



**REQUERIMENTO Nº \_\_\_\_\_, DE 2023**  
(Do Sr. Márcio Marinho)

Requeiro realização de Audiência Pública para discussão do tema: *“Os benefícios da readequação de velocidades para a segurança de pedestres e ciclistas nas cidades brasileiras”*

Prezados Senhores,

Requeiro, nos termos regimentais, a realização de reunião de Audiência Pública nesta Comissão Permanente para discutir o tema *“Os benefícios da readequação de velocidades para a segurança de pedestres e ciclistas nas cidades brasileiras”*

Para tanto, sugerimos como convidados, ou quem os representar, os seguintes nomes:

1. Eduardo Guimarães - ASCICLO - Associação de Ciclistas de Planaltina/DF
2. Ingrid Neto - Laboratório de Psicologia do Trânsito da UnB
3. Thatiana Murilo - Caminha Rio (online)
4. Ana Carboni - União de Ciclistas do Brasil - UCB
5. Raphael Pazos - Comissão de Segurança no Ciclismo RJ

**JUSTIFICAÇÃO**

No Brasil, o transporte, ou seja, o deslocamento das pessoas nas cidades, foi incluído como direito social na Constituição Federal em 2015; em 2012, a Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU (Lei 12.587/2012) elegeu o planejamento urbano como instrumento essencial para o desenvolvimento sustentável das cidades, definindo, em suas diretrizes, a “prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados”, e em seus objetivos a “redução das desigualdades” e a promoção da “inclusão social”.

Apesar da legislação federal, as cidades seguem priorizando veículos motores individuais em seu planejamento, sem integrar de maneira efetiva o transporte público e modais ativos em seus sistemas de transporte, gerando altos custos ambientais, sociais, econômicos e políticos. A velocidade e o volume de tráfego atuam como barreiras que impedem ou dificultam significativamente os deslocamentos locais a pé ou de bicicleta e o acesso a bens e serviços, o que compromete o bem-estar da população, cerceando seu direito de ir e vir.



No esporte não é diferente, os atletas que treinam todos os dias para poderem melhorar seu desempenho e atingir assim resultados de excelência em suas competições, também são vítimas do trânsito, o que tira o foco da sua preparação colocando mais um elemento em sua rotina de trabalho. Além da preocupação diária com tudo que cerca a vida de um atleta, eles também precisam colocar em sua rotina a preocupação com os veículos, para não correrem o risco de sofrerem um acidente e poderem ter sua carreira interrompida por conta de um acidente causado por veículos automotores.

Segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS), a alta velocidade é um dos principais fatores de risco no trânsito e os usuários mais vulneráveis - pedestres, ciclistas e motociclistas - são as principais vítimas. Em 2020, os sinistros de trânsito geraram 32.716 mortes no Brasil, sendo 15,4 mortes a cada 100 mil habitantes. Entre 2014 e 2020, 252.465 pessoas perderam suas vidas em decorrência da violência do trânsito; estes dados têm como base os números de mortalidade no trânsito disponibilizados pelo DataSUS, banco de dados do Ministério da Saúde. Estima-se que entre 2007 e 2018, o Brasil teve um custo de 1,5 trilhão de reais em decorrência da violência do trânsito, e que, atualmente, os sinistros de trânsito custam R\$ 50 bilhões por ano para a sociedade brasileira.

Além disso, a Agenda 2030 dos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS), adotada na 70ª Assembleia Geral da ONU, tem como meta 3.6: “reduzir pela metade as mortes e os ferimentos globais por acidentes em vias”; e 11.2 é “proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, melhorando a segurança viária por meio da expansão dos transportes públicos, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos”. O Brasil é signatário da “Declaração de Estocolmo”, que recomenda estabelecer 30km/h como limite de velocidade em áreas urbanas e determina a meta de reduzir a mortalidade no trânsito em 50%, atingindo assim a taxa de 7,7 mortes por 100.000 habitantes em 2030.

É fundamental ressaltar que as boas práticas de um trânsito seguro estabelece que os limites de velocidade devem ser definidos pelo contexto urbano e uso do solo no qual a via está inserida e não pela classificação da mesma em função apenas do tráfego de veículos. Ou seja, espaços viários em áreas de alta densidade populacional, com alto tráfego de pedestres e ciclistas devem ter velocidade máxima de até 30km/h. As velocidades mais baixas devem ser aplicadas em toda a área, e também em locais específicos onde há alto tráfego de pedestres e ciclistas, tanto em vias urbanas, quanto em vias interurbanas onde não há segregação adequada.

O conceito de Sistema Seguro reconhece que o erro humano é inevitável, portanto, é importante estabelecer limites de velocidade que o corpo, em caso de impacto, possa resistir. A velocidade determina a gravidade das colisões e lesões e há boas evidências sobre o impacto de velocidades menores e a chance dos usuários mais vulneráveis da via - pedestres e ciclistas - possam sobreviver.

O Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS - Lei Federal 13.614/2018), que tem como meta “reduzir pela metade o índice nacional de mortos por grupo de 100 mil habitantes entre 2018 e 2028”; e o seu produto P2013 é a “revisão dos limites de velocidade permitidos pela lei federal e adequação aos recomendados pela Organização Mundial de Saúde (OMS)”.



Entendendo que as altas velocidades permitidas aos automóveis nas cidades brasileiras são o principal fator no número alarmante de mortes e lesões no trânsito, e que nenhuma morte no trânsito é aceitável e a segurança viária, em especial dos usuários vulneráveis, deve ser prioridade das ações públicas, é urgente que a diminuição das velocidades seja efetivamente uma política pública nacional.

Como parte deste processo, é necessário ampliar o debate sobre a readequação de velocidades e seu potencial impacto no campo da saúde, meio ambiente, social e econômico.

Sala das Comissões, em                      de                      de 2023.

**Márcio Marinho**  
Deputado Federal  
**REPUBLICANOS-BA**

Apresentação: 20/04/2023 11:34:05.410 - CESPO

REQ n.28/2023



\* CD 235755371100 \*