

JUSTIFICATIVA

O Código de Trânsito Brasileiro, entre tantas competências que atribui no seu artigo 5º, definiu que o Município "tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro, licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos, e aplicação de penalidades".

Ao definir trânsito o código é preciso quando diz nas disposições preliminares no artigo 1º parágrafo 1º, que "Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga e descarga".

O código também é claro ao classificar os veículos automotores - VAM e veículos não motorizados - VNM.

Nas disposições transitórias no seu artigo 2º não deixa dúvidas quanto à responsabilidade do Município "o trânsito em condições seguras, é direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a este cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito".

Para não deixar dúvidas quanto a responsabilidade do município no planejamento, disciplinamento, fiscalização e definição de uma política também para os ciclistas, o artigo 24 do CTB elimina qualquer interpretação, que não o da necessidade de criação de uma Política Municipal de incentivo e disciplinamento do uso da bicicleta:

"Artigo 24 Compete aos órgãos e entidades executivas de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição":

I-...

II - Planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestre e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas.

Apesar de definições tão claras poucos são as políticas públicas voltados para este modelo e a legislação existente não consegue normatizar a complexidade que envolve este tema. Muitas vezes temos a tendência de menosprezar a bicicleta a como um dos modais de viagem existente em nossa cidade."

A frota de bicicletas estimada no País chega aos 45 milhões de unidades, contra cerca de 35 milhões de veículos motorizados. Somente na cidade de São Paulo, temos entorno de 4,5 milhões de bicicletas para uma frota motorizada de 5,7 milhões de veículos.

Na periferia da cidade, nos centros expandidos é comum visualizar inúmeros papéis cumpridos pela bicicleta no transporte de trabalhadores, jovens e a população em geral.

O potencial da bicicleta como modo de transporte se dá pelo seu uso da população de baixa renda, para atividades de lazer e como opção a ser transporte não poluente na cidade de São Paulo.

Esse potencial, no entanto, não encontra, na maioria das vezes respaldo nas autoridades, mesmo quando é motivo de estatísticas negativa que aponta o ciclista como segundo elemento com maior envolvimento em acidentes. Poucos recursos ou políticas visam à criação de facilidades para a circulação de bicicletas e a segurança dos ciclistas.

Pesquisa realizada em 2004 pela Associação Nacional de Transportes Públicos, indica que pelo menos 300.000 bicicletas circulam diariamente nas vias da cidade de São Paulo. São no mínimo 300.000 ciclistas desprovidos de uma política do estado voltado para eles e milhões de ciclistas de final de semana que ficam a mercê da insegurança. A mesma pesquisa aponta que 45% usam a bicicleta para transporte, 30% para lazer, 20% para crianças e 5% para esporte.

O uso diário da bicicleta além de produzir uma melhoria na saúde dos indivíduos, ocupa menor espaço da via pública, não emite gases nem ruídos poluentes, contribuindo para o meio ambiente e sua periculosidade de menor impacto devido ao peso e velocidade.

Portanto a apresentação deste projeto de lei visa criar a condição para criação de uma política para o uso das bicicletas nos espaços públicos.

Os 30 Km de ciclovias na cidade (na maioria nos parques) não fazem parte do sistema integrado muito menos de uma política voltada para os ciclistas. As medidas de sinalização, de pistas, de demarcação de ciclovias ou a implantação de ciclovias, o que é comum na maioria das grandes cidades do mundo é inexistente na cidade de São Paulo.

O município tem o dever de zelar pela segurança e qualidade de vida de sua população e portanto, perante o ciclista também.

CHICO MACENA
Vereador