



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

49º GV - VEREADOR PROFESSOR TONINHO VESPOLI

PROJETO DE LEI Nº /2021

Altera 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, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º - Fica acrescido § 5º e § 6º ao art. 2º da Lei nº 14.488 de 19 de julho de 2007 com a seguinte redação:

“Art. 2º...

(...)

§ 5º - *Deverão ser destinados no mínimo 90% (noventa por cento) dos recursos do fundo de que trata a presente lei à investimento em mobilidade ativa e transporte público.*

§ 6º - *Do montante dos recursos de que trata o parágrafo anterior, no mínimo 50% (cinquenta por cento) deverão ser investidos exclusivamente em mobilidade ativa.*

Art. 2º - Para fins desta lei, considera-se investimentos em mobilidade ativa, aqueles aplicados em:

I - calçadas, passarelas e quaisquer outros tipos de estruturas destinadas ao deslocamento exclusivo de pedestres.

II - ciclovias, ciclofaixas, bicicletários e quaisquer outros tipos de estruturas destinados ao deslocamento exclusivo de bicicletas.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

49º GV - VEREADOR PROFESSOR TONINHO VESPOLI

III - calçadas, calçadas partilhadas, calçadas compartilhadas e outros tipos de estruturas destinadas ao deslocamento de pedestres e bicicletas.

Art. 3º - As despesas decorrentes com a execução desta Lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 4º - Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões,

Às comissões competentes.

PROFESSOR TONINHO VESPOLI

Vereador (PSOL)



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

49º GV - VEREADOR PROFESSOR TONINHO VESPOLI

JUSTIFICATIVA

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



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

49º GV - VEREADOR PROFESSOR TONINHO VESPOLI

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.)



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

49º GV - VEREADOR PROFESSOR TONINHO VESPOLI

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.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

49º GV - VEREADOR PROFESSOR TONINHO VESPOLI

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

Sala das Sessões,

Às comissões competentes.

PROFESSOR TONINHO VESPOLI
Vereador (PSOL)