



Câmara Municipal do Recife

COMISSÃO PERMANENTE DE MEIO AMBIENTE , TRANSPORTE E TRÂNSITO  
**PARECER Nº /2013**

EMENTA : Implanta a restrição de circulação de Veículos automotores individuais no Município do Recife

**A COMISSÃO PERMANENTE DE MEIO AMBIENTE, TRANSPORTE E TRÂNSITO**, reuniu-se extraordinariamente em 03 de Abril de 2013, convocada para discutir o projeto do executivo de implantar um programa de restrição de veículos automotores individual e contou com a presença do secretário João Braga. Em face da matéria já ter sido objeto de diversos projetos de lei anteriores dentro da Câmara Municipal, a comissão resolveu designar o vereador Jurandir Liberal para ser o relator do parecer sobre a implantação de restrição de circulação de uso de veículo automotor individual, levando em consideração o Projeto de Lei Nº19 / 2008 que Dispõe sobre implantação de rodízio de veículos automotores na cidade do Recife de autoria do Vereador Liberato Costa Junior e o Projeto de Lei Nº 77/2010 que Dispõe da Implantação de um Programa de Restrição ao trânsito de veículos automotores no município do Recife, de autoria do Vereador Gilberto Alves.

**ANÁLISE**

A cidade do Recife, passou por grandes transformações físicas em vários períodos da sua história, as políticas de transporte e trânsito que foram implementadas principalmente na fase recente, a partir da década de 50, com a abertura das grandes avenidas, começou a provocar profundas alterações nas relações econômicas e na estrutura física da cidade, sendo acompanhadas por modificações significativas na forma de conduzir as políticas urbanas.

A adaptação da cidade a novas funções econômicas por meio de um rearranjo na oferta de transporte é sentida de forma bastante sutil e interfere diretamente na qualidade de vida da população.

Para balizar nosso parecer, avaliaremos primeiro alguns parâmetros que definem claramente a mobilidade urbana de acordo com o prof. Eduardo Vasconcellos, que sejam:

A *Mobilidade* que refere-se à proporção de pessoas que realizam deslocamento em um dia típico (pessoas móveis) por domicílio e por classe de renda ou outro atributo relevante. Tem relação direta com o nível de atividades e com o nível de emprego.

A *Diversidade* que refere-se à natureza e a diversidade de atividades realizadas pelas pessoas em um dia típico. Tem relação direta com suas necessidades de reprodução, é diretamente influenciada pelos meios de



## Câmara Municipal do Recife

COMISSÃO PERMANENTE DE MEIO AMBIENTE , TRANSPORTE E TRÂNSITO  
transporte utilizados, pela disposição espacial e esquema operacional das atividades nos destinos e pelas condições de circulação.

A produtividade refere-se à quantidade de destinos alcançados no tempo (por exemplo, por hora) Está diretamente relacionada à velocidade média de deslocamentos, por sua vez dependente de outras séries de fatores.

O *Consumo* que se refere ao consumo estático (parado) e dinâmico (em movimento) das vias, por modo de transporte. Está relacionado às ocupações médias dos veículos usados, bem como às distancias percorridas e a velocidade praticada.

A *Periculosidade* que se refere ao nível de periculosidade de cada modo de transporte, traduzido pela incidência de acidentes (probabilidade) frente as distâncias percorridas (exposição).

A *Economicidade* que se refere aos gastos brutos pessoais por deslocamento, por meio de transporte, pode ser calculada em relação à renda média das pessoas ou famílias.

A *Qualidade* refere-se ao tempo de acesso e espera do modo de transporte (microacessibilidade), em comparação ao tempo total da viagem, refere-se também ao índice de ocupação média dos veículos (pass/m<sup>2</sup>), ponderado pelo tempo médio de exposição às condições predominantes.

Em todos os quesitos acima referenciados o Recife evidentemente está num estágio bastante crítico e necessita de medidas urgentes para garantir a qualidade de vida dos recifenses.

Além de todos os parâmetros acima, podemos citar as externalidades principais, verificadas no sistema de transporte e trânsito. Por exemplo: a externalidade de tempo, referente ao tempo adicional imposto por um modo de transporte em relação a outro; a externalidade de segurança, referente ao número excepcional de acidentes causado por um modo em relação a outro; e ainda a externalidade de poluição atmosférica, referente ao adicional de poluentes por um modo(ou pessoa) em relação ao outro.

Para completar nossa análise levamos em consideração o aumento atualmente registrado de veículos automotores e ainda a geografia da nossa cidade, com o sistema viário já consolidado sem grandes espaços para ampliação.

Some-se a isto a posição estratégica do Recife em relação aos municípios da região metropolitana que faz do Recife destino e passagem de grande parte do fluxo da região.

O surgimento da nova classe média ávida por mobilidade social também deve ser considerado neste parecer, visto que gera a necessidade de uma reorganização espacial da cidade, que no caso do Recife permanece dependente principalmente do sistema de transporte público através de ônibus, mal coordenados e passando por crises permanentes ligadas ao conflito entre níveis tarifários e a expectativa privada de rentabilidade.

Porém, todas estas grandes transformações nas condições urbanas e de transportes, foram baseadas em técnicas de planejamento de transporte e de



## Câmara Municipal do Recife

COMISSÃO PERMANENTE DE MEIO AMBIENTE , TRANSPORTE E TRÂNSITO tráfego, coordenado pelo Estado e implementado por seus diversos agentes, principalmente planejadores, engenheiros e o setor privado.

Considerando que o fluxo de veículos automotores individual na nossa cidade alcançou um número bastante elevado;

Considerando que as políticas públicas atualmente no nosso país para a mobilidade, deve priorizar o transporte coletivo;

Considerando que o sistema viário na cidade do Recife encontra-se definido;

Considerando que o número de acidentes envolvendo veículos automotores nos últimos anos teve um aumento considerável;

Considerando ainda que o executivo deve ser o agente planejador tomando-se por base as variáveis de estudos através de pesquisas e projetos;

Considerando que é urgente a tomada de decisão para minimizar os efeitos negativos na mobilidade dos recifenses pelo grande fluxo de veículos nas principais avenidas;

Considerando que no Código de Trânsito Brasileiro a restrição ao uso das vias terrestres está regulamentada no seu Anexo I que apresenta o conceito específico para "regulamentação da via", como sendo a *"implantação de sinalização de regulamentação pelo órgão ou entidade competente com circunscrição sobre a via, definindo, entre outros, sentido de direção, tipo de estacionamento, horários e dias"*, com a implantação das seguintes placas de regulamentação: R-9 (proibido trânsito de caminhões), R-10 (proibido trânsito de veículos automotores), R-11 (proibido trânsito de veículos de tração animal), R-12 (proibido trânsito de bicicletas), R-13 (proibido trânsito de tratores e máquinas de obras), R-37 (proibido trânsito de motocicletas, motonetas e ciclomotores), R-38 (proibido trânsito de ônibus) OU R-40 (Trânsito proibido a carros de mão).

Considerando que a restrição de Proibição ao trânsito de veículos automotores prevista do CTB, poderá ser complementada com os horários e condições de restrição, como por exemplo dias, horários e placas correspondentes

Somos pelo seguinte parecer:

### **PARECER**

*Ex positis*, opinam os membros da **Comissão Permanente de Meio Ambiente, Transporte e Trânsito** pela **Aprovação do Projeto nº 77/2010** de autoria do vereador Gilberto Alves ,com as devidas emendas da comissão, sobre programa de controle ao uso do espaço público, restringindo o uso de veículos automotores individuais em determinados lugares e em horários alternativos, tornando à cidade acessível à todos, devendo-se ser dada então a redação a seguir. Ao mesmo tempo que mantém o parecer desta comissão sob Nº 277/2008 pela rejeição do projeto Nº19/2008 do vereador Liberato Costa Junior.



Câmara Municipal do Recife  
COMISSÃO PERMANENTE DE MEIO AMBIENTE , TRANSPORTE E TRÂNSITO

**EMENTA:** Implanta o Programa de Restrição a Circulação de Veículos Automotores no Município do Recife.

Art. 1º Fica criado o “Programa de Restrição a Circulação de Veículos Automotores no Município do Recife”, a ser implantado de conformidade com o estabelecido nesta Lei e sua regulamentação;

Art. 2º O Programa ora criado objetiva a melhoria das condições de trafegabilidade por meio da redução do número de veículos em circulação nas vias públicas, com base nos dígitos finais das placas de licenciamento;

Parágrafo único:

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.

Art. 3º Esta Lei se aplica, inclusive, aos veículos licenciados em outros Municípios que venham a circular, ainda que eventualmente, na área delimitada no artigo anterior;

Art. 4º Excetuam-se da proibição de circulação de que trata esta Lei os seguintes veículos:

- I – de transportes coletivos e de transportes complementares de passageiros, devida e regularmente autorizados a operar o serviço;
- II – táxis;
- III – de transporte escolar;
- IV – outros veículos, empregados em serviços essenciais e de emergência, assim considerados, para os fins desta Lei:

a) ambulância



Câmara Municipal do Recife

COMISSÃO PERMANENTE DE MEIO AMBIENTE , TRANSPORTE E TRÂNSITO

b) polícia federal, polícia militar, policiamento civil, guarda municipal, corpo de bombeiros e defesa civil, todos estes devidamente identificados como tais;

Art. 5º A inobservância da restrição objeto do programa de que trata esta Lei acarretará a aplicação da penalidade correspondente, prevista no Código de Trânsito Brasileiro.

Parágrafo único:

Será imposta a penalidade de advertência por escrito, ao infrator não reincidente nos últimos 12 meses, na infração prevista no caput deste artigo.

Art. 6º O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 90 dias, contados da data de sua publicação;

Art. 7º As despesas com a execução desta Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias suplementadas se necessário;

Art. 8º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Comissões, em 25 de Abril de 2013

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
JURANDIR LIBERAL  
KRAUSE  
Presidente/Relator

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
AERTO LUNA  
Membro Titular

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
PRISCILA  
Membro Titular