



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

**CONSULTORIA TÉCNICA DA COMISSÃO DE TRÂNSITO,
TRANSPORTE E ATIVIDADE ECONÔMICA**

ANÁLISE PRÉVIA DO PLANO DE METAS 2021-24 – TRÂNSITO E TRANSPORTE

AUTOR:

**FERNANDO T.H.F. MACHADO
CONSULTOR TÉCNICO LEGISLATIVO**

SGP-53



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

ANÁLISE PRÉVIA DO NOVO PLANO DE METAS 2021-24 (TRÂNSITO E TRANSPORTE)

Esta Consultoria Técnica realizou a análise prévia do Plano de Metas 2021-24 divulgado no site da Prefeitura Municipal. Destaca-se a importância do Plano de Metas 2021-24 em virtude da magnitude de investimentos públicos planejados: R\$ 29.966.431.000,00 no período de 4 anos de vigência do referido Plano.

No âmbito desta Comissão, a área de Trânsito e Transporte está contemplada nas metas do Eixo “São Paulo Ágil” (metas nº 37 a nº 48), com custo total estimado em R\$ 5.111.400.000,00. Não foram identificadas metas contemplando as categorias do transporte por Táxi, Aplicativos e Transporte Escolar (esta última categoria só apareceu indiretamente na meta nº 39 – Iniciativa “a”: “Implantar 2 projetos de rotas escolares”).

Há, portanto, oportunidade para eventuais questionamentos desta Comissão sobre a possível inclusão dessas categorias, que compõe o sistema de transporte, no Plano de Metas 2021-24.

A Secretaria Municipal de Mobilidade e Transporte (SMT) aparece como responsável por diversas metas do Eixo “São Paulo Ágil” (metas nº 37 a nº 48). Entretanto, não há nenhuma meta relativa ao reforço de pessoal da referida Secretaria no Plano de Metas 2021-24.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Levantamento no site da Prefeitura indicou que a SMT contava em dezembro de 2020 com apenas 58 servidores próprios (cerca de 0,05% dos 115.416 servidores municipais). Há, portanto, oportunidade para eventuais questionamentos desta Comissão sobre a aparente desproporção entre a quantidade e complexidade das metas que a SMT gerenciará e seus escassos recursos humanos próprios.

Em geral, observa-se que o mesmo não está regionalizado: quando se fala em implantar novas unidades de Saúde, por exemplo, falta detalhar onde estarão e qual será sua capacidade operacional (população coberta, atendimentos potenciais, etc).

Também não consta a estimativa do custo de cada meta ou a necessidade, ou não, de contratação de novos servidores públicos para seu atendimento. A versão inicial do Plano apresenta apenas a estimativa de custo por “Objetivo Estratégico” (por exemplo, “SP Justa e Inclusiva”) e por “Eixo” (por exemplo, “Reduzir a pobreza e ampliar o acesso a direitos da população mais vulnerável da cidade de São Paulo”).

O Plano, divulgado no site da Secretaria de Governo, apresentou arquivos em “PDF” (“Plano Inicial”, “Iniciativas” e “Metas”) e um arquivo em “.xlsx” (Metas e Iniciativas). O arquivo em “.xlsx” por vezes apresenta alguns detalhes a mais em relação a cada meta, mas sem apresentar custos.

As metas não mencionam qual a porcentagem de cada meta em relação ao problema geral focalizado no Plano. Por exemplo, a meta 11 (“Beneficiar 27.000 famílias com urbanização em assentamentos precários”); quantas famílias vivem



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

atualmente em assentamentos precários? Quanto a regularização de 27 mil famílias resolverá em relação a todas as famílias que vivem atualmente em assentamentos precários)? Quanto custará essa meta? Também não há regionalização: qual a distribuição geográfica destas 27 mil famílias beneficiadas pela meta?

Também não há indicação clara de que o Plano foi concebido com vistas ao enfrentamento de uma situação pós-pandemia, em que os efeitos do distanciamento social, do aumento do desemprego e queda da renda da população, com consequente queda de arrecadação da Prefeitura, ainda serão sentidos por vários anos. Desse modo, sua análise pode ficar prejudicada, do ponto de vista técnico.

Sugere-se, portanto, a inclusão desses dados e cenários no novo Plano de Metas 2021-24, bem como a solicitação das informações pertinentes ao Executivo. Sem esses dados, será prejudicada a análise concreta de cada meta referida no Plano.

A seguir, são analisadas algumas metas específicas, com fins de possibilitar aos Vereadores da Comissão elementos para discussão do referido Plano de Metas:

- **Meta 37:** “Reduzir o índice de mortes no trânsito para 4,5 por 100 mil habitantes”: a explicação da redução de 6 para 4,5 mortes por 100 mil habitantes menciona que haverá redução da “velocidade máxima regulamentada de 50 Km/h para 40 Km/h em 24 vias”, mas não explicita quais são essas vias e se será feita consulta prévia à população. Não há explicitação dos custos da meta e quais regiões da cidade serão mais ou menos impactadas.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- **Meta 38:** “Realizar a manutenção de 1.500.000 metros quadrados de calçadas”. Só foi informado que “Os critérios utilizados para escolha das calçadas levaram em consideração as denúncias no SP156, densidade de viagens a pé e atendimento a equipamentos públicos.”. Quanto esses 1,5 milhão de metros quadrados representam no total de calçadas com problemas de manutenção na cidade? Não há explicitação dos custos da meta e quais regiões da cidade serão mais ou menos impactadas.

- **Meta 39:** “Implantar 9 projetos de redesenho urbano para pedestres, com vistas à melhoria da caminhabilidade e segurança, em especial, das pessoas com deficiência, idosos e crianças”: Também não há explicitação dos custos da meta e quais regiões da cidade serão mais ou menos impactadas.

- **Meta 40:** “Implantar 6 Territórios CEU”: de acordo com a explicação, os Territórios CEU são “planos de intervenção urbana de maneira participativa com a comunidade do entorno dos Centros Educacionais Unificados, tendo estes como unidade nuclear do desenvolvimento local.”. Não há explicitação dos custos da meta e quais CEUs serão alvo das intervenções mencionadas.

- **Meta 41:** “Implantar 300 quilômetros de estruturas cicloviárias”: também não há explicitação dos custos da meta e quais regiões da cidade serão mais ou menos impactadas.

- **Meta 42:** “Implantar o Aquático - Sistema de Transporte Público Hidroviário, na represa Billings”: não há explicitação dos custos da meta e da quantidade de potenciais usuários desse novo Sistema de Transporte.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

- **Meta 43:** “Implantar o BRT (Bus Rapid Transit) da Zona Leste” – também não há explicitação dos custos da meta e da quantidade de potenciais usuários desse Sistema de Transporte.

- **Meta 44:** “Implantar 40 quilômetros de novos corredores de ônibus”. Esta é uma das únicas metas que identifica o que será implantado: Corredor Itaquera - Líder; Corredor Celso Garcia; Corredor Itaim - São Mateus; Corredor Miguel Yunes; e Corredor Nossa Senhora do Sabará. Não há indicação do custo dessa meta.

- **Meta 45:** “Implantar 4 novos terminais de ônibus”: Esta também constitui uma das únicas metas que identifica o que será implantado: Terminal Jardim Miriam; Novo Terminal São Mateus; Novo Terminal Itaquera; Terminal Itaim.

- **Meta 46:** “Implantar 50 quilômetros de faixas exclusivas de ônibus”: não há explicitação dos custos da meta e quais regiões da cidade serão impactadas.

- **Meta 47:** “Aumentar em 420 quilômetros a extensão de vias atendidas pelo Sistema Municipal de Ônibus”: não há explicitação dos custos da meta e quais regiões da cidade serão impactadas.

- **Meta 48:** “Garantir que 100% dos ônibus da frota operacional estejam equipados com ar-condicionado, acesso à internet sem fio e tomadas USB para recarga de dispositivos móveis”: Não há indicação do custo dessa meta, que correrá por conta dos concessionários do Sistema de Transporte Coletivo no Município, assim como o



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

complemento dessa meta: “. Entregar 4.000 novos ônibus para a frota do transporte público municipal.”.

- **Meta 57:** “Alcançar 20 mil pontos de acesso públicos à internet sem fio, priorizando a cobertura nos territórios mais vulneráveis”: A explicação da meta informa que “Os pontos serão implantados em equipamentos e serviços públicos municipais, incluindo os ônibus. Está disponível atualmente em 1.088 pontos do Programa Wi-Fi Livre SP, além de 4.551 ônibus.”. Não há explicitação dos custos dessa meta.

- **Meta 66:** “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”: Não há indicação do custo dessa meta, que correrá por conta dos concessionários do Sistema de Transporte Coletivo no Município.

É o Relatório.

São Paulo, 8 de abril de 2021.

FERNANDO T.H.F. MACHADO - CONSULTOR TÉCNICO LEGISLATIVO
(e-mail: fthfmachado@saopaulo.sp.leg.br)