e comece a cortar gastos. Suas finanças agradecem!

Gastos com carro	Por ano	Por mês	Por dia
Seguro (5%)	R$ 1.200,00	R$ 100,00	R$ 3,29
IPVA (4%)	R$ 960,00	R$ 80,00	R$ 2,63
Seguro obrigatório (DPVAT)	R$ 101,16	R$ 8,43	R$ 0,28
Combustível	R$ 3.600,00	R$ 300,00	R$ 9,86
Estacionamento	R$ 0,00	R$ 0,00	R$ 0,00
Manutenção	R$ 500,00	R$ 41,67	R$ 1,37
Depreciação (10%)	R$ 2.400,00	R$ 200,00	R$ 6,58
Financiamento	R$ 0,00	R$ 0,00	R$ 0,00
Total	**R$ 8.761,16**	**R$ 730,10**	**R$ 24,00**
Custo percentual em relação ao preço do carro	**36,50%**	**3,04%**	**0,10%**

Recomeçar

Simulador oferecido por: investpedia

Cálculo realizado para um veículo “popular” com preço (à vista) de R$ 24.000,00.

ANEXO G

O Preço dos Ônibus

(preço médio em R$: base: novembro /09)

Categoria	R$*
Micro-ônibus	132.238,00
Miniônibus	165.000,00
Básico(convencional)	220.000,00
Padron	240.000,00
Articulado	518.373,00
Biarticulado	898.516,00
Padrão Low Center	282.040,00

Fonte: SPTrans/Superintendência de Receita e Remuneração –DG/SRR

* Preço médio com base nos veículos utilizados na frota de ônibus municipal. Base: nov09, face ao reajuste tarifário ocorrido em 04/01/2010

ANEXO H

Perfil dos usuários

Sexo

♂ 49%

♀ 51%

Idade

Média de idade → 41 anos

16 a 25	26 a 35	36 a 45	46 a 55	56 a 64	Acima de 65 anos
17%	20%	19%	19%	14%	12%

Escolaridade

Primário incompleto	Primário Completo / Fundamental incompleto	Fundamental completo / Médio incompleto.	Médio Completo/ Superior Incompleto	Superior Completo
11%	39%	18%	20%	12%

Estado Civil

Casados / Vivem juntos	Solteiros	Separados	Viúvos
53%	36%	6%	5%

Base Amostra → 2.387 entrevistas domiciliares

Perfil dos usuários

Renda

Em média 2,0 pessoas compõem a renda familiar

Renda familiar média	Renda pessoal média
R$ 2.070,00	R$ 1.110,00

R$	Pessoal	Familiar
A	2.574	6.175
B	1.442	2.895
C	896	1.528
D	757	1.045
E	669	790

Classe Sócio econômica

CLASSE A	CLASSE B	CLASSE C	CLASSE D/E
4%	35%	47%	15%

A informatização

Computador na Residência = 63%

Internet na Residência 93%

Banda Larga 94%

Discado 6%

Base Amostra ➔ 2.387 entrevistas domiciliares

ANEXO H

Quais são as soluções simples, baratas e rápidas para o problema de circulação em grandes metrópoles?

68% acessam a Internet. Desses...

Residência	93%
Escritório	47%
Lan house	34%
Escola	10%
Parentes / amigos	7%
Smartphone	6%
Outros	6%

29% acessam redes sociais

Orkut	82%
Facebook	71%
Twitter	20%
Outros	8%
Badoo	5%
MySpace	4%
Linkedin	3%

93% se informam sobre os transportes coletivos

Televisão
60%

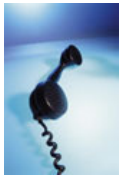
Internet
25%

Boca a boca
16%

Rádio
16%

Jornais
10%

Central Informação empresas = 4%



Telefone 156
3%

Média = 1,4 meios

Base Amostra ➔ 2.387 entrevistas domiciliares

ANEXO I

RODÍZIO DE CAMINHÕES

Legislação Municipal – Caminhões – Lei 14.751, de 28.05.08 – Regulamentada pelo Decreto 49800. de 23.07.08
(Projeto de Lei nº 148/08, dos Vereadores Jooji Hato – PMDB e Myryam Athie – PDT)
Dispõe sobre a implantação de Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores Pesados, do tipo caminhão, no Município de São Paulo.
GILBERTO KASSAB, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 9 de abril de 2008, decretou
e eu promulgo a seguinte lei:
Art. 1º Fica implantado, em caráter experimental, o Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores Pesados, do tipo caminhão, no Município de São Paulo.
Parágrafo único. (VETADO)
Art. 2º A restrição ao trânsito não se aplicará aos seguintes veículos pesados do tipo caminhão:
I – guinchos;
II – outros, empregados em serviços essenciais e de emergência, conforme definido em regulamento.
Art. 3º A inobservância da restrição objeto do programa de que trata esta lei acarretará a aplicação da penalidade correspondente, prevista no Código Nacional de Trânsito – CNT.
Art. 4º Caberá ao Diretor do Departamento de Operação do Sistema Viário – DSV, da Secretaria Municipal de Transportes -SMT, fiscalizar, com a participação da Companhia de Engenharia
de Tráfego – CET e do Comando de Policiamento de Trânsito – CPTran, o cumprimento da restrição imposta e aplicar a penalidade cabível.
Art. 5º Poderá ocorrer celebração de convênios com órgãos ou entidades federais, estaduais ou municipais, objetivando o pleno cumprimento das determinações desta lei.
Art. 6º Os resultados técnicos obtidos deverão ser publicados anualmente no Diário Oficial.
Art. 7º Decorrido o prazo de 6 (seis) meses, o Executivo, mediante avaliação técnica ou pesquisa à população, verificará a necessidade de dar continuidade, ser cancelado ou alterado o presente controle de restrição ao trânsito de veículos automotores pesados, do tipo caminhão.
Art. 8º No caso de ocorrências extraordinárias, a juízo do Poder Executivo, as restrições previstas nesta lei poderão sofrer alterações ou ser suspensas pelo prazo máximo de 180 (cento e oitenta)
dias, conforme regulamentação do Executivo.
Art. 9º O Executivo regulamentará esta lei no prazo de 30 (trinta) dias, a partir da data de sua publicação.
Art. 10. As despesas decorrentes da aplicação desta lei correrão por conta das dotações próprias.
Art. 11. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.
PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 28 de maio de 2008, 455º da fundação de São Paulo.
GILBERTO KASSAB, PREFEITO
Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 28 de maio de 2008.
CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal
DOC 29.05.08

ANEXO J

RESTRIÇÃO AOS FRETADOS

LEI Nº 14.971, DE 25 DE AGOSTO DE 2009 DISPÕE SOBRE A ATIVIDADE DE FRETAMENTO NO ÂMBITO DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO. (Projeto de Lei nº 512/09, do Executivo, aprovado na forma de Substitutivo do Legislativo) GILBERTO KASSAB, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 19 de agosto de 2009, decretou e eu promulgo a seguinte lei: Art. 1º O transporte coletivo privado de passageiros, na modalidade fretamento, no âmbito do Município de São Paulo, obedecerá ao disposto nesta lei. § 1º As disposições desta lei aplicam-se à atividade de fretamento, em qualquer de suas espécies, cujas viagens tenham origem, destino ou passagem pelo Município de São Paulo. § 2º Equipara-se à atividade de fretamento, no que couber, o transporte direto de pessoas realizado por pessoa jurídica, cuja atividade-fim não seja o transporte de passageiros, com veículos próprios ou arrendados. § 3º A atividade de fretamento somente poderá ser realizada por ônibus, micro-ônibus e veículos mistos, com capacidade superior a 9 (nove) pessoas, ficando proibida a utilização de qualquer outra espécie de veículo. § 4º Os veículos que desempenham a atividade de fretamento deverão cumprir as disposições do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE, nos termos da regulamentação expedida pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA. SEÇÃO I DAS CONDIÇÕES PARA O EXERCÍCIO DA ATIVIDADE DE FRETAMENTO Art. 2º As atividades de fretamento somente poderão ser desempenhadas no Município de São Paulo por pessoas jurídicas que possuam Termo de Autorização - TA, expedido pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT. § 1º O Termo de Autorização - TA será fornecido às operadoras que apresentarem os seguintes documentos: I - ato constitutivo, devidamente registrado nos órgãos competentes; II - inscrição no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica - CNPJ;
III - inscrição no Cadastro de Contribuintes Mobiliários - CCM do Município em que estiver localizada a sua sede; IV - prova da regularidade fiscal perante as Fazendas Federal, Estadual e Municipal; V - prova da regularidade perante o Instituto Nacional do Seguro Social - INSS e o Fundo de Garantia por Tempo de Serviço - FGTS; VI - autorização de fretamento emitida pela autoridade competente, no caso de fretamento intermunicipal, interestadual ou internacional; VII - comprovação de frota operacional, de no mínimo 01 (um) veículo; VIII - requerimento em formulário específico do Departamento de Transportes Públicos - DTP. § 2º O Termo de Autorização - TA poderá ser fornecido de maneira simplificada às operadoras sediadas fora da Região Metropolitana de São Paulo e que realizam transporte não rotineiro de passageiros, podendo, na forma definida pela SMT, suprir o Certificado de Vínculo ao Serviço - CVS. Art. 3º Para cada veículo que desempenhar a atividade, as operadoras deverão requerer o respectivo Certificado de Vínculo ao Serviço - CVS, apresentando os seguintes documentos: I - Certificado de Propriedade do Veículo - CRV, em nome da operadora ou de seus sócios; II - Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo - CRLV; III - comprovante de aprovação em vistoria técnica, nos termos da legislação em vigor; IV - comprovante de regularidade perante o Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M-SP, nos termos da legislação em vigor; V - comprovante de recolhimento do Seguro Obrigatório por Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre - DPVAT, no código 3; VI - apólice de seguro, individual ou coletiva, de responsabilidade civil objetiva e de acidentes por passageiro, no valor fixado pela Secretaria Municipal de Transportes; VII - comprovante da idade máxima do veículo de: a) 15 (quinze) anos, no caso de ônibus; b) 10 (dez) anos, no caso de micro-ônibus e veículos mistos; VIII - comprovação, por meio de vistoria a ser realizada no veículo pela Secretaria Municipal de
Transportes, do atendimento a: a) legislação federal, estadual e municipal sobre acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida; 1 - adaptação de todos os veículos à norma ABNT/NBR 15.320 de 2005, ou outra superveniente que a revogue, até a data de 03 de dezembro de 2014; 2 - não obstante o dispositivo do item acima, para emissão de novos Certificados de Vínculo ao Serviço - CVS - será necessária a comprovação das

ANEXO J

especificações estabelecidas na ABNT/NBR 15.320 de 2005 ou outra superveniente que a revogue; b) regulamentação vigente, quanto ao nível máximo de enxofre em seu combustível. Art. 4º Os veículos utilizados nas atividades de fretamento deverão, cumulativamente: I - apresentar, em local de fácil visualização, o número de identificação de seu Termo de Autorização - TA; II - manter, sob a guarda do motorista, os seguintes documentos: a) Termo de Autorização - TA; b) Certificado de Vínculo ao Serviço - CVS; c) Plano de Operação do Veículo, devidamente aprovado pela Secretaria Municipal de Transportes, na hipótese prevista no art. 9º desta lei; d) contrato de prestação de serviços e/ou nota fiscal da atividade; e) lista completa de passageiros; f) Carteira Nacional de Habilitação - CNH, com fotografia, na categoria profissional "D" ou "E" do condutor do veículo e anotação de autorização para o transporte coletivo de passageiros. Art. 5º No interior dos veículos destinados ao exercício da atividade de fretamento, é vedado o transporte de passageiros em pé, devendo ser respeitada a capacidade original de lotação de passageiros sentados do veículo. Art. 6º Os Termos de Autorização - TA e os Certificados de Vínculo ao Serviço - CVS terão validade de 1 (um) ano, podendo ser renovados sucessivamente, preenchidas as condições previstas em lei. SEÇÃO II DO TRÂNSITO DE VEÍCULOS DE FRETAMENTO NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO Art. 7º O trânsito de veículos que exercem a atividade de fretamento no Município de São Paulo será dividido e organizado em 2 (duas) áreas distintas: I - Zona de Máxima Restrição de Fretamento - ZMRF: área na qual é possível o estabelecimento de restrições e condições especiais para o trânsito dos veículos que exercem a atividade de fretamento; II - Área Livre: área que compreende a região não integrante da ZMRF, na qual não existem restrições e condições especiais para o trânsito dos veículos que exercem a atividade de fretamento. Parágrafo Único - A área da ZMRF será delimitada pelo Poder Executivo, por meio de portaria da Secretaria Municipal de Transportes. Art. 8º Na área da ZMRF, de segunda a sexta-feira, no período compreendido entre 21 (vinte e uma) e 5 (cinco) horas, e aos sábados, domingos e feriados, em qualquer horário, o trânsito dos veículos que exercem a atividade de fretamento é livre, respeitadas as regras estabelecidas na Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), e na legislação complementar, em especial no que se refere ao embarque e desembarque de passageiros. Art. 9º Atendidas as condições previstas nos arts. 2º a 4º desta lei, no período compreendido entre 5 (cinco) e 21 (vinte e uma) horas, de segunda a sexta-feira, poderão transitar na ZMRF, desde que devidamente cadastrados nos órgãos competentes e que obtenham Autorização Especial de Trânsito, os seguintes veículos de fretamento: I - veículos que realizam o transporte rotineiro de passageiros, inclusive de estudantes; II - veículos que realizam o transporte não rotineiro de passageiros, voltados ao atendimento das seguintes finalidades: turismo, seminários, religião, hospedagem, cultura, esporte, lazer, cinema, audiovisual, assembleias e reuniões de trabalhadores, estudantes e entidades populares, entre outros. Parágrafo Único - A Autorização Especial de Trânsito será válida pelo prazo máximo de 01 (um) ano, respeitada a validade do Termo de Autorização - TA e do Certificado de Vínculo ao Serviço. Art. 10 Para os efeitos desta lei, considera-se: I - transporte rotineiro de passageiros: aquele realizado de forma sistemática, com a mesma origem e destino e, basicamente, o mesmo grupo de usuários; II - transporte não rotineiro de passageiros: aquele realizado com diferentes origens e destinos e diferentes grupos de usuários. Art. 11 Para obtenção da Autorização Especial de Trânsito, prevista no art. 9º desta lei, as operadoras que realizam o transporte rotineiro de passageiros deverão: I - apresentar um Plano de Operação, o qual deverá: a) indicar a origem, destino e itinerário de sua viagem, quando couber; b) prever o local de embarque e desembarque de passageiros, que deverá se situar, preferencialmente, nas instalações disponibilizadas pela contratante do serviço, ou em pontos específicos previamente estabelecidos e autorizados pela SMT; c) conter a relação completa dos usuários do serviço de fretamento ou identificação funcional dos passageiros pertencentes a uma mesma empresa contratante; II - instalar aparelho identificador de localização - GPS, com tecnologia de comunicação GPRS, compatível e validado no Sistema Integrado de Monitoramento - SIM da São Paulo Transporte S.A - SPTrans. § 1º A Secretaria Municipal de Transportes analisará o impacto viário e, demonstrado o interesse público, poderá ou não autorizar o itinerário indicado pela requerente em seu Plano de Operação ou, ainda, solicitar alterações que

ANEXO J

sejam mais adequadas às condições de trânsito e transporte no Município de São Paulo. § 2º A Autorização Especial de Trânsito somente será concedida após vistoria do veículo, realizada pela Secretaria Municipal de Transportes, que comprove a instalação do GPS a que se refere o inciso II do "caput" deste artigo. Art. 12 Os veículos que realizam transporte coletivo privado de passageiros na modalidade fretamento e que não possuem a Autorização Especial de Trânsito não poderão transitar na área da ZMRF, de segunda a sexta-feira, exceto nos feriados, no horário compreendido entre 5 (cinco) e 21 (vinte e uma) horas. § 1º No caso dos veículos mencionados no "caput" deste artigo, o embarque e o desembarque de passageiros será realizado prioritariamente nos pontos estabelecidos pela Secretaria Municipal de Transportes, devendo ser respeitadas as condições específicas de utilização da via e a regulamentação da sinalização de trânsito existente, de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro. § 2º Não serão permitidos o embarque e o desembarque de passageiros dos veículos de fretamento em pontos de parada, estações de transferência ou terminais do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, salvo naqueles autorizados pela Secretaria Municipal de Transportes. Art. 13 Na Área Livre não haverá restrições ao trânsito de veículos regularmente cadastrados nos órgãos competentes para o exercício da atividade de fretamento e que atendam as disposições desta lei, respeitada a regulamentação da via, as normas do Código de Trânsito Brasileiro e a legislação complementar, em especial no que se refere ao embarque e desembarque de passageiros. Art. 14 É vedado o uso de vias e logradouros públicos para o estacionamento dos veículos que desempenham a atividade de fretamento, cabendo à operadora dispor de local próprio para tal finalidade. Parágrafo Único - Em caráter excepcional e transitório, desde que não comprometa a fluidez do trânsito e o desempenho do serviço de transporte coletivo público de passageiros, bem como não cause transtornos à vizinhança, a Secretaria Municipal de Transportes poderá autorizar, após análise técnica, o uso de vias e logradouros públicos para o estacionamento de veículos de fretamento, mediante edição de ato específico. SEÇÃO III DAS PENALIDADES APLICÁVEIS Art. 15 Para fins da aplicação das penalidades previstas nesta lei, são consideradas: I - atividade irregular: atividade de fretamento realizada em desconformidade com o disposto nesta lei ou, ainda, que possua os referidos documentos vencidos ou suspensos; II - atividade clandestina: atividade de fretamento realizada por operadora que não possua o Termo de Autorização - TA ou Certificado de Vínculo ao Serviço - CVS do veículo ou, ainda, que possua os referidos documentos cancelados. § 1º O exercício da atividade irregular de fretamento implicará na aplicação, isolada ou cumulativa, das seguintes sanções: I - revogação ou suspensão do Termo de Autorização - TA e do Certificado de Vínculo ao Serviço - CVS; II - retenção e/ou remoção do veículo; III - aplicação de multa, no valor de R$ 2.500,00 (dois mil e quinhentos reais), com valor dobrado em caso de reincidência, ocorrida no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias contados da data da autuação. § 2º O exercício da atividade clandestina de fretamento implicará na aplicação, isolada ou cumulativa, das seguintes sanções: I - apreensão do veículo, que somente será liberado após o pagamento integral dos preços públicos de remoção e estadia do veículo; II - aplicação de multa, no valor de R$ 3.400,00 (três mil e quatrocentos reais), com valor dobrado em caso de reincidência, ocorrida no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias contados da data da autuação. § 3º A aplicação das sanções previstas nos §§ 1º e 2º deste artigo não exclui a possibilidade de adoção das medidas administrativas e a aplicação das sanções decorrentes da infração das
restrições de trânsito na ZMRF, das regras referentes ao embarque e desembarque de passageiros, do estacionamento de veículos e das demais normas de trânsito aplicáveis. Art. 16 Os veículos que desempenharem a atividade de fretamento em desconformidade com as regras de trânsito serão autuados pelas infrações previstas no Código de Trânsito Brasileiro. SEÇÃO IV DAS DISPOSIÇÕES FINAIS Art. 17 A fiscalização do cumprimento das obrigações previstas nesta lei e nas demais normas aplicáveis será feita, no âmbito da respectiva competência, pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT, pelo Departamento de Transportes Públicos - DTP, pelo Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV, pela São Paulo Transporte S.A - SPTrans e pela Companhia de Engenharia de Tráfego - CET. Art. 18 As atuais prestadoras de serviços de fretamento no Município de São Paulo deverão se

ANEXO J

adaptar às disposições constantes dos arts. 2º a 6º desta lei no prazo de 90 (noventa) dias contados da data de sua publicação. Parágrafo Único - A adequação dos veículos à idade máxima fixada no inciso VII do art. 3º desta lei deverá ser realizada em até 4 (quatro) anos contados da data de sua publicação, sendo que a operadora deverá adequar, no mínimo, 50% (cinquenta por cento) de sua frota nos 2 (dois) primeiros anos. Art. 19 As disposições desta lei não se aplicam ao transporte escolar regular, regido por normas específicas. Art. 20 No prazo de 30 (trinta) dias da entrada em vigor da presente lei, será constituída, por Decreto Municipal, a Comissão de Acompanhamento da Regulamentação do Fretamento - CAREF, de caráter consultivo, vinculada à Secretaria Municipal de Transportes - SMT, que deverá apreciar e emitir parecer relativamente a: I - solicitações de entidades e segmentos que se utilizam de serviço de transporte coletivo privado para a prestação dos seus serviços dentro da área de restrição denominada Zona de Máxima Restrição de Fretamento - ZMRF, definida pela Secretaria Municipal de Transportes; II - solicitações de liberações ou restrições do viário possível ao serviço de transporte coletivo privado, inclusive quanto à fixação de pontos específicos para embarques e desembarques nas vias públicas; III - interpretação de dispositivos legais ou em casos omissos; IV - projetos de normas modificativas ou inovadoras da legislação vigente, referentes,
inclusive, ao acesso do transporte coletivo privado na ZMRF, quando necessário, visando sua constante atualização, de acordo com as peculiaridades de cada segmento; V - sugestões referentes às excepcionalidades ao trânsito de veículos que realizem serviço de transporte coletivo privado. § 1º A Comissão será presidida pelo Secretário-Adjunto de Transportes e composta por um representante de cada um dos seguintes órgãos e entidades: I - Secretaria Municipal de Transportes - SMT; II - Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA; III - Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV; IV - Departamento de Transportes Públicos - DTP; V - Companhia de Engenharia de Tráfego - CET; VI - São Paulo Transporte S.A - SPTrans; VII - 3 (três) representantes de entidades com representatividade legal do setor de transportes de passageiros de fretamento; VIII - 3 (três) representantes que comprovadamente pertençam à população usuária do fretamento. § 2º O mandato dos membros da Comissão, bem como a forma de escolha, investidura e nomeação serão definidos por Decreto Municipal. Art. 21 O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 30 (trinta) dias, contados da data de sua publicação. Art. 22 Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação. PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 25 de agosto de 2009, 456º da fundação de São Paulo. GILBERTO KASSAB, PREFEITO Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 25 de agosto de 2009. CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal DATA DE PUBLICAÇÃO: 26/08/2009

ANEXO K

RODÍZIO DE AUTOMÓVEIS

LEI N. 12.490 - DE 3 DE OUTUBRO DE 1997

Autoriza o Executivo a implantar Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo, e dá outras providências. (Projeto de Lei n. 747/97, do Executivo)
Celso Pitta, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei. Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 2 de outubro de 1997, decretou e eu promulgo a seguinte Lei:
Art. 1º Fica o Executivo autorizado a implantar, em caráter experimental, Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo, de conformidade com o estabelecido em regulamento.
§ 1º A medida autorizada objetiva a melhoria das condições do trânsito, através da redução do número de veículos em circulação nas vias públicas, de 2ª às 6ª feiras, exceto feriados.
§ 2º As normas regulamentadoras deverão definir os critérios adotados para a implantação da medida, bem como os meses, dias, horários e locais a serem alcançados, conforme o dígito final da placa de licenciamento.
§ 3º Fica permitida a circulação de caminhões pelas vias que delimitam o Centro Expandido.
Art. 2º A restrição ao trânsito não se aplicará aos seguintes veículos:
I - de transporte coletivo e de lotação devidamente autorizados a operar o serviço;
II - motocicletas e similares;
III - táxis;
IV - de transporte escolar;
V - guinchos;
VI - outros, empregados em serviços essenciais e de emergência, conforme definido em regulamento.
Art. 3º A inobservância da restrição objeto do programa de que trata esta Lei acarretará a aplicação da penalidade correspondente, prevista no Código Nacional de Trânsito - CNT.
Art. 4º Caberá ao Diretor do Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV, da Secretaria Municipal de Transportes - SMT, fiscalizar, com a participação da Companhia de Engenharia de Tráfego - CET e do Comando de Policiamento de Trânsito - CPTran, o cumprimento da restrição imposta e aplicar a penalidade cabível.
Art. 5º Fica o Executivo autorizado a celebrar convênios com órgãos ou entidades federais, estaduais ou municipais, objetivando o pleno cumprimento das determinações desta Lei.
Art. 6º A Secretaria Municipal de Transportes - SMT, por meio do Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV, fará publicar no "Diário Oficial" do Município, anualmente, relatório informativo apresentando os resultados técnicos obtidos.
Art. 7º Decorrido o prazo de 6 (seis) meses, o Executivo, mediante avaliação técnica ou pesquisa à população, verificará a necessidade de dar continuidade, ser cancelado ou alterado o controle de restrição ao trânsito.
Art. 8º No caso de ocorrências extraordinárias, a juízo do Poder Executivo, as restrições previstas nesta Lei, poderão sofrer alterações ou ser suspensas pelo prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias, conforme regulamentação do Executivo.
Art. 9º Fica o Executivo autorizado a proceder entendimentos com o Governo Estadual e as prefeituras dos Municípios limitantes, no sentido de estabelecer um programa integrado de transportes coletivos na região metropolitana.
Art. 10. O Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 30 (trinta) dias, a partir da data de sua publicação.
Art. 11. As despesas decorrentes da aplicação desta Lei correrão por conta das dotações próprias.
Art. 12. Revogadas as disposições em contrário, esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, à exceção dos artigos que cuidam da aplicação de penalidades, que vigorarão a
partir do 8º dia de sua vigência.

mobilidade urbana

FUNDAÇÃO CIRCULE MAIS

Novembro de 2012