EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

O presente Projeto de Lei objetiva que a velocidade máxima permitida nas vias urbanas arteriais de Porto Alegre passe dos atuais sessenta quilômetros por hora para cinquenta quilômetros por hora, no caso de veículos leves, ou para quarenta quilômetros por hora, no caso de veículos pesados. Os diferentes tipos de veículos são classificados conforme as normas instituídas pelo Código de Trânsito Brasileiro – CTB – e as normativas do Conselho Nacional de Trânsito – Contran.[[1]](#footnote-1)

Para os fins deste Projeto de Lei, nas imediações em que se localizam estabelecimentos educacionais, médicos, hospitalares e geriátricos, a redução deverá ser ainda maior, a ser regulamentada com base em estudos de engenharia de tráfego elaborados pelo órgão público gestor do transporte e circulação no Município de Porto Alegre.

O CTB prevê que a velocidade máxima permitida para a via será indicada por meio de sinalização, obedecidas suas características técnicas e as condições de trânsito, detalhando que, onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima, nas vias urbanas, seja de oitenta quilômetros por hora, nas vias de trânsito rápido, ou de sessenta quilômetros por hora, nas vias arteriais (art. 61, § 1º, inc. I).

Porém, é prudente, sensato e viável não nos prendermos apenas aos limites de velocidade estabelecidos pelo CTB, buscando adequá-los à realidade local das vias urbanas de Porto Alegre, uma vez que o Município e seus correspondentes órgãos responsáveis pela gestão do trânsito possuem competência e autonomia para regular a redução do limite máximo de velocidade.

Diga-se, de passagem, que o próprio ex-diretor-presidente da Empresa Pública de Transporte e Circulação – EPTC –, Vanderlei Cappellari, já reconheceu que “a velocidade de 60 km/h já é elevada”[[2]](#footnote-2). Nesse sentido, considerando elevada a atual velocidade máxima permitida, fixada em sessenta quilômetros por hora, é urgentemente necessário que essa seja diminuída, em prol da segurança de pedestres e de ciclistas, para a velocidade máxima prevista neste Projeto de Lei: cinquenta quilômetros por hora.

De fato, a redução da velocidade máxima permitida em avenidas da Capital, como a Avenida Assis Brasil e a Avenida Bento Gonçalves, diminuiria os riscos de acidentes envolvendo carros e pedestres ou carros e ciclistas. Afinal, trafegando a, no máximo, cinquenta quilômetros por hora, há uma tendência natural de os motoristas e os motociclistas passarem a respeitar bem mais as leis de trânsito, diminuindo, por consequência, o número de acidentes e de atropelamentos com vítimas fatais.

Esta é a principal razão justificadora deste Projeto de Lei: reduzir a velocidade máxima permitida, a fim de diminuir o número e a gravidade dos acidentes e dos atropelamentos.

Nesse sentido, convém lembrar a existência de diversos estudos comprovando que a redução da velocidade, sobretudo nos centros urbanos, reduz a sinistralidade, assim como a mortalidade. É o que revela a estatística divulgada pelo Observatório de Segurança Viária da Espanha: se um carro trafega a trinta quilômetros por hora, trinta por cento dos atropelados saem ilesos, cinco por cento morrem e 65% ficam feridos. Se o carro trafega a cinquenta quilômetros por hora, somente cinco por cento saem ilesos, 45% morrem, e 55% ficam feridos. Se o carro trafega a sessenta e cinco quilômetros por hora, ninguém sai ileso, 85% morrem, e quinze por cento ficam feridos. Se o carro trafega a oitenta quilômetros por hora ou mais, ninguém sai ileso, e, praticamente, cem por cento morrem. [[3]](#footnote-3)

Não se pode deixar de justificar, também, que a redução da velocidade máxima permitida nos centros urbanos, em última análise, faz com que as ruas sejam, digamos, devolvidas civilizadamente aos pedestres e aos ciclistas, criando-se um ambiente de convivência entre esses e os motociclistas e os demais condutores, na perspectiva do compartilhamento respeitável e pacífico das vias urbanas.

Por fim, cabe anotar que, mundialmente, a tendência é reduzir e controlar a alta velocidade no meio urbano. Exemplo disso revela-se nas políticas de diversos países da Europa, fundadas no *traffic calming*, que passaram a desenvolver e adotar técnicas e medidas de redução e de controle sistemático da velocidade, induzindo motoristas e motociclistas a conduzir seus veículos de modo mais apropriado à segurança e ao meio ambiente.

Diante do exposto, apresento esta Proposição e solicito aos nobres pares que deliberem por sua aprovação.

Sala das Sessões, 19 de março de 2021.

VEREADOR MARCELO SGARBOSSA

**PROJETO DE LEI**

**Estabelece as velocidades máximas permitidas de 50 Km/h (cinquenta quilômetros por hora) para veículos automotores leves e de 40 Km/h (quarenta quilômetros por hora) para veículos automotores pesados nas vias urbanas arteriais do Município de Porto Alegre e dá outras providências.**

**Art. 1º**Ficam estabelecidas as velocidades máximas permitidas de 50 Km/h (cinquenta quilômetros por hora) para veículos automotores leves e de 40 Km/h (quarenta quilômetros por hora) para veículos automotores pesados nas vias urbanas arteriais do Município de Porto Alegre.

**Parágrafo único.**Nas imediações de estabelecimentos educacionais, médicos, hospitalares e geriátricos, a velocidade máxima permitida deverá ser menor que a estabelecida no *caput* deste artigo.

**Art. 2º** Serão promovidas campanhas educativas para informar a população sobre a importância da medida estabelecida por esta Lei.

**Art. 3º**As velocidades máximas referidas no parágrafo único do art. 1º desta Lei terão como base estudos de engenharia de tráfego.

**Art. 4º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

/TAM

1. Fonte: Resolução nº 340, 25-2-2010. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO\_CONTRAN\_340\_10.pdf>. [↑](#footnote-ref-1)
2. Fonte: Zero Hora online, 07-01-2012. [↑](#footnote-ref-2)
3. Fonte: El País, 19-09-2010, p. 17. [↑](#footnote-ref-3)