



Excelentíssima Senhora
Senadora Regina Sousa
Presidente
Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa
Senado Federal

C.C.: Exmo Srs. Membros da Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa

São Paulo, 12 julho de 2018.

Assunto: PROJETO DE LEI DA CÂMARA nº 26, de 2010

Prezada Senadora,

A [Cidadeapé – Associação pela Mobilidade a Pé em São Paulo](#), ao lado de diversas organizações e especialistas em mobilidade ativa e segurança viária, vem acompanhado com apreensão os trâmites do PLC 26/10, que ameaça a segurança dos pedestres, além de significar perda de direitos para quem usa o meio de transporte a pé.

Vimos por meio desta reiterar nossos pedidos de **REJEIÇÃO** do Projeto de Lei da Câmara nº 26, de 2010 e da Emenda nº 1-CCJ (Substitutivo), conforme parecer do Senador Valdir Raupp apresentado à CDH em 20/06/2018.

O referido Projeto representa uma ameaça à segurança de todos os brasileiros e brasileiras que andam a pé (deslocamento que corresponde a mais de 2/3 das viagens da população, incluindo as viagens exclusivamente a pé e a complementação de transporte coletivo). Além de implicar na perda de direitos dos pedestres, um grupo já bastante vulnerável e destituído, a proposta contradiz diretrizes de segurança viária observadas por especialistas de todo o mundo.

O PLC 26/2010 pretende alterar o artigo 69 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), de modo a incluir a obrigação de que o pedestre faça um gesto com o braço antes de iniciar a travessia de uma via em passagem sinalizada.

Apesar do objetivo da proposta ser nobre e visar a segurança do pedestre, tal alteração é um equívoco e um retrocesso no que diz respeito aos direitos do pedestre e às previsões de segurança já estabelecidos pelo CTB.

O CTB já é bastante explícito quanto às diretrizes para travessias seguras, deixando claro como condutores de veículos e pedestres devem proceder em cruzamentos e faixas sinalizadas de modo a que a segurança de todos, assim como os direitos de passagem sejam garantidos.

- Art. 29 (§ 2º) determina que a responsabilidade pela garantia da segurança dos usuários mais vulneráveis (pedestres) seja dos condutores de veículos maiores, motorizados ou não;



- Art. 44 determina que “ao aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento, o condutor do veículo deve demonstrar prudência especial, transitando em velocidade moderada, de forma que possa deter seu veículo com segurança para dar passagem a pedestre”;
- Art. 70 determina que “os pedestres que estiverem atravessando a via sobre as faixas delimitadas para esse fim terão prioridade de passagem, exceto nos locais com sinalização semafórica”;
- Art. 85 estabelece os espaços da via destinados à travessia de pedestres, determinando uma sinalização específica em seu leito – a faixa de pedestre – a fim de ficar evidente para o motorista onde é obrigado a ceder o direito de passagem;
- Art. 214 determina como infração gravíssima e estabelece multa para quem “deixar de dar preferência de passagem a pedestre e a veículo não motorizado que se encontre na faixa a ele destinada; que não haja concluído a travessia mesmo que ocorra sinal verde para o veículo; portadores de deficiência física, crianças, idosos e gestantes”.

Como se vê, o CTB já contém medidas de segurança para o pedestre atravessar a rua, incluindo instrumentos de sinalização viária, prioridade na travessia quando sobre a faixa, redução na velocidade e prudência por parte do motorista, responsabilidade dos modos maiores sobre os mais frágeis, além de multa para quem desrespeitar a preferência. E a própria autora do PLC afirma em sua justificativa, que “é imprescindível que as prerrogativas sejam reconhecidas e respeitadas por todos”.

Assim, essa emenda ao CTB proposta pelo PLC acaba por: 1) subverter e dirimir uma prioridade legal já existente; 2) deseducar os motoristas quanto ao respeito à sinalização, com força de lei, representada pela faixa de pedestre, uma vez que sua simples existência não seria suficiente para instituir a obrigatoriedade de ceder passagem ao pedestre; 3) retirar dos condutores de veículos a responsabilidade por estarem atentos e zelarem pela segurança dos atores mais frágeis do trânsito, e 4) transferir ao pedestre a responsabilidade de fazer com que o motorista respeite as sinalizações e cumpra demais regras do trânsito.

Tememos, outrossim, e ainda mais grave, que a legalização desse “gesto” acabe por inverter a relação de responsabilidade e culpa em caso de atropelamento. Poder-se-á argumentar que a vítima deixou de fazer o gesto, tornando-se culpada por seu próprio atropelamento.

Por fim, a proposta não resolve efetivamente o problema da segurança, que se dá principalmente pelo desrespeito à sinalização e aos artigos citados acima e, além da imprudência de certos motoristas. A principal razão dos atropelamentos é o não cumprimento de regras que devem ser obedecidas por todos, especialmente pelas pessoas habilitadas que, por princípio e obrigatoriedade legal, deveriam ter conhecimento do Código de Trânsito.

Cabe salientar também que tal gesto seria, além de tudo, difícil de ser realizado por diversas pessoas, tais como as que: se deslocam com andadores, estão carregando compras ou uma criança no colo, estão dando as duas mãos a crianças, estão com os braços engessados, estão empurrando carrinhos de serviço ou de bebê, entre outras inúmeras possibilidades. Na impossibilidade de fazer o gesto, essas pessoas teriam o direito de atravessar?

Acrescentamos a esta solicitação links para análises de especialistas e de organizações reconhecidas em todo o país que alertam para os riscos em se instituir a obrigatoriedade do gesto do pedestre:

- Entidades se posicionam contra o PLC 26/2010, o “gesto do pedestre”
- ITDP (Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento);
- ANTP (Associação Nacional de Transportes Públicos, Comissão de Mobilidade a Pé e Acessibilidade);
- Associação Civil Rodas da Paz;
- Cidadeapé – Associação pela Mobilidade a Pé em São Paulo;
- Diário da Mobilidade;
- Paulo Cesar Marques da Silva. Engenheiro, doutor em estudos de transportes pela University College London (Reino Unido), professor do Departamento de Engenharia Civil e Ambiental da Universidade de Brasília.
- Pé de Igualdade - Consultoria e Cursos em Mobilidade Humanizada

Todas essas análises corroboram nossa argumentação sobre por que **REJEITAR** o Projeto de Lei da Câmara nº 26, de 2010 e da Emenda nº 1-CCJ (Substitutiva).

Agradecemos a atenção e nos colocamos à disposição para quaisquer esclarecimentos.

Atenciosamente,

Cidadeapé - Associação pela Mobilidade a Pé em São Paulo

Excelentíssima Senhora
Senadora Regina Sousa
Presidente
Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa
Senado Federal

C.C.: Exmo Srs. Membros da Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa.

Ana Amélia, Ângela Portela, Ciro Nogueira, Eduardo Amorim, Fátima Bezerra, Fernando Bezerra Coelho, Gleisi Hoffmann, Hélio José, João Capiberibe, Jorge Viana, José Medeiros, Kátia Abreu, Lídice da Mata, Lindbergh Farias, Magno Malta, Marta Suplicy, Paulo Paim, Paulo Rocha, Pedro Chaves, Rodrigues Palma, Romário, Sérgio Petecão, Telmário Mota, Valdir Raupp, Vanessa Grazziotin