



## **CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO**

Secretaria Geral Parlamentar  
Secretaria de Documentação  
Equipe de Documentação do Legislativo

### **JUSTIFICATIVA - PL 0726/2021**

Trata-se de projeto de lei que objetiva Alterar a Lei nº 14.488 de 19 de julho de 2007 que dispõe sobre a criação do Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito - FMDT, para estabelecer que percentuais mínimos de investimento dos recursos do referido fundo sejam aplicados em mobilidade ativa e transporte coletivo no Município de São Paulo.

Mobilidade ativa, é uma forma de transporte que faz uso unicamente de meios físicos do ser humano para a locomoção. Os meios de transporte ativos mais amplamente usados são andar a pé e de bicicleta. A mobilidade ativa está intrinsecamente relacionada com a sustentabilidade, e precisa ser incentivada pelo Estado por intermédio de políticas públicas.

Em âmbito municipal, é preciso que tal tema tenha ainda maior ênfase, em razão da necessidade de se ocupar o espaço público como esplanadas, parques, jardins, logradouros, de modo a tornar a vida das pessoas mais saudáveis e descongestionado de tráfego.

Na cidade, segundo a Pesquisa Origem e Destino 2017 do Metrô de São Paulo, mais de 70% das viagens diárias são feitas pela mobilidade ativa ou coletiva. O uso por parte majoritário da população requer que a parte majoritária dos investimentos em segurança viária e melhoria do trânsito priorizem suas formas de deslocamentos.

A lei federal da Política Nacional de Mobilidade Urbana (2012), assim como o Plano Municipal de Mobilidade, o Planmob (2015), estabelecem uma hierarquia que prioriza o transporte ativo sobre o motorizado, e o coletivo sobre o individual. Por lei, a prioridade deve ser de pedestres e ciclistas, seguidos por ônibus, coletivos, e apenas por último o uso individual de carros e motos. A prioridade não deve ser restringir ao desenho viário, mas a destinação de recursos dos fundos de mobilidade deve refletir as diretrizes previstas em lei.

Nosso trânsito inseguro resulta numa média de mais de três mortes por dia, e mais de dez vezes esse número em mutilados e sequelados. A poluição atmosférica gerada mata por doenças respiratórias, segundo estudo da Escola Paulista de Medicina, 18 pessoas por dia na Região Metropolitana de São Paulo, e hospitaliza outras tantas, sobrecarregando nosso SUS. As principais vítimas são as populações da periferia, crianças e idosos. Estes indicadores, cuja redução está prevista no Plano de Metas da prefeitura, serão melhorados priorizando os investimentos na maneira proposta.

A proposta está alinhada aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU Objetivo 1. Acabar com a pobreza em todas as suas formas, em todos os lugares (ODS 1.3; 1.4; 1.b); Objetivo 3. Assegurar uma vida saudável e promover o bem-estar para todas e todos, em todas as idades (ODS 3.2; 3.4; 3.6; 3.8; 3.d); Objetivo 5. Alcançar a igualdade de gênero e empoderar todas as mulheres e meninas (ODS 5.1; 5.2); Objetivo 9. Construir infraestruturas resilientes, promover a industrialização inclusiva e sustentável e fomentar a inovação (ODS 9.1; 9.4; 9.a); Objetivo 11. Tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis (ODS 11.1; 11.2; 11.3; 11.6; 11.7; 11.a; 11.b.); Objetivo 12. Assegurar padrões de produção e de consumo sustentáveis (ODS 12.2; 12.5; 12.7; 12.8; 12.); Objetivo 13. Tomar medidas urgentes para combater a mudança climática e seus impactos (ODS 13.1; 13.2; 13.a.)

Além dos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável, a proposta garante recursos para o cumprimento do Programa de Metas da gestão, dentre eles:

SP ÁGIL

Meta 39 reduzir o índice de mortes no trânsito para 4,5 por 100 mil habitantes; meta 40 realizar a manutenção de 1.500.000 metros quadrados de calçadas; meta 41 implantar nove projetos de redesenho urbano para pedestres, com vistas à melhoria da caminhabilidade e segurança, em especial, das pessoas com deficiência, idosos e crianças; meta 43 implantar 300 quilômetros de estruturas cicloviárias; meta 44 implantar o aquático: sistema de transporte público hidroviário, na represa billings; meta 45 implantar corredores de ônibus no modelo brt (bus rapid transit) na avenida aricanduva e na radial leste; meta 46 viabilizar 40 quilômetros de novos corredores de ônibus; meta 47 implantar quatro novos terminais de ônibus; meta 48 implantar 50 quilômetros de faixas exclusivas de ônibus.; meta 49 aumentar em 420 quilômetros a extensão de vias atendidas pelo sistema de ônibus; meta 50 garantir que 100% dos ônibus estejam equipados com acesso à internet sem fio e tomadas usb para recarga de dispositivos móveis e que ao menos 20% da frota seja composta por ônibus elétricos

#### SP GLOBAL E SUSTENTÁVEL

Meta 68 atingir 100% de cumprimento das metas individuais de redução da emissão de poluentes e gases de efeito estufa pela frota de ônibus do transporte público municipal.

Ante o exposto, levo a presente propositura, de inegável interesse público, à apreciação desta Casa.

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 29/10/2021, p. 97

Para informações sobre o projeto referente a este documento, visite o site [www.saopaulo.sp.leg.br](http://www.saopaulo.sp.leg.br).