

## **Memorial Descritivo (narrativo) do Projeto Vias Seguras da UCB - União de Ciclistas do Brasil**

### **1. Resumo**

**O Vias Seguras** é um projeto da União de Ciclistas do Brasil - UCB, sendo parte de uma coalizão internacional pela segurança viária. O projeto teve início no final de 2021 e está atualmente em sua segunda fase (2024-2025). O objetivo geral do Vias Seguras é a redução dos limites de velocidade nas cidades brasileiras, tornando os perímetros urbanos compatíveis com a preservação da vida. Para alcançar esse objetivo, buscamos aumentar a conscientização pública por meio de uma comunicação eficaz que favoreça a agenda de limites de velocidade mais seguros, tornando-a acessível e palatável aos Deputados Federais, Senadores e ao Executivo. Além disso, o projeto visa mobilizar e engajar as associações locais filiadas à UCB e seus membros em seus respectivos estados, para pressionar seus representantes no Congresso Nacional a apoiarem políticas de redução de velocidade mais seguras.

### **2. Caracterização do objeto**

A **Década de Ação pela Segurança no Trânsito**, uma iniciativa da ONU de 2011, da qual o Brasil é signatário, não atingiu sua meta de reduzir em 50% as mortes no trânsito. Apesar de algumas iniciativas positivas, o objetivo não foi alcançado, e a ONU estendeu o pacto por mais 10 anos. De acordo com relatórios da OPAS, no Brasil, além das mais de 30 mil mortes ocorridas em 2019, estima-se que para cada óbito, ocorrem mais 70 lesões leves e outras 15 que requerem hospitalização. Além da trágica e evitável perda de vidas, o impacto socioeconômico da violência no trânsito também impõe uma carga significativa. Vale ressaltar que o principal fator de risco no trânsito no Brasil é o excesso de velocidade, sendo essa a maior causa de mortes. A UCB, cuja missão é promover políticas públicas que incentivem o uso da bicicleta como meio de transporte, reconhece que os limites de velocidade praticados em nossas cidades, frequentemente superiores a 50 km/h, são uma das principais causas de morte de mais de 25 mil ciclistas no Brasil desde 1998.

A UCB tem sido protagonista em diversas iniciativas nos últimos 17 anos. Desde 2017, mantemos um programa nacional de incidência política que monitora projetos de lei e legislações relacionadas ao uso da bicicleta. Em 2018, em parceria com a rede Bike Anjo, defendemos a aprovação da lei que criou o **Programa Bicicleta Brasil** (PBB) e assinamos um Acordo de Cooperação Técnica com a Secretaria Nacional de Mobilidade (Semob). Em 2019, a UCB iniciou o desenvolvimento da primeira **Estratégia Nacional de Mobilidade por Bicicleta**, em parceria com organizações dos setores público, privado e da sociedade civil.

No contexto atual, o excesso de velocidade permitido pelo **Artigo 61 do CTB** — que estabelece limites superiores a 50 km/h em áreas urbanas — não está alinhado com as melhores práticas recomendadas pela OMS, nem com a **Política Nacional de Mobilidade**.

**Urbana** (Lei 12.587) ou com o **PNATRANS - Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito** (Lei 13.614/2018). Acreditamos que o CTB precisa ser alterado. O projeto **Vias Seguras** tem como foco mudar a percepção pública e dos legisladores sobre os limites de velocidade, propondo uma revisão fundamentada do Artigo 61 e realizando uma campanha de conscientização sobre os benefícios da mobilidade ativa. Além disso, a gestão do trânsito é de responsabilidade dos governos locais, o que torna essa campanha uma ferramenta para informar autoridades e legisladores locais sobre os impactos positivos de limites de velocidade mais baixos.

### 3. Descrição das ações

O projeto Vias Seguras, da União de Ciclistas do Brasil (UCB), tem como objetivo principal reduzir os limites de velocidade em áreas urbanas, em consonância com as melhores práticas globais de segurança viária. Suas ações incluem a mobilização de especialistas, organização de eventos públicos e consultas populares para influenciar a percepção pública e legislativa sobre os benefícios de limites de velocidade mais baixos. Desde o início em 2021, o projeto realizou campanhas de conscientização, desenvolveu materiais técnicos para legisladores, mapeou e engajou atores-chave, e propôs mudanças no Artigo 61 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Além disso, o projeto coordenou reuniões com representantes do Congresso Nacional e com o Executivo federal, formando uma coalizão, parcerias com organizações civis e governamentais.

### 4. PÚBLICO BENEFICIADO

O público beneficiado pelo projeto inclui diretamente ciclistas e pedestres, que são os grupos mais vulneráveis no trânsito urbano. Além disso, as ações do **Vias Seguras** têm impacto positivo sobre toda a população das áreas urbanas, ao promover ruas mais seguras e reduzir sinistros. Indiretamente, o projeto beneficia também legisladores e tomadores de decisão, ao oferecer dados concretos e apoio técnico para a criação de políticas públicas mais eficazes de segurança viária. Em termos de alcance, a UCB e suas campanhas engajam uma rede nacional de organizações parceiras, membros da sociedade civil, além de gestores públicos e formadores de opinião.

### 5. Resultados da iniciativa

#### 2024

**Apresentação do PL 2789/2023** na 51ª Reunião Ordinária do Conselho das Cidades.

Resultado: Moção de apoio ao desmembramento do projeto de lei publicada no site do Ministério das Cidades.

<https://www.gov.br/cidades/pt-br/composicao/orgaos-colegiados/arquivos/conselho-das-cidades/atas-de-reuniao/ATA51REUNIAORDINARIA31.JAN02.FEV.2024.pdf>

#### 2023

**Audiência pública na Câmara de Deputados:** articulamos audiência pública para discutir especificamente o PL2789/2023, realizada de maneira conjunta entre a Comissão de Viação e Transporte e a Comissão de Saúde com o tema “Benefícios do reajuste de velocidades nas cidades brasileiras”. Durante a audiência foi proposta a criação de um Grupo de Trabalho para discutir o Projeto de Lei. Os palestrantes incluíram representantes do Ministério da Saúde, Ministério dos Transportes, Ministério das Cidades, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA, Observatório Nacional de Segurança Viária - ONSV, OPAS e WRI Brasil. Todos tiveram uma participação muito coesa e complementar.

Gravação disponível em <https://www.camara.leg.br/evento-legislativo/71361>

**Moção favorável ao PL2789/2023 incluída na Carta de Florianópolis:** aprovada na assembleia do último Bicicultura, maior evento de ciclomobilidade do Brasil, realizado em Florianópolis em novembro de 2023. <https://bicicultura.org.br/conheca-carta-florianopolis>

**Reunião interministerial:** realizamos reunião para apresentar o PL2789/2023; representantes dos seguintes Ministérios estavam presentes: Ministério dos Transportes, Ministério das Cidades, Ministério da Justiça e Segurança Pública, Ministério da Saúde, Ministério do Trabalho, Ministério da Previdência Social.

**Petição online:** mobilização de parceiros para a criação de petição online em apoio ao **PL2789/2023**, conta hoje com mais de 1,600 assinaturas.

<https://www.change.org/p/assine-a-peticao-e-apoie-o-projeto-que-vai-reduzir-as-mortes-no-transito-no-brasil>

**Criação de página sobre o PL2789/2023:** colaboração entre Cicocidade e FTG - no âmbito do projeto Vida Urgente. <https://transitandopelavida.org.br/salvando-vidas/>

**Mobilização de co-autores** para o **PL2789/2023**: 12 Deputada/os de diferentes partidos e regiões assinam a autoria/co-autoria do projeto de lei

**Projeto de Lei 2789/2023:** protocolado na Câmara de Deputados com o texto proposto pelas organizações da sociedade civil; o Projeto de Lei altera o artigo 61 (que determina limites de velocidade) e os artigos 218 e 280 (relativos a fiscalização da velocidade média) do Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/1997)

**Campanha Ruas Vivas (Ano III):** sensibilização para a segurança viária focada na mobilidade ativa. Tema: o excesso de velocidade como principal fator de risco no trânsito brasileiro e o slogan: Mais vida, menos pressa.

<https://uniaodeciclistas.org.br/geral/ruas-vivas-ano-iii-mais-vida-menos-pressa/>

Publicamos “**Caminhos para readequação de velocidades no Brasil: opinião pública e análise sobre mortes no trânsito**”. Resultado da análise de dados e pesquisa realizada pelo Instituto Multiplicidade no âmbito do Vias Seguras, revelando dados alarmantes sobre velocidade no trânsito.

<https://uniaodeciclistas.org.br/biblioteca/caminhos-para-readequacao-de-velocidades-no-brasil-opiniao-publica-e-analise-sobre-mortes-no-transito/>

## 2022

**Lançamento de Manifesto pelo Reajuste de Velocidades** para envolver e mobilizar a sociedade pela causa.

**Elaboração e publicação de parecer jurídico** com o objetivo de explorar a coerência e o ordenamento jurídico entre o Código de Trânsito Brasileiro e a Política Nacional de Mobilidade Urbana em relação aos limites de velocidade estabelecidos no código e à prioridade dos modais ativos determinados pela política nacional;

**UCB na CTPNAT - Câmara Temática de Gestão e Coordenação do PNATRANS**, para mandato de dois anos, referente ao biênio 2022-2024.

**Campanha Ruas Vivas (Ano II)** nas redes sociais: segurança viária na perspectiva da mobilidade ativa durante o mês de maio.

<https://uniaodeciclistas.org.br/geral/ano-ii-campanha-ruas-vivas-2022/>

**Realização de estudo de opinião:** percepção dos motoristas (estudo qualitativo online)

**Análise de dados** sobre mortes em acidentes de trânsito;

## 6. Impacto

Estamos começando a observar uma mudança na forma como os sinistros de trânsito estão sendo reportados na mídia. Embora os limites de velocidade mais baixos ainda não sejam amplamente discutidos, grandes veículos de mídia reduziram o uso do termo "acidente" ao descrever ocorrências de trânsito, e a redução dos limites de velocidade tem aparecido com mais frequência em artigos. Embora essa mudança esteja sendo retratada de forma mais positiva, ainda enfrenta estigmas. A narrativa da mídia tem gradualmente enfatizado a importância da segurança no trânsito e os benefícios potenciais de velocidades mais baixas, o que pode levar a uma mudança na percepção pública sobre os limites de velocidade e seu papel na prevenção de sinistros.

Nas redes sociais da UCB, há um aumento na interação e no apoio a postagens relacionadas à segurança no trânsito e à redução de velocidade. Todos os eventos online organizados pela UCB geraram comentários encorajadores e positivos em relação a limites de velocidade mais baixos, embora ainda seja difícil avaliar o apoio público em larga escala.

Nas eleições federais de 2022, enfrentamos desafios para obter o apoio de legisladores, já que o Congresso Nacional entrou em "modo de eleição" a partir de junho, antes do início oficial da campanha. No entanto, organizamos um evento na Câmara dos Deputados, com a participação ativa de parlamentares eleitos, discutindo a redução de velocidade e as mudanças na lei. Também estabelecemos relações com assessores em ambas as casas legislativas, apresentando o projeto antes do período eleitoral.

Desde o início da atual legislatura, em fevereiro de 2023, temos realizado visitas ao Congresso Nacional para fomentar o apoio à agenda. O projeto de lei para reduzir a velocidade em áreas urbanas e permitir a fiscalização por velocidade média ([PL 2789/2023](#)) foi protocolado em maio de 2023, contando com o texto proposto pela sociedade civil e 12 coautores de diferentes partidos e regiões. A iniciativa foi idealizada e articulada pela UCB - União dos Ciclistas do Brasil, e Ciclocidade, com apoio da [Fundação Thiago Gonzaga](#) e [Instituto Alana](#). Estamos mobilizando apoio político para desmembrar o projeto de outras propostas legislativas correlacionadas.

Um avanço significativo foi observado após o incidente envolvendo o ator Kayky Brito, atropelado em setembro de 2023 no Rio de Janeiro. O caso gerou um debate público importante sobre os limites de velocidade em áreas urbanas, e o prefeito do Rio anunciou a redução dos limites de velocidade nas avenidas à beira-mar. No entanto, muitos ainda associam a redução de velocidade a inconvenientes, especialmente em horários de pico, e a mudança dessa mentalidade pode ser um processo lento.

Por fim, temos realizado reuniões com diversos atores-chave para ampliar o interesse na agenda e tentar desmembrar o projeto de lei o final de 2024.