

**EXCELENTÍSSIMO SENHOR JUIZ DE DIREITO DE UMA DAS VARAS DA  
FAZENDA PÚBLICA DA COMARCA DA CAPITAL DO ESTADO DE SÃO  
PAULO.**

**RUBENS CLÁUDIO DE SIQUEIRA NERI**, brasileiro, casado, deputado estadual por São Paulo, residente e domiciliado na Avenida Pedro Álvares Cabral, nº 201, Ibirapuera, no município de São Paulo, por seu advogado (instrumento de mandato anexo), vem, com respeito e acatamento, à presença de Vossa Excelência, com fundamento nos artigos 300 e seguintes do Código de Processo Civil, artigo 5º, inciso LXXIII, da Constituição da República e dispositivos da Lei n. 4.717/65, ajuizar

**AÇÃO POPULAR COM PEDIDO DE TUTELA ANTECIPADA**

em face da **PREFEITURA DE SÃO PAULO**, pessoa jurídica de direito público, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 46.395.000/0001-39, com sede de governo no Viaduto do Chá, nº 15, São Paulo – SP, CEP 01002-020, endereço eletrônico desconhecido; de **BRUNO COVAS LOPES**, brasileiro, estado civil desconhecido, portador do RG nº 26.364.379-7 SSP/SP, inscrito no CPF/MF sob o nº 220.375.848-14, prefeito de São Paulo, com endereço profissional no Viaduto do Chá, nº 15, São Paulo – SP, CEP 01000-020, endereço eletrônico desconhecido; e de **EDSON CARAM**, brasileiro, secretário municipal de Mobilidade e Transportes, documento de identidade desconhecido, inscrito no CPF/MF sob o nº 950.811.008-20, domiciliado e residente na Rua Professor

Alexandre Correia, nº 300, apto. 42, São Paulo – SP, CEP 05657-230, endereço eletrônico desconhecido, de acordo com os fatos e fundamentos jurídicos que seguem:

## **DOS FATOS**

Importa mencionar, antes de adentrar aos fatos, que o tema objeto da presente demanda é oriundo de estudos específicos elaborados pelo **PDO – PARLAMENTARES DEFENSORES DO ORÇAMENTO, GRUPO SUPRAPARTIDÁRIO COMPOSTO PELOS DEPUTADOS ESTADUAIS SARGENTO NERI, CORONEL TELHADA, MÁRCIO NAKASHIMA, LETÍCIA AGUIAR, CORONEL NISHIKAWA, ADRIANA BORGIO E ED THOMAS, CUJO OBJETIVO PRECÍPUO É A DEFESA DO DIREITO COLETIVO DA POPULAÇÃO PAULISTA.**

**ENGAJADOS NA FISCALIZAÇÃO, NECESSÁRIA NESTES TEMPOS, SE PROPUSERAM A ACOMPANHAR TODAS AS MEDIDAS TOMADAS PELOS REPRESENTANTES DO PODER EXECUTIVO, COM O INTUITO DE GARANTIR A TRANSPARÊNCIA DAS ATIVIDADES PÚBLICAS, EVITANDO O PREJUÍZO DA POPULAÇÃO E NOTADAMENTE EM RESPEITO AO ERÁRIO PÚBLICO.**

**CONSIDERAM-SE, PORTANTO, OS PARLAMENTARES SUPRAMENCIONADOS COMO SE AUTORES FOSSEM DA PRESENTE DEMANDA, APENAS NÃO A SUBSCREVENDO EM CONJUNTO DEVIDO AO RESPEITO DE DISTANCIAMENTO FÍSICO.**

Pois bem, vigora na cidade de São Paulo o Decreto nº 59.403 de 2020, Publicado no Diário Oficial da Cidade de São Paulo (docs).

O mencionado Decreto tem por objeto restrições à circulação de veículos de acordo com o numeral final de suas placas, sendo proibida a circulação de automóveis de final de placa par em dias ímpares e vice-versa.

O objetivo do Decreto, teoricamente, seria a imposição de isolamento social dos munícipes em razão da contenção de propagação do COVID-19.

Conforme critica Sergio Ejzenberg, engenheiro especialista em trânsito que foi colaborador da CET (Companhia de Engenharia de Tráfego), *“a Prefeitura quer combater os congestionamentos ou a mobilidade? A intenção do rodízio ampliado é manter o máximo número de pessoas em casa. Mas o resultado é catastrófico. Expulsaram as pessoas dos carros e colocaram no transporte coletivo, onde o risco de contágio é exorbitalmente maior. Somente no primeiro dia do "super-rodízio", houve um aumento de pelo menos 600 mil pessoas circulando no transporte coletivo em horários de pico. São pessoas que não estavam expostas ao contágio”*.

**Conforme disposto nas recomendações da OMS bem como a determinação dos Senhor Governador que Decretou (Decreto 64.864 de 2020 – anexo) regras para coibir a aglomeração de pessoas no transporte público, Metrô, Onibus e Trem, os quais são desprovidos de ventilação, deixando o usuário do sistema expostos a contaminação, levando em conta o prejuízo do direito da propriedade e mobilidade evidenciando o risco na parte sanitária dos usuários conforme provas anexas a esta.**

**Ademais, cumpre esclarecer a existência de regramento que dispõe sobre a proibição das aglomerações em cultos religiosos, restaurante, o que realmente acontece no interior dos transportes públicos, onde há rotatividade de diversas pessoas de origens e condições desconhecidas, sendo comum o transporte de passageiros para os hospitais inclusive potencialmente contaminados.**

**Resta prejudicado, contraditório e ineficaz o objeto da presente medida vez que é fato público e notório, conforme se comprova com matérias públicas anexadas (docs) que sem estudos técnicos e planejamentos que garantam os benefícios efetivos da medida, provocou-se um único efeito contrário: a superlotação no transporte público coletivo e, conseqüentemente, uma maior propagação do Novo Coronavírus.**

**Ora Excelência, não faz sentido o maior acúmulo de pessoas no transporte público com a proibição da utilização de veículos particulares a cada 24 horas.**

**Onde o usuário corre mais risco? em seu veículo particular ou no transporte público coletivo?**

**O objeto da presente demanda visa resguardar o direito do cidadão de não se expor a contaminação pelo COVID-19 o que vai de encontro às normas mundiais sanitárias de não aglomeração.**

### **TUTELA ANTECIPADA – DA EVIDÊNCIA E DA URGÊNCIA**

Os argumentos invocados na presente restaram claramente provados, demonstrando-se os pressupostos para a concessão de tutela de urgência ante o preenchimento dos requisitos exigidos pelos artigos 300 e ss. do Código de Processo Civil.

Os requisitos gerais autorizadores do deferimento da medida são a probabilidade do direito e o perigo de dano ou o risco ao resultado

útil do processo, que se entende pela provável existência de um direito a ser tutelado e um evidente perigo em face do dano ao possível direito pedido.

A probabilidade do direito consiste na vasta documentação juntada à exordial, especialmente as próprias matérias jornalísticas anexadas (docs).

Por sua vez, o perigo de dano (*periculum in mora*), traduz-se tanto na preservação das vidas humanas que podem ser vitimadas em razão do decreto atacado na presente ação, posto que este, sem estudos técnicos e planejamento que garantam os benefícios efetivos da medida, provocará efeito contrário, qual seja a superlotação no transporte público coletivo e, conseqüentemente, a maior propagação do novo Coronavírus (COVID-19).

Portanto, é perfeitamente cabível o pedido de tutela provisória de urgência de natureza antecipada nos moldes pleiteados.

### **DA LEGITIMIDADE ATIVA**

A legitimidade do postulante fica evidenciada com a prova da cidadania feita com a juntada de fotocópia do Título de Eleitor ou documento que a ele corresponda, à luz do §3º, do Art. 1º, da Lei nº 4.717 de 29 de junho de 1965. O pleiteante atua na condição de substituto processual do povo, legitimado que está pelo inciso LXXIII, do Art. 5º, da Carta Republicana de 1988, além do Art. 1º da Lei de Ação Popular.

Anexo à presente exordial, segue certidão de quitação eleitoral do demandante comprovando o pleno gozo de sua cidadania (até mesmo porquê, como se disse, é Deputado Estadual no Estado São Paulo), legitimando-o para o exercício da Ação Popular.

## **DO CABIMENTO**

A presente ação objetiva suspender os efeitos do Decreto nº 59.403 de 2020, editado pelo Prefeito da Cidade de São Paulo.

Tanto a tutela reparatória quanto a tutela cominatória decerto são permitidas no manejo de ação popular. Prevê textualmente o art. 5º, inciso LXXIII da Constituição Federal, que “qualquer cidadão é parte legítima para propor ação popular que vise a anular ato lesivo ao patrimônio público ou de entidade de que o Estado participe, à moralidade administrativa, ao meio ambiente e ao patrimônio histórico e cultural, ficando o autor, salvo comprovada má-fé, isento de custas judiciais e do ônus da sucumbência”.

O autor, é cidadão e Deputado Estadual em São Paulo, que abrange o município que está sob estado de calamidade pública, conforme o Decreto Municipal nº 59.291/2020 (doc.), baixado pelo Sr. Prefeito de São Paulo para o enfrentamento da pandemia de coronavírus.

O dispositivo constitucional em análise, segundo adverte JOSÉ AFONSO DA SILVA expressa legítima manifestação da soberania popular, revelando-se, antes de tudo, como uma garantia política, de modo a franquear ao cidadão a possibilidade de exercer a função fiscalizadora da administração pública. (Curso de Direito Constitucional Positivo, São Paulo: Malheiros, 27ª ed., 2006, p. 462).

O cidadão, na lição de CANDIDO RANGEL DINAMARCO, foi “(...) erigido em guardião dos interesses comunitários, sendo legitimado a agir em prol da moralidade administrativa em seu significado mais

amplo e pela defesa do patrimônio comum”. (Fundamentos do processo civil Moderno, São Paulo: Malheiros, 4ª ed., 2001, p. 425)

Afora revelar-se como uma garantia política e um elemento integrante da própria ideia de cidadania, a ação popular é um instrumento processual, integrante da jurisdição constitucional, apto a tutelar os direitos coletivos. Nesse sentido, a ação popular constitucional assegura ao cidadão o direito de requerer ao Poder Judiciário a anulação – e se necessário o ressarcimento de eventuais danos – de atos ilegais e lesivos ao patrimônio público, à entidade da qual o Estado participe e, ainda, à moralidade administrativa, meio ambiente, assim como ao patrimônio histórico-cultural.

Nas palavras de HELY LOPES MEIRELLES, a finalidade da ação popular “é a obtenção da correção nos atos administrativos ou nas atividades delegadas ou subvencionadas pelo Poder Público. (...) Os direitos pleiteáveis na ação popular são de caráter cívico-administrativo, tendentes a repor a Administração nos limites da legalidade e restaurar o patrimônio público de desfalque sofrido”. (Mandado de segurança e ação popular. São Paulo: Revista dos Tribunais, 7ª ed., 1980, pp. 81/2.)

Em interpretação do artigo 5º, inciso LXXIII, da CF, tem-se que a literalidade do dispositivo dá a entender que só pode ser objeto de ação popular os atos já praticados, pertencentes ao passado, veiculando-se sempre pedido de tutela reparatória pelos danos suportados em razão de tal conduta. Esse entendimento não é compatível com o atual estágio processual, no qual o princípio da inafastabilidade da jurisdição, consagrado no art. 5, XXXV, da CF é concretizado no ideal de um acesso à ordem jurídica justa, sendo para isso indispensável a existência de mecanismos processuais aptos não só a reparar lesão de atos já praticados (como o vigorar do Decreto) como também para evitar a vigência desta ilegalidade, comprovada logo adiante.

Significa dizer que não é possível limitar a ação popular a pretensões reparatórias, voltadas à tutela de um direito já lesionado, mas igualmente evitar-se a prática existência de um ato ilícito praticado pelo agente público, atentatório aos valores protegidos pela ação popular.

Vejamos que, quanto ao meio utilizado pela Prefeitura de São Paulo - o do decreto -, a Prefeitura de São Paulo fez sobreexceder a finalidade de uma mera regulamentação que é natural ao decreto como instrumento de legislação, para por meio dele legislar sobre uma matéria que diz respeito e atinge diretamente direitos fundamentais, como são os de ir e vir e o de propriedade do veículo, de modo que o decreto não poderia ter sido utilizado como instrumento de legislação para regular esse tipo de matéria. Apenas uma lei formal a poderia regular.

O decreto em questão, sobre ser formalmente inconstitucional como instrumento de regulação de matéria que diz respeito a direitos fundamentais do particular, revela a presença de manifesta ilegalidade substancial quanto à sua inadequação, e, sobretudo, quando, objeto de ponderação, bem caracteriza a produção de uma acentuada carga de sacrifício, além do limite do razoável.

Evidencia-se, portanto, quanto à da moralidade administrativa, que tanto os agentes quanto a Administração devem agir conforme os preceitos éticos e legais, já que tal violação implicará em uma transgressão do próprio Direito, caracterizando um ato ilícito de modo a gerar a conduta viciada.

Na hipótese dos presentes autos, conforme deixaram entrever os termos antes lançados, os atos ora impugnados, além de ilegais, lesam a moralidade administrativa, de sorte a desafiar a ação popular.

Há, decerto, uma cadeia de ilegalidades em suas diferentes modalidades, o que certamente conduzirá para a procedência desta ação.

Portanto, os pedidos são absolutamente compatíveis.

### **DOS FUNDAMENTOS JURÍDICOS.**

O Decreto nº 59.403 de 2020 além de abusivo é também carregado de inconstitucionalidade formal, o que, por si só, já deve ser acolhida sua suspensão.

O art. 1º, §2º, da Lei municipal 12.490 de 1997, que trata da matéria do rodízio municipal, por sua vez, determina que o decreto que a regulamente defina 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. Isto deixa claro que há necessidade de escolha de horário e local, bem como de meses de maior fluxo de tráfego (afinal, o objetivo da medida é combater o congestionamento, não conter epidemias).

É salutar mencionar a Decisão de concessão de tutela provisória de urgência de natureza cautelar do Excelentíssimo Sr. Dr. Juiz de Valentino Aparecido de Andrade liberada nos autos do Processo nº 1023276-83.2020.8.26.0053, que apenas reforçam as teses aqui apresentadas.

Trata-se, é certo, de um ato discricionário o praticado pela Prefeitura de São Paulo. Mas como enfatiza a doutrina, isso não obsta que certos elementos que compõem esse tipo de ato administrativo devam ser analisados pelo Poder Judiciário em controle da legalidade substancial, como

passou a entender a moderna teoria do direito administrativo, firmando-se a tese, hoje consolidada, de que a imunidade jurisdicional dos atos discricionários não abarca certos elementos do ato administrativo.

Ora, sobretudo quando uma medida estatal restringe direitos fundamentais, cabe ao Poder Judiciário a análise de sua legalidade substancial, do que se desincumbe por meio do princípio da proporcionalidade e por suas formas de controle, que consistem na análise da natureza da medida adotada pelo Estado, a sua adequação em face da finalidade a ser alcançada e a sua indispensabilidade, além da ponderação dos interesses envolvidos no conflito, em função do que se cotejam as vantagens e a carga de sacrifício imposta.

No que concerne à adequação e finalidade, a medida de restrição de veículos não atende a seu objetivo, porque não constitui meio eficaz para aumentar o nível de isolamento social, dado que não obsta a que as pessoas movimentem-se pelas ruas, senão que apenas veda que elas se utilizem de seu carro próprio, sem impedir, portanto, que as pessoas possam se utilizar de veículos de transporte remunerado, como táxis e de aplicativos, o que significa dizer que em nada contribui para aumentar o grau do isolamento social.

E a reforçar essa inadequação com a finalidade que pretende atingir, tem-se que a Prefeitura de São Paulo, como compensação à restrição dos veículos particulares, anunciou que vai ampliar a frota de ônibus, o que vai em sentido diametralmente oposto ao pretendido, porque aumentará consideravelmente o número de passageiros e de pessoas se locomovendo por esse tipo de transporte, o mesmo vindo a suceder com o número de táxis e de veículos de aplicativos, revelando-se, pois, uma medida que não atende à finalidade.

Restam caracterizadas, pois, a transgressão a direitos fundamentais, bem como a ilegalidade e falta de finalidade do Decreto nº 59.403 de 2020.

### **DO PEDIDO.**

Assim sendo, em face do exposto REQUER o Autor:

(a) seja deferida liminarmente a tutela emergencial objetivando suspender o Decreto nº 59.403 de 2020

(b) seja a RÉ citada para, no prazo legal, responderem aos termos da demanda, assim como seja determinada a intimação do Ministério Público para agir *custus legis*;

(c) e, ao fim, a PROCEDÊNCIA do pedido, para confirmar os pedidos do item

(d) supra, tornando a tutela de emergência definitiva para suspender definitivamente o Decreto nº 59.403 de 2020.

Deixa-se de recolher custas, pela isenção prevista no Art. 5, inc. LXXIII da Constituição Federal de 1.988, e requer-se provar o alegado por todas as provas que fizerem necessárias ao deslinde da controvérsia.

Termos em que, pede deferimento.

São Paulo, 12 de maio de 2020.

**PDO - PARLAMENTARES EM DEFESA DO ORÇAMENTO**

**SARGENTO NERI, CORONEL TELHADA, MÁRCIO NAKASHIMA, LETÍCIA  
AGUIAR, CORONEL NISHIKAWA, ADRIANA BORGIO E ED THOMAS**

# Transporte coletivo registra lotação no primeiro dia do rodízio mais rígido em São Paulo

Publicado em: 11 de Maio de 2020



Trem da CPTM na Estação da Luz. Foto Arquivo/Ilustrativa

*Pelas novas regras, restrição será pelos finais ímpares e pares das placas.*

*Especialistas em saúde alertam para o risco de contágio da Covid-19 no transporte público*

**ADAMO BAZANI**

O transporte coletivo em São Paulo registrou ônibus, trens e metrô mais lotados na manhã do primeiro dia de rodízio municipal de veículos mais rígido, medida para tentar desestimular o deslocamento das pessoas e reduzir o ritmo do avanço da Covid-19. A prefeitura disse que havia colocado mais mil ônibus municipais em operação e outros 600 em bolsões para serem acionados em caso de necessidade.

Em alguns casos, o reforço deu certo, sem superlotação, mas em outros, os ônibus seguiram cheios, em especial no início da manhã.

De acordo com estudos internacionais, após ambientes hospitalares, o transporte público é um dos locais com maior risco de contaminação pelo novo coronavírus, que surgiu na China, e é causador da Covid-19.

Pelo novo modelo de rodízio, somente podem circular em dias pares carros com placas de finais pares. Nos dias ímpares do mês, só podem circular carros com placas finais ímpares.

O rodízio vale por 24 horas para cada tipo de placa e se estende por todas as vias da cidade.

Categorias profissionais como da área da saúde, segurança pública e de outros serviços essenciais e veículos que atendem os setores de saúde e abastecimento, por exemplo, estão isentos. Os carros de aplicativos não estão livres do rodízio e os táxis estão dispensados das restrições.

Quem tem direito a se livrar do rodízio e não tinha isenção no rodízio comum deve mandar um e-mail para [isencao.covid19@prefeitura.sp.gov.br](mailto:isencao.covid19@prefeitura.sp.gov.br), ou pelo Portal 156. Confira os principais pontos sobre o rodízio neste link:

<https://diariodotransporte.com.br/2020/05/10/rodizio-municipal-de-veiculos-em-sao-paulo-volta-mais-rigido-nesta-segunda-feira-11-o-que-voce-precisa-saber/>

*Adamo Bazani, jornalista especializado em transportes*

<https://diariodotransporte.com.br/2020/05/11/transporte-coletivo-registra-lotacao-no-primeiro-dia-do-rodizio-mais-rigido-em-sao-paulo/>

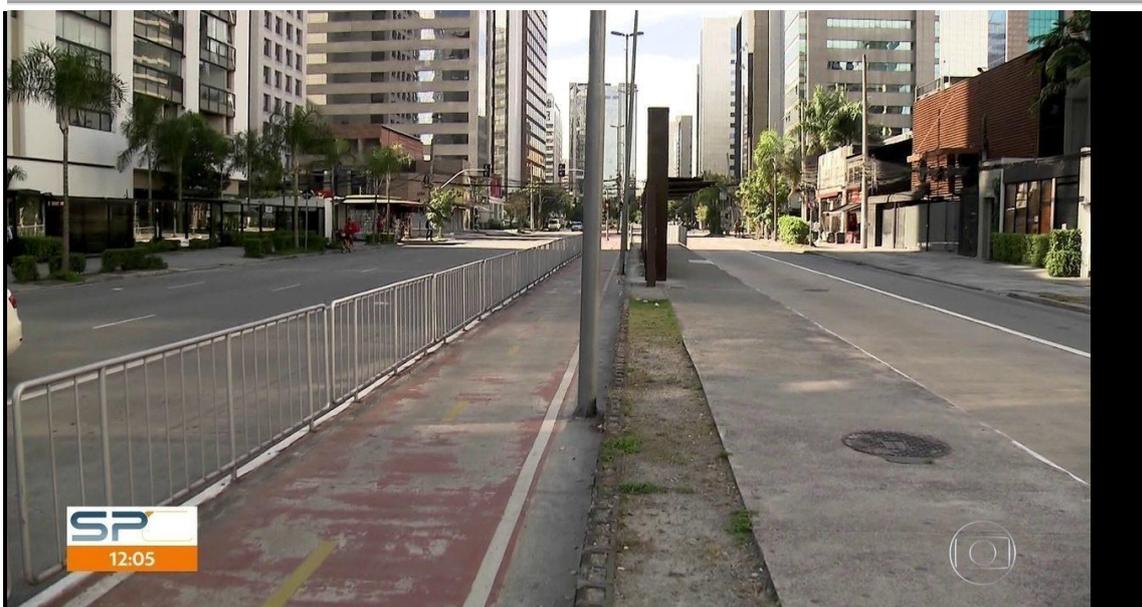
---

## 2º dia de rodízio ampliado em SP tem aumento na demanda do transporte público e 2 km de congestionamento

Passageiros do Metrô relataram filas e aglomerações em plataformas de estações do na manhã desta terça (12). Medida entrou em vigor na madrugada desta segunda (11).

Por G1 SP e SP1 — São Paulo

12/05/2020 11h44 Atualizado há 5 horas



Rodízio estendido: mais de 600 mil deixam os carros para pegar transporte público

A cidade de São Paulo registrou 2 km de congestionamento na manhã desta terça-feira (12), [segundo dia do rodízio ampliado e mais restritivo](#) de veículos durante a pandemia de coronavírus. Em contrapartida, passageiros dos transportes coletivos relataram filas e aglomerações em plataformas de estações do Metrô e da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM).

A medida da prefeitura entrou em vigor a partir da meia-noite desta segunda (11). Em resumo, o rodízio ampliado impõe que veículo com final de placa ímpar só pode usar as ruas em dias ímpares e veículo com final de placa par poderá sair somente nos dias pares. A medida é válida por tempo indeterminado e dura 24 horas por dia.

O motorista que descumprir a regra será multado. Veículos isentos do rodízio e motos podem circular em qualquer dia da semana sem restrições.

O objetivo da prefeitura é restringir a circulação para que a taxa de isolamento social fique acima de 60%. No domingo, [a capital paulista registrou taxa de isolamento de 53%](#).

**"Quando a cidade voltar a ter o índice de isolamento de 55% e 60% nós vamos suspender de novo esse rodízio", falou nesta terça o prefeito Bruno Covas (PSDB).**

## Congestionamento

Na manhã desta terça-feira, a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) registrou pico de congestionamento de 2 km, entre 8h e 8h30 na capital, enquanto que na semana passada, quando a gestão municipal fez interdições em grandes vias da cidade, o pico de congestionamento foi de 10km, às 10h.

Ainda de acordo com a CET, nesta manhã foi registrado pico de lentidão de 7 km, às 8h. Número abaixo dos 19 km registrados no mesmo horário da terça-feira passada.

Mesmo assim teve motorista que reclamou porque ficou impedido de trabalhar todos os dias. "Péssimo", disse Josivan Souza, que usa o carro para trabalhar com transporte por aplicativo.

Mais de 600 mil pessoas deixaram o carro em casa para usar o transporte público na segunda.



O impacto do novo rodízio na CPTM

## Passageiros

A SPTrans, que administra o transporte público em São Paulo, informou ter contabilizado um percentual de passageiros de 37% dos 9 milhões transportados, em média, por dia útil, antes da quarentena, enquanto a frota foi reforçada e está em 65,5%.

"Um pouco dificultoso porque tira o carro da rua, mas tem muitas pessoas no transporte público aglomeradas", disse o analista de cadastro Felipe Trovão, que deixou o carro final de placa par na garagem nesta terça e usou o ônibus para trabalhar.

O aumento no número de passageiros de ônibus, segundo a prefeitura, foi de 10% na segunda. A administração municipal informou que colocou mais veículos para atender os usuários.

Já no Metrô também foi de 10% e na CPTM a alta foi de 12% de usuários do transporte. Segundo o governo do estado, as frotas dos dois meios de transporte foi reforçada em 75% para receber esses passageiros.

- **Ônibus: aumento de 10% de passageiros**  
transportava 2,8 milhões passageiros por dia durante a pandemia  
na segunda-feira transportou 3,1 milhões  
antes da pandemia, transportava 6,5 milhões de usuários por dia
- **CPTM: aumento de 12% de passageiros**  
transportava 850 mil passageiros por dia durante a pandemia  
na segunda-feira transportou 955 mil  
antes da pandemia, transportava 3 milhões de usuários por dia
- **Metrô: aumento de 10% de passageiros**  
transportava 1,2 milhão de passageiros por dia durante a pandemia  
na segunda-feira transportou 1,3 milhão  
antes da pandemia, transportava 5,4 milhões de usuários por dia

## CORONAVÍRUS

- [VÍDEOS: Coronavírus: perguntas e respostas](#)
- [GUIA ILUSTRADO: sintomas, transmissão e letalidade](#)
- [Veja o que é #FATO ou #FAKE sobre o coronavírus](#)
- [Quanto tempo o novo coronavírus vive em uma superfície ou no ar?](#)
- [Manual das máscaras: como fazer, como usar e a importância do uso](#)
- [Como se prevenir do coronavírus?](#)
- [Coronavírus, Covid-19, Sars-Cov-2 e mais: confira os termos da pandemia](#)
- [Saiba quais os sintomas do coronavírus e quando procurar um médico](#)
- [Veja quais são os grupos mais vulneráveis ao coronavírus e por quê](#)
- [TIRA-DÚVIDAS: saiba como são os testes e as pesquisas sobre remédios e vacinas](#)
- [Guia para vida em casa: G1 lista dicas para o isolamento social](#)
- [Veja perguntas e respostas sobre medidas econômicas na crise do coronavírus](#)

<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2020/05/12/2dia-de-rodizio-ampliado-em-sp-tem-aumento-na-demanda-do-transporte-publico-e-2-km-de-congestionamento.ghtml>

---

## Exame

### **Rodízio em São Paulo na quarentena é questionado por especialistas**

**Metade da frota pode circular em um dia em função do coronavírus, mas um aumento nas aglomerações no transporte público pode fazer o tiro sair pela culatra**

Por Ligia Tuon

access\_time Publicado em: 11/05/2020 às 17h40 - Alterado em: 11/05/2020 às 20h31



**Movimentação na Estação da Luz, em SP, na manhã desta segunda-feira, 11 de maio de 2020.**

**Movimentação na Estação da Luz, em SP, na manhã desta segunda-feira, 11 de maio (Fabio Vieira / FOTORUA/Estadão Conteúdo)**

A efetividade do rodízio ampliado de veículos em São Paulo, que começou a valer nesta segunda-feira, 11, como forma de conter a disseminação do novo coronavírus vem sendo questionada por especialistas e formuladores de políticas públicas.

A regra é que a circulação de veículos com placas que terminem em número par pode ocorrer apenas em dias pares. Já as placas com final ímpar, em dias ímpares. A limitação vale durante as 24 horas do dia, inclusive em fins de semana, e em todas as regiões da cidade.

Isso significa que apenas 50% da frota pode circular em um determinado dia. Veículos da área da saúde, carros de polícia, do Exército, prestadores de serviço elétrico e de gás ficam de fora, mas motoristas de aplicativos de carona estão incluídos. A punição é multa de 130 reais e perda de 4 pontos na CNH.

A ideia da gestão Bruno Covas é elevar as taxas de isolamento social, que na última semana ficaram abaixo de 50% na cidade. A meta é chegar aos 60%, sendo que o ideal para evitar o colapso do sistema de saúde é 70%. No entanto, o aumento do uso do transporte público pode fazer o tiro sair pela culatra.

“A situação está tomando o rumo contrário do que deveria acontecer. As autoridades estão se vangloriando de que o trânsito foi quase nulo em São Paulo hoje, mas o transporte público esteve mais cheio, com aglomeração em plataformas. Por mais vazios que estejam o metrô e os ônibus, nunca vão ter o isolamento que o carro tem”, diz Marcus Quintella, coordenador da FGV Transportes.

Hoje, se, de um lado, houve uma diminuição no trânsito, de outro, algumas linhas do metrô e da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) tiveram aumento no fluxo de passageiros entre 11% e 15%, dependendo da região, de acordo com Alexandre Baldy, secretário de Transportes Metropolitanos de São Paulo, em entrevista ao programa Bom Dia Brasil, da TV Globo.

Baldy havia se posicionado em sua página no Twitter contra a iniciativa há alguns dias, dizendo que a secretaria não havia participado das discussões.

Na mesma entrevista, o secretário municipal de Transportes de São Paulo, Edson Caram, disse que, apesar de a circulação de carros ter sido bem menor nesta segunda em relação ao registrado há uma semana, “a população ainda está se deslocando de uma forma além daquilo que queremos.”

Dados da prefeitura mostram que o congestionamento na cidade caiu para 1 quilômetro nesta manhã, ante 11 quilômetros identificados na segunda-feira da semana passada.

Caram disse ainda que a prefeitura colocou em circulação mais 1.000 ônibus na cidade para atender à população e mais outros 600 de “reserva”, caso houvesse necessidade. Desses 600, 460 já haviam entrado em operação só nesta manhã.

“É contraintuitivo. A esperança dessa política é que, intensificando o rodízio, as pessoas se desloquem menos, mas não sabemos exatamente se esse movimento é supérfluo na maioria dos casos ou necessário. Tudo indica que as pessoas que saem de casa precisam se locomover, o que estimula a substituição do carro pelo transporte público”, diz o economista Thomas Conti, do Insper.

No Reino Unido, por exemplo, a política foi na direção oposta. Logo que o número de contágios pela covid-19 acelerou, em março, Londres anunciou o fechamento de dezenas de estações de metrô, seguindo uma recomendação do governo do primeiro-ministro Boris Johnson.

Um estudo divulgado no fim de abril pelo Instituto de Tecnologia de Massachusetts (MIT, na sigla em inglês), indica que o sistema de metrô da cidade de Nova York foi um dos principais disseminadores da doença, se não o principal veículo de transmissão, na ascensão inicial da epidemia nos Estados Unidos, em março. Os centros de ônibus podem ter servido como rotas secundárias de transmissão na cidade.

O estado de São Paulo concentra o maior número de mortes e casos de coronavírus no Brasil: há 45.444 confirmações da infecção e 3.709 mortes pela doença. Na capital, são 27.307 casos, com 2.266 mortes.

<https://exame.abril.com.br/brasil/rodizio-em-sao-paulo-na-quarentena-e-questionado-por-especialistas/>

---

# Com rodízio ampliado, SP tem redução de carros nas ruas, 1 km de trânsito e aumento de usuários no transporte público

Secretário municipal de Transportes chegou a afirmar que redução estava abaixo do esperado na manhã desta segunda (11). No início da tarde, porém, avaliou resultado como positivo, e disse que demanda do transporte coletivo cresceu 10%.

Por G1 SP — São Paulo

11/05/2020 12h37 Atualizado há 23 horas



Coronavírus: Com rodízio ampliado, SP tem redução de carros nas ruas

A cidade de São Paulo registrou redução no número de carros e congestionamento próximo de zero na cidade na manhã desta segunda-feira (11), dia em que a ampliação do rodízio entrou em vigor.

Segundo a CET, comparado ao índice da última segunda-feira (dia 4), o pico de congestionamento desta segunda-feira foi bem menor, atingindo apenas 1 km, às 8h30.

Na semana passada, o pico foi de 11 km, entre 8h e 9h. Em termos de lentidão, os números também ficaram bem abaixo da última segunda-feira. [Na semana passada, com](#)

interdições feitas pela gestão municipal em grandes vias, foram registrados 21 km de lentidão às 8h da manhã. Nesta segunda, o pico foi de 4 km, também às 8h.

O secretário municipal de Transportes de São Paulo, Edson Caram, avaliou como positivo o resultado parcial.

"Pelo que deu para se apurar, realmente um trânsito bem melhor, as ruas mais vazias e sem impacto no transporte público coletivo", afirmou em entrevista ao SP1.

Entretanto, na manhã desta segunda-feira (11) o secretário disse que a redução de veículos ainda não tinha atingido número esperado pela Prefeitura no 1º dia do rodízio ampliado em São Paulo.

"A princípio, dá para se notar uma diminuição no volume de carros andando na cidade de São Paulo. Ainda não é o esperado, a população ainda está se deslocando de uma forma além daquilo que nós queremos, afirmou Caram.



Secretário de Mobilidade e Transportes tira dúvidas sobre novo rodízio

Na avaliação de Caram, o reforço da frota de ônibus foi suficiente para atender a demanda. De acordo com a SPTrans, até as 9h, foram utilizados 489 dos 600 ônibus disponíveis nos bolsões localizados em pontos estratégicos a fim de atender todas as regiões da cidade.

"Essa demanda foi menor do que a expectativa que o pessoal da SPTrans tinha. (...) Tivemos um aumento de aproximadamente 10% na demanda do transporte."

O rodízio ampliado e mais restritivo entrou em vigor a partir da meia-noite desta segunda. O objetivo da prefeitura é limitar a circulação para que a taxa de isolamento social fique acima de 60%. No sábado, a capital paulista registrou taxa de isolamento de 50%.

No primeiro dia de circulação, apenas os veículos com placas de final ímpar têm autorização para rodar na cidade. Diferentemente do rodízio habitual, o novo rodízio ampliado é válido para todo o perímetro do município, não apenas nas áreas do chamado centro expandido, segundo a prefeitura.

Em entrevista ao Bom Dia SP, o secretário estadual de Transportes, Alexandre Baldy de Sant'Anna Braga, disse que a CPTM e o Metrô registraram aumento do número de passageiros entre 12% e 15%, principalmente nas estações de transferência.

"Nós também aumentamos a frota em aproximadamente 20% do número de trens. Durante essa manhã, no horário de pico, nós percebemos um aumento de 12 a 15%, esses dados ainda serão fechados, mas principalmente nas estações de transferências, como a Praça da Sé."

Movimento de passageiros na Estação da Luz, da CPTM, na manhã desta segunda (11) — Foto: Fábio Vieira/Fotorua/Estadão Conteúdo

### **Balanco parcial:**

- Na CPTM, a elevação foi sentida principalmente na Estação Guaianases. Elevação acima de 15%
- EMTU registrou aumento maior que o esperado na região do Capão Redondo - foi necessário reforçar a frota, segundo o secretário
- Metrô: Linha 4 registrou aumento em torno de 14% e Linha 5 - Lilás , aumento de 11%

### **Cadastro para liberação**

O secretário municipal disse que a prefeitura passou o final de semana trabalhando na elaboração de um robô para que as pessoas possam receber avisos sobre a aprovação ou recusa do direito à liberação de circulação do rodízio aos solicitaram o cadastramento.

"Estamos tratando de fazer o envio um a um, caso a caso. Primeiramente nós estamos cadastrando, depois vamos enviar as confirmações. Quem tiver o pedido negado, automaticamente vai receber o pedido negado", afirmou.

### **Prazos**

Ainda de acordo com o secretário municipal, a meta é conseguir fazer com que a taxa de isolamento social chegue a 60%.

O monitoramento é feito em tempo real e a gestão municipal não descarta [estratégias mais rígidas, como o lockdown](#). Uma possível flexibilização só poderá ser feita, de acordo com Caram, se o índice permanecer no nível desejado após dez dias.

"A linha é: vamos ficar em casa agora, esperar dez dias, e quem sabe, daqui a dez dias a gente pode fazer um relaxamento da economia", projetou.

<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2020/05/11/com-rodizio-ampliado-sp-tem-reducao-de-carros-nas-ruas-1-km-de-transito-e-aumento-de-usuarios-no-transporte-publico.ghtml>

---

# Relógio de rua dá informação trocada sobre rodízio em São Paulo

Por Rádio Bandeirantes

Terça, 12 maio 2020, às 08:33

Relógio de rua no Morumbi, zona sul de São Paulo - Agostinho Teixeira/Rádio Bandeirantes



Relógios de rua da Prefeitura de São Paulo estão com informações erradas sobre o novo rodízio na capital. O repórter Agostinho Teixeira, da Rádio Bandeirantes, registrou o equívoco na rua Engenheiro Oscar Americano, no Morumbi, zona sul da cidade.

A informação é de que veículos com placa de final ímpar (1, 3, 5, 7 e 9) podem transitar. Porém, como esta terça-feira, 12 de maio, é um dia par, apenas veículos com placa de final par (0, 2, 4, 6 e 8) podem transitar. A

Prefeitura de São Paulo afirmou que apura o caso – um posicionamento será atualizado nesta nota em breve.

O rodízio de veículos mais rígido teve início na segunda-feira (11) com o objetivo de aumentar o isolamento social na cidade, que concentra o número de casos e mortes por coronavírus no estado e no país. No último boletim da prefeitura, a capital paulista tinha 28.089 pessoas diagnosticadas com a doença, com 2.305 óbitos. Outras 2.790 mortes suspeitas aguardam confirmação de exames.

Após uma semana entre 47% e 48% de isolamento social, a cidade de São Paulo registrou os menores índices no sábado (50%) e domingo (54%) desde o início da quarentena, no dia 24 de março.

### **Liminar libera rodízio**

Saiu nesta terça-feira a primeira decisão do TJ-SP (Tribunal de Justiça de São Paulo) liberando um motorista do rodízio mais rigoroso na cidade. O beneficiado pela liminar é um funcionário do 6º Tabelião de Notas, na Bela Vista, centro.

O serviço é considerado essencial pelo Judiciário, mas não foi incluído nas categorias isentadas pela prefeitura.

<https://www.metrojornal.com.br/foco/2020/05/12/relogio-de-rua-rodizio-sao-paulo-erro.html>

---

## **Novo rodízio em SP torna mais difícil chamar Uber e 99; entenda**

Por [Wagner Wakka](#) | 07 de Maio de 2020 às 18h03

*Fidel Forato/ Canaltech*

O prefeito de São Paulo, Bruno Covas, anunciou nesta quarta-feira (11) a ampliação de restrições com rodízio na capital paulista. Agora, veículos poderão circular dia sim, dia não, com expansão de horários e locais proibidos. A decisão também vale para motoristas de aplicativos, como [Uber](#), [Cabify](#) e [99](#), cuja frota poderá ser reduzida pela metade durante o novo rodízio.

A nova regra passa a permitir que somente carros com placas com final par possam circular em dias pares do mês. Do mesmo modo, quem tem veículos com placa de final ímpar poderá somente andar em dias ímpares, incluindo sábados e domingos. Por exemplo, no dia do início da nova regra, 11 de maio, somente carros com placas

ímpares poderão estar nas ruas. Desta forma, a prefeitura pretende diminuir a circulação de pessoas, permitindo somente 50% da frota.

- [Uber deve demitir 14% dos seus funcionários](#)

Ainda, agora, ruas para além do centro expandido também estão dentro do sistema de rodízio. Outra ampliação está no horário. Antes, era proibido circular somente em horários de pico da manhã e noite. Contudo, agora, a proibição foi estendida entre 0h00 e às 23h59. Ou seja, durante o dia todo.

O **Canaltech** entrou em contato com as empresas de transporte por aplicativo para saber como devem lidar com o novo cenário. A Cabify respondeu dizendo que já está ciente da mudança e que está preparando um informa para seus colaboradores

*"A Cabify esclarece que tomou ciência da medida anunciada pela Prefeitura de São Paulo hoje, 07 de maio, e afirma que está desenvolvendo projetos com parceiros que visam a segurança financeira e a proteção dos condutores. Neste íterim, a plataforma está desenvolvendo uma comunicação clara para orientação em relação ao novo decreto, além de informações de segurança contra o COVID-19 das autoridades sanitárias mundiais e locais. A Cabify ainda afirma que tem trabalhado com prioridade em projetos que beneficiam seus motoristas parceiros e, também, a cidade como um todo. Exemplo disto é a categoria "Entrega" que realiza o transporte de objetos entre empresas e/ou usuários sem contato físico e tomando todas as precauções para uma operação segura".*

A 99 também respondeu ao **Canaltech** que terá uma campanha para explicar aos motoristas o que podem e não podem fazer no período.

*"A 99 informa que irá orientar por meio do aplicativo os motoristas parceiros sobre a ampliação a determinação da Prefeitura em ampliar o rodízio na Capital a partir da segunda-feira (11). A empresa esclarece ainda que a saúde e segurança dos motoristas parceiros e passageiros é prioridade para a empresa. Desde o começo da pandemia, a 99 vem adotando uma série de medidas como a doação de 60 mil corridas para o transporte de profissionais municipais de saúde na Capital, cujo valor é 100% destinada ao motorista para geração de renda neste período de pandemia ou a desinfecção dos veículos dos parceiros com uma técnica inovadora já aplicada na Espanha contra o vírus".*

A Uber ainda não respondeu à solicitação.

## Quem pode andar?

Somente são isentos do rodízio os veículos que já não participavam da restrição anteriormente, como motocicletas, táxis e de pessoas com deficiência. Ainda, profissionais de saúde também poderão circular, desde que cadastrados por suas instituições específicas. Para isso, é preciso que as unidades de saúde e hospitais cadastrem seus profissionais para que não sejam multados.

- [São Paulo em Quarentena | O que abre e fecha e o que você não pode fazer](#)

“Vamos divulgar e enviar um comunicado por e-mail a todos os prestadores de serviço solicitando que eles nos enviem o cadastro de cada profissional que trabalha na sua área. Também vamos abrir um e-mail para divulgar a planilha de preenchimento. As pessoas devem enviar a documentação simples e autodeclaratória com CPF, nome do profissional, estabelecimento no qual ele trabalha e a placa do seu veículo. Vamos dar um prazo de 10 dias para o cadastro, e nesse período as multas desses profissionais serão excluídas”, detalhou o secretário municipal de Mobilidade e Transportes, Edson Caram. “Quem já tinha a isenção do rodízio anteriormente, como a Polícia Militar, prestadores de serviços da rede elétrica, gás e água, além de transportes por ambulância, segue isento”, explicou o secretário.

Os profissionais de saúde podem se cadastrar pelo e-mail [isencao.covid19@prefeitura.sp.gov.br](mailto:isencao.covid19@prefeitura.sp.gov.br).

Até mesmo os profissionais de serviços apontados como essenciais não poderão circular com seus carros, como funcionários de mercados, padarias, farmácias, pet shops e outros estabelecimentos ainda abertos.

Com isso, até mesmo entregadores de restaurantes e supermercados não podem circular, pela nova regra. Os caminhões também voltarão a fazer parte do rodízio, mas nos moldes antigos, com exceção de veículos de abastecimento de insumos e de itens de saúde.

Para dar conta da demanda, a Prefeitura informou que vai ampliar a oferta de ônibus, com mil coletivos a mais, e deixará 600 outros preparados caso a demanda seja muito maior.

*Matéria atualizada em 8 de maio para adicionar comunicados de Cabify e 99.*

Fonte: [Prefeitura de São Paulo](#)

<https://canaltech.com.br/saude/novo-rodizio-em-sp-torna-mais-dificil-chamar-uber-e-99-entenda-164515/>

## MEU CARRO

# Rodízio ampliado em São Paulo é ineficaz e ilegal, dizem especialistas



Movimento de veículos na Radial Leste, no Tatuapé, na Zona Leste da cidade de São Paulo, na manhã de ontem, primeiro dia do novo rodízio

**Do UOL em São Paulo (SP)**  
Imagem: Paulos Lopes/BW Press/ Estação Conteúdo  
12/05/2020 14h21

O rodízio retomado ontem na cidade de São Paulo, impondo mais restrições à circulação de veículos, é alvo de críticas de especialistas em trânsito e mobilidade urbana, os quais questionam sua eficácia no combate ao coronavírus - e até sua legalidade.

Ao mesmo tempo, já tramitam ações judiciais solicitando a suspensão da medida, pelos mesmos motivos. Ontem, o administrador de um tabelionato de notas da capital obteve mandado de segurança, concedido pelo Tribunal de Justiça paulista, para liberar seu carro do rodízio.

## RELACIONADAS

[Quem está isento do novo rodízio em São Paulo? Tire suas dúvidas](#)



Dirigir sem máscara rende multa? Entenda como funcionará regra em SP

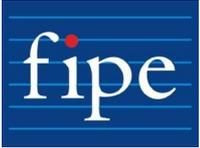


Tabela Fipe: Veja valores para negociar carros, motos e caminhões

As novas regras extraordinárias, anunciadas na quinta-feira passada pelo prefeito Bruno Covas (PSDB) e detalhadas em decreto publicado no mesmo dia, ampliam o rodízio para todo o território do município.

Também proíbem a circulação de veículos na cidade durante 24 horas dia sim, dia não, inclusive nos fins de semana.

Em comum, os especialistas consultados por **UOL Carros** destacam que a Prefeitura de São Paulo até agora não apresentou nenhum estudo científico para balizar o "super-rodízio", que não tem data para terminar. A meta é reduzir em 50% a circulação de automóveis na cidade.

'Resultado catastrófico'

"A Prefeitura quer combater os congestionamentos ou a mobilidade? A intenção do rodízio ampliado é manter o máximo número de pessoas em casa. Mas o resultado é catastrófico. Expulsaram as pessoas dos carros e colocaram no transporte coletivo, onde o risco de contágio é muitas vezes maior", critica Sergio Ejzenberg, engenheiro especialista em trânsito que foi colaborador da CET (Companhia de Engenharia de Tráfego) durante 13 anos.

Somente no primeiro dia do "super-rodízio", de acordo com o engenheiro, houve um aumento de pelo menos 600 mil pessoas circulando no transporte coletivo em horários de pico. "São pessoas que não estavam expostas ao contágio".

O novo rodízio, bem como os bloqueios de vias, não têm "nenhum embasamento", critica.

Para Ejzenberg, que defende a suspensão imediata da medida, o problema é agravado com a redução na frota de ônibus, trens e metrô. Com menos veículos disponíveis, pontua, o espaço disponível aos passageiros é reduzido, sobretudo nos horários de pico, obrigando-os a ficar mais próximos do que recomendam as autoridades de saúde.

"Não poderiam reduzir a frota, a menos que todos ficassem em casa", diz o especialista.

Segundo ele, antes a pandemia a densidade no transporte coletivo superava o índice de oito passageiros por metro quadrado nos horários de pico, o que já superava em pelo menos 14 vezes o preconizado pelos epidemiologistas.

"Agora, cada passageiro precisa de quase dois metros quadrados de área exclusiva. Assim, para manter espaçamento seguro entre passageiros, precisaríamos aumentar 14 vezes a frota, o que é impossível", explica.

Sergio Ejzenberg complementa dizendo que, para uma operação segura do transporte coletivo, com a frota disponível atualmente, seria necessário que 93% da população ficasse em casa.

"Durante entrevista à 'CNN', o secretário Edson Caram [da Secretaria de Mobilidade e Transportes] disse que, se colocasse toda a frota na rua hoje, isso custaria R\$ 90 milhões por dia. Não colocara toda a frota para rodar, portanto, é uma decisão de economia. Qual a ética dessa decisão? A primeira coisa a se considerar é a vida das pessoas".

## Prefeitura diz que liberou 65,5% da frota

Procurada pela reportagem, a Prefeitura, por meio da SPTrans (São Paulo Transporte), informa que ontem a cidade operou com 53% de sua frota e 31% dos passageiros transportados antes da quarentena.

Além disso, afirma a gestão municipal, foram acrescentados mais mil ônibus e 600 foram alocados em bolsões de apoio, chegando à marca de 65,5% da frota em operação.

Hoje, a frota operacional de ônibus em São Paulo é de cerca de 12,8 mil veículos, que realizam 9 milhões de embarques de passageiros por dia útil, em média.

Em relação aos congestionamentos, a CET (Companhia de Engenharia de Tráfego) afirma que, até as 15h de ontem, o novo rodízio reduziu "bastante" os índices de congestionamento e de lentidão.

A Prefeitura, no entanto, não se manifestou em relação à crítica quanto à eficácia do rodízio ampliado nem apresentou qualquer estudo científico para justificar a decisão.

O Ministério Público de São Paulo, inclusive, requereu esses dados e diz que os mesmos não foram apresentados até ontem, quando terminou o prazo concedido à administração do município.

Também ontem, o MPSP apresentou parecer favorável para ação popular que tramita na 4ª Vara da Fazenda Pública, ajuizada pelo vereador Fernando Holiday (Patriota), solicitando que o rodízio estendido deixe de valer no município, por considerá-lo ilegal.

A decisão em caráter liminar da juíza Celina Kiyomi Toyoshima ainda não foi proferida.

## 'Rodízio ampliado é ilegal'



Agentes da CET fiscalizam; quem desrespeitar rodízio está sujeito a multa de R\$ 130,16

Imagem: Fábio Vieira/Fororua/Estadão Conteúdo

Julyver Modesto, mestre em Direito do Estado pela PUC-SP, além de atuar como consultor e professor de legislação de trânsito, também considera ilegal o decreto de Bruno Covas que instituiu o "super-rodízio".

"Limitar circulação em via pública não é competência do prefeito e sim da União. As prefeituras podem até regulamentar o trânsito nos respectivos municípios, mas não por lei nem decreto", pontua o especialista, que também é membro do Cetran-SP (Conselho Estadual de Trânsito do Estado de São Paulo).

O rodízio "antigo", restrito a um dia útil por semana durante dois períodos de três horas cada, apenas no centro expandido, é respaldado por uma lei municipal de 1997.

Além disso, afirma Modesto, outra ilegalidade está relacionada à sinalização do novo rodízio.

"A proibição à circulação não pode ser feita por decreto simplesmente. Tem de haver sinalização regulamentada, pois os motoristas, especialmente os que vêm de fora da cidade, não têm a obrigação de conhecer o novo decreto", afirma.

A placa, do tipo R10, já existe na entrada do centro expandido, em vias como a Radial Leste, na altura da Avenida Salim Farah Maluf, informando sobre o rodízio e o horário de sua aplicação - que, anteriormente, era das 7h às 10h e das 17h às 20h.

Modesto destaca que atualmente essas placas estão desatualizadas, pois o horário foi ampliado para 24 horas, nos dias de rodízio. Também não existe a sinalização fora do centro expandido.

Segundo ele, uma solução teria sido manter o rodízio restrito ao centro expandido e atualizar o horário das placas já instaladas.

Vale ressaltar que a prefeitura instalou sinalização luminosa informando que, agora, veículos com placa de final par podem rodar apenas em dias pares e carros com placa de final ímpar, somente em dias ímpares. Porém, essa placa não é a regulamentada.

Quanto ao objetivo das restrições, que é conter a disseminação do coronavírus, Julyver Modesto diz que ainda é cedo para avaliar. Mas adianta que, se efetivamente reduzir a circulação em 50%, ele é favorável.

"Só teremos uma resposta para a eficácia das medidas mais restritivas quando tivermos dados quantitativos e qualitativos comparando o contágio antes e depois dela. Ninguém sabe se vai conter o coronavírus. Se existe um estudo fundamentando a decisão, ninguém sabe. Não foi apresentado".

## 'Falta coerência'

Por sua vez, José Aurelio Ramalho, diretor-presidente do Observatório Nacional de Segurança Viária, concorda que é difícil, senão impossível, aferir hoje a eficiência do rodízio estendido para conter a pandemia.

No entanto, cobra mais "coerência" da Prefeitura e do Governo de São Paulo.

"Quando o João Doria era prefeito, aumentou o limite de velocidade nas marginais para cumprir uma promessa de campanha, mesmo indo contra estudos comprovando a redução na mortalidade e nos acidentes com a velocidade menor", avalia.

"Agora, depois de ignorar dados técnicos, que depois foram comprovados com o aumento na quantidade de mortes, o governador diz que segue orientações científicas para tirar as pessoas das ruas".