



UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE DIREITO
DEPARTAMENTO DE DIREITO DO ESTADO

SEMINÁRIO 7 CASO VELOCIDADE MÁXIMA NA CIDADE DE SÃO PAULO

Números levantados pela Prefeitura de São Paulo apontam que no ano de 2014, 683 pessoas foram vítimas de acidentes de trânsito na Marginal Tietê, com 40 mortes, das quais 33 foram de motociclistas ou pedestres. Os acidentes com veículos automotores correspondem a 46,94% dos casos, enquanto os acidentes envolvendo motos contabilizaram 36,76% dos casos. Não foi divulgada a estatística estratificada considerado o fator “morte”. 58 pessoas foram vítimas de atropelamento na Marginal Tietê em 2014, das quais 15 foram vítimas fatais.

Esses números foram apresentados pelo Secretário Municipal de Transportes no dia 30 de maio de 2015 para, na sequência, explicar a hipótese adotada pela Prefeitura de que o aumento do número de mortes se deve ao comportamento dos motoristas. Não se trata da única hipótese explicativa do quadro, mas a determinante para a medida polêmica da Prefeitura de reduzir a velocidade máxima em importantes vias na cidade de São Paulo. Segundo o Secretário, “[o] motoristatem conflito consigo mesmo sobre o que é mais importante, sua segurança ou velocidade (...) quando há melhores condições de circulação, as pessoas correm”. A redução da velocidade máxima nas Marginais Tietê e Pinheiros se insere no Programa de

Prevenção à Vida (PPV), política pública municipal iniciada em 2013 e que visa à redução dos acidentes de trânsito e atropelamentos na cidade de São Paulo. Ao lado da redução da velocidade máxima nas Marginais, são frentes do PPV o “*CET no seu Bairro*”, “*Áreas 40*” e “*Frente Segura*”.

Outros fatores ainda corroboraram para a redução da velocidade máxima na Marginal Tietê. Primeiramente, a *relação entre velocidade de impacto e gravidade das lesões* foi indicada para demonstrar a pertinência da medida. A 48 km/h, o impacto de um veículo automotor acarreta em danos distribuídos na seguinte proporção: 45% de mortos, 50% de feridos e 5% ilesos. A 64 km/h, porém, a proporção é de 85% de mortos e 15% de feridos. Não há possibilidade de uma vítima sair ileso de um acidente de carro nesta velocidade. A *chance de morte pedestre em função da velocidade* também foi considerada pela Prefeitura para demonstrar que, a partir de 40 km/h, a chance de lesão fatal em pedestre cresce exponencialmente. *Exemplos de direito comparado* foram mencionados para demonstrar como as políticas de redução de velocidade de trânsito na Suíça, Estados Unidos, Dinamarca e Suécia na década de 1980 acarretaram em redução de acidentes fatais na ordem de 6% a 34%. *Experiências na*

própria cidade de São Paulo foram tomadas como referência, a exemplo da regulamentação da velocidade máxima de 40 km/h na Área 40 Centro 1: em um ano, o número de mortos por atropelamento foi de 7 em 2013 para 2 em 2014. Importante mencionar que a *ideia de Paul Haase*, demonstrada em vídeo pelo ex-Diretor do DOT norte-americano com experimento concreto e segundo a qual a velocidade reduzida enseja menores índices de congestionamento, foi outro fator considerado pela Prefeitura.

A redução da velocidade máxima na Marginal Tietê foi anunciada pelo Secretário no dia 1º de julho, com entrada em vigor no dia 20 de julho. A norma foi editada sem realização de audiência e consulta pública, mas com discussões junto ao Conselho Municipal

de Transporte e Trânsito (CMTT). Diversos documentos fundamentaram a decisão pela significativa redução da velocidade máxima na Marginal Tietê, dentre eles o Relatório de Acidentes de Trânsito Fatais, a Análise da Influência da Velocidade Máxima Permitida sobre o Valor da Capacidade, a Gestão de Velocidade OMS e estudos como *Reducing Traffic Injuries Resulting from Excess and Inappropriate Speed*, European Transport Safety Council (1995), e *The Relation Between Speed and Crashes*, Institute for Road Safety Research (2012). A medida foi implementada pela Companhia de Engenharia de Tráfego (CET).

A tabela abaixo sintetiza as mudanças nas velocidades máximas na Marginal Tietê:

	Veículos leves	Veículos pesados
Pista expressa	90 km/h para 70 km/h	70 km/h para 60 km/h
Pista central	70 km/h para 60 km/h	70 km/h para 60 km/h
Pista local	70 km/h para 50 km/h	70 km/h para 50 km/h

A Promotoria de Habitação e Urbanismo do Ministério Público expediu ofício no dia 16 de julho à Secretaria de Transportes para encaminhar, em 15 dias, a motivação da medida, bem como os estudos prévios que indiquem a relação entre a redução da velocidade das Marginais Tietê e Pinheiros e os benefícios esperados. A Promotoria apura a qualidade dos estudos técnicos realizados pela Prefeitura. Por sua vez, a OAB ajuizou ação civil pública para reverter a redução da velocidade máxima nas Marginais Tietê e Pinheiros. Em 19 de agosto de 2015, porém, o juiz da 11ª Vara da Fazenda Pública declarou a incompetência da Justiça Estadual em analisar o caso, pois, tendo a OAB natureza federal, a demanda deve ser apreciada pela Justiça Federal.

Dados divulgados pela CET em setembro de 2015 apontam que acidentes com vítimas (mortos e feridos) caíram 27% nas marginais após a redução da velocidade máxima, enquanto a extensão da lentidão caiu 12% na média diária.