



VEREADOR DANIEL ANNENBERG

PROJETO DE LEI Nº , DE 2020

Dispõe sobre medidas de transparência ativa para a divulgação de informações e dados sobre os impactos econômicos e custos orçamentários associados aos deslocamentos realizados por modos de transporte motorizado no Município.

A Câmara Municipal de São Paulo **D E C R E T A**:

Art. 1º Esta Lei estabelece medidas de transparência ativa para a divulgação de informações e dados sobre os impactos econômicos e custos orçamentários associados aos deslocamentos realizados por modos de transporte motorizado no Município, com o objetivo de promover:

- I - o desenvolvimento sustentável da cidade;
- II - a gestão democrática e controle social da política municipal de mobilidade urbana;
- III - a transparência acerca dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços de mobilidade urbana.

Art. 2º Para os fins desta Lei, considera-se:

- I - modos de transporte motorizado: modalidades que se utilizam de veículos automotores;
- II - transporte motorizado individual: deslocamento realizado, de forma individual, por meio de veículos automotores.

Art. 3º Fica o Poder Executivo autorizado a divulgar, a cada dois anos, dados e informações sobre os impactos econômicos e custos orçamentários associados aos deslocamentos realizados por modos de transporte motorizado no Município que incluam, no mínimo, estimativas sobre:

- I - o custo orçamentário anual associado ao investimento, manutenção e operação do sistema viário e da rede semaforica;



VEREADOR DANIEL ANNENBERG

II - o custo orçamentário anual associado à operação da gestão do trânsito;

III - o impacto econômico anual decorrente da emissão de poluentes gerada pelos modos de transporte motorizado individual;

IV - o impacto econômico anual decorrente dos acidentes de trânsito envolvendo modos de transporte motorizado individual.

Parágrafo único. Para estimar o impacto econômico anual decorrente dos acidentes de trânsito e da emissão de poluentes gerada por modos de transporte motorizado, o Poder Executivo poderá adotar metodologias já desenvolvidas e em uso por outros entes federativos, centros de pesquisa ou organizações da sociedade civil.

Art. 4º As despesas com a execução desta Lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões,

DANIEL ANNENBERG
Vereador



VEREADOR DANIEL ANNENBERG

JUSTIFICATIVA

Atualmente, o modo de transporte motorizado é predominante na circulação de pessoas em São Paulo. Das 42 milhões de viagens diárias realizadas na Região Metropolitana de São Paulo, 28,3 milhões são motorizadas. Destas, 15,3 milhões (54%) são realizadas por transporte coletivo (ônibus e trilhos), enquanto 13,9 milhões (46%) são realizadas por transporte individual (carros e motos). Os automóveis particulares e motocicletas transportam um percentual de pessoas muito menor se comparados ao transporte coletivo. Além disso, geram alto custo - econômico, orçamentário, social e ambiental - para toda a população. Esse custo decorre, por exemplo, (i) do tempo despendido no congestionamento; (ii) de acidentes de trânsito; (iii) poluição do ar; e (iv) do uso de recursos públicos para a manutenção do sistema viário, da rede semafórica e operação da gestão do trânsito.

Segundo a Organização das Nações Unidas, há expectativa de que a proporção atual da população mundial que vive em áreas urbanas (em torno de 55%) aumente para 70% até 2050. Nesse contexto, os problemas de mobilidade urbana das grandes cidades como São Paulo tendem a se tornar mais complexos, uma vez que a demanda por esse serviço deve aumentar. Nesse cenário, desenhar novas políticas e formas inovadoras e sustentáveis de mobilidade urbana, com efeitos redistributivos e ambientais positivos, será essencial para o futuro de São Paulo.

Para que possamos debater e construir coletiva e democraticamente alternativas para a mobilidade urbana, é essencial que dados e informações sobre o tema sejam divulgados de forma simples e objetiva. Nesse sentido, a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos, com apoio da Frente Nacional de Prefeitos, apresentou em 2018 uma série de Propostas para o Transporte Público e a Mobilidade Urbana Sustentável no Brasil¹. Entre as medidas está a criação de um Programa de Transparência para o Transporte Público, cujo objetivo é garantir à população o

¹ https://diariodotransporte.com.br/wp-content/uploads/2018/08/carta_candidaturas_WEB.pdf



VEREADOR DANIEL ANNENBERG

acesso simples aos dados sobre oferta, demanda, receitas e custos do transporte por ônibus. A proposta enfatiza a importância do acesso à informação para se estabelecer uma discussão transparente com a sociedade sobre a qualidade dos serviços e tarifas pagas pelos usuários.

A importância da transparência também é reconhecida pelos marcos legais federal e municipal de mobilidade urbana. A gestão democrática e o controle social são objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana e do Plano Municipal de Mobilidade Urbana de São Paulo. O PlanMob/SP, instituído em 2016, é o instrumento de planejamento e gestão da Política Municipal de Mobilidade Urbana de São Paulo (PMMU), cuja finalidade é orientar as ações do Município até 2031.

Para que o debate sobre mobilidade urbana seja democrático e transparente, é preciso que, além de dados sobre o transporte coletivo, a sociedade e o Poder Público disponham também de dados e informações sobre os impactos econômicos e custos orçamentários associados ao transporte motorizado individual. Eles envolvem tanto gastos públicos necessários para manutenção e expansão da infraestrutura de mobilidade urbana quanto gastos decorrentes das externalidades negativas geradas pelos diferentes modos de transporte. Reconhecendo a relevância desse tipo de diagnóstico, a Associação Nacional dos Transportes Públicos (ANTP), por meio do Sistema de Informação da Mobilidade Urbana (SiMob²), desenvolveu metodologia para estimar tais dados e informações. A Associação divulga relatórios anuais que apresentam a estimativa do custo público associado ao transporte individual para o conjunto de cidades brasileiras com mais de 60 mil habitantes.

Reconhecendo também a relevância desse tipo de diagnóstico, este projeto propõe que sejam produzidos e divulgados dados dessa natureza sobre o Município de São Paulo, com o objetivo de promover a transparência acerca dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços de mobilidade urbana e, dessa forma, contribuir para o desenvolvimento e gestão democrática da Política Municipal de Mobilidade Urbana.

² <http://www.antp.org.br/sistema-de-informacoes-da-mobilidade/apresentacao.html>