

São Paulo, 20 de outubro de 2022

Presente

Ref.: Análise, avaliação e elaboração de alterações
sobre o Plano Diretor Estratégico (PDE) do município
de São Paulo.

São Paulo, uma cidade globalizada que abriga 12 milhões de habitantes, sendo a mais populosa do Brasil e do Hemisfério Sul, além de ser o principal centro cultural, financeiro, corporativo e mercantil do país e América Latina. É uma Capital de extrema importância econômica, histórica e influenciadora, que já foi considerada em 2016 a cidade brasileira mais influente no cenário global, tomando a posição #11 no ranking geral, o que a torna uma referência em diversos temas para outros municípios no Brasil e ao redor do globo, entre os quais seu planejamento urbano.

No atual presente o município de São Paulo recebe o momento de rever e analisar seu planejamento urbano por meio da revisão do plano diretor estratégico, artigo previsto em lei. Sendo esta uma excelente oportunidade para refletir na cidade que queremos para o futuro, buscar planejar uma cidade mais moderna, equilibrada, resiliente, inclusiva, ambientalmente responsável, produtiva, eficiente e com qualidade de vida que disponha a seus cidadãos.

Em base ao entendimento de que as cidades são organismos vivos que servem como habitat para o ser humano, e considerando previsões da ONU onde indicam até 2050 70% da população mundial viverá em cidades. Entendo que o espaço urbano planejado deve atender as necessidades vitais e de desenvolvimento dos seres que ali vivem em equilíbrio com o meio ambiente, provendo condições para uma vida digna e de qualidade, o que contribui para a redução das desigualdades sociais oferecendo trabalho decente e crescimento econômico, além da conscientização ambiental. Opiando nesta retórica e em base as ODS (Objetivos de Desenvolvimento Sustentável) fomentadas pela ONU e firmado pelo Brasil, que são 17 indicadores globais para o desenvolvimento sustentável como: Erradicação da pobreza; Fome zero e agricultura sustentável; Saúde e bem-estar; Educação de qualidade; Igualdade de gênero; Água potável e saneamento; Energia Limpa e acessível; Trabalho decente e crescimento econômico; Indústria, inovação e infraestrutura; Redução das desigualdades; Cidades e comunidades sustentáveis; Consumo e produção responsáveis; Ação contra a mudança global do clima; Vida na água; Vida Terrestre; Paz, justiça e instituições eficazes; Parcerias e meios de implementação. Tendo as cidades como o principal palco para atingir tais objetivos, apresento uma série de sugestões para alterações do texto da lei do plano diretor de São Paulo, que visa aperfeiçoar e assumir a responsabilidade de prover seu desenvolvimento urbano sustentável.

Para melhor leitura explico que o texto original da lei estará escrito na cor "black", a sugestão de alteração ou inclusão de texto em "cyan" e a justificativa em "red".

Boa leitura!

RODRIGO LUCO



- Brasileiro, São Paulo/Brasil, e Chileno – 1983
- Especialista em Planificació Urbana y Territorial, Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) – 2012
- Pós-Graduado em Direito Urbanístico e Ambiental, Faculdade de Direito de Sorocaba (FADI) – 2011
- Arquiteto Urbanista, Universidade Paulista (UNIP) – 2008
- Professor, Universidade de Sorocaba – 2012/2013
- Diretor Urbanismo, IAB Sorocaba – 2012/2014
- Sócio Diretor na LUCO Arquitetura e Urbanismo LTDA. – 2017
- E-mail: rluco@rodrigolucuarquitetura.com.br
- Cel.: +55 11 948372022

SMART CITIES

Título I - Da Abrangência, Dos Conceitos, Princípios e Objetivos

Art. 1 Esta lei dispõe sobre a Política de Desenvolvimento Urbano, o Sistema de Planejamento Urbano e o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo e aplica-se a totalidade do seu território.

Sugestão de texto:

Esta lei dispõe sobre a Política de Desenvolvimento Urbano, o Plano Municipal de Smart City, o Sistema de Planejamento Urbano e o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo e aplica-se a totalidade do seu território.

Justificativa:

tendo em vista os avanços nos estudos de implementação de cidades inteligentes ao redor do mundo, é imperativo que conste na Revisão do PDE um plano municipal de implementação de smart city.

CONSTRUÇÃO EFICIENTE / DESENVOL. SUSTENTÁVEL

Título II - Da Ordenação Territorial

Art.14 A Macroárea de Qualificação da Urbanização é caracterizada pela existência de usos residenciais e não residenciais instalados em edificações horizontais e verticais, com um padrão médio de urbanização e de oferta de serviços e equipamentos.

VII- estímulo à provisão habitacional de interesse social para a população de baixa renda, incluindo pessoas que ocupam logradouros e praças públicas, de forma a contribuir para a redução do déficit habitacional.

Sugestão de texto:

VII - estímulo à provisão habitacional de interesse social, priorizando construções sustentáveis eficientes para a população de baixa renda, incluindo pessoas que ocupam logradouros e praças públicas, de forma a contribuir para a redução do déficit habitacional existente e garantir o direito a qualidade de vida.

Justificativa:

Uma construção sustentável eficiente incorpora a adequação ambiental, a viabilidade econômica e a justiça social em todas suas etapas do seu ciclo de vida, ou seja, desde a fase de concepção, construção, uso e manutenção; até possivelmente em um processo de demolição. Este tipo de construção por fazer o uso de processos industriais otimiza o tempo de obra e entrega uma edificação passível de classificação de eficiência elevando a qualidade da moradia, além de trazer uma série de benefícios como a minimização do uso de recursos naturais e da geração de poluição, o desenvolvimento da economia local e a formalidade nas relações de trabalho, e o aumento da eficiência no uso de recursos financeiros na construção e valorização do imóvel pelo mercado. Investir em eficiência das edificações apresenta oportunidades econômicas sociais e ambientais, edificações eficientes são um dos principais fatores para a criação de cidades sustentáveis e para o cumprimento das metas de desenvolvimento sustentável acordadas pelos governos sejam cumpridas.

Art.15. inciso I - fortalecer as capacidades de proteção social a partir de melhorias nas condições de vida, de convivência e de acesso às políticas públicas;

Sugestão de texto I:

fortalecer as capacidades de proteção social a partir de melhorias urbanas nas áreas vulneráveis, promovendo condições de vida, de convivência e de acesso às políticas públicas;

Justificativa:

Ao oferecer condições urbanas de qualidade como o acesso a serviços de saneamento, água, energia, mobilidade, educação, saúde, trabalho, cultura e meio ambiente; se entrega ambiente urbano suficiente para que seus cidadãos se desenvolvam e possam contribuir com a sociedade e economia local. Além de conhecerem seus direitos e ter maior participação nas tomadas de decisões de políticas públicas.

Art.15. inciso V- promover a construção de habitação de interesse social.

Sugestão de texto V:

Promover a construção de Habitação de Interesse Social, priorizando construções sustentáveis eficientes.

Justificativa:

Uma construção sustentável eficiente incorpora a adequação ambiental, a viabilidade econômica e a justiça social em todas suas etapas do seu ciclo de vida, ou seja, desde a fase de concepção, construção, uso e manutenção; até possivelmente em um processo de demolição. Este tipo de construção por fazer o uso de processos industriais otimiza o tempo de obra e entrega uma edificação passível de classificação de eficiência elevando a qualidade da moradia, além de trazer uma série de benefícios como a minimização do uso de recursos naturais e da geração de poluição, o desenvolvimento da economia local e a formalidade nas relações de trabalho, e o aumento da eficiência no uso de recursos financeiros na construção e valorização do imóvel pelo mercado. Investir em eficiência das edificações apresenta oportunidades econômicas sociais e ambientais, edificações eficientes são um dos principais fatores para a criação de cidades sustentáveis e para o cumprimento das metas de desenvolvimento sustentável acordadas pelos governos sejam cumpridas.

Art. 23. Os objetivos urbanísticos estratégicos a serem cumpridos pelos eixos de estruturação da transformação urbana são os seguintes:

Acrescentar no inciso VIII:

G) Estímulo à construções sustentáveis eficientes.

Justificativa:

Uma construção sustentável eficiente incorpora a adequação ambiental, a viabilidade econômica e a justiça social em todas suas etapas do seu ciclo de vida, ou seja, desde a fase de concepção, construção, uso e manutenção; até possivelmente em um processo de demolição. Este tipo de construção por fazer o uso de processos industriais otimiza o tempo de obra e entrega uma edificação passível de classificação de eficiência elevando a qualidade da moradia, além de trazer uma série de benefícios como a minimização do uso de recursos naturais e da geração de poluição, o desenvolvimento da economia local e a formalidade nas relações de trabalho, e o aumento da eficiência no uso de recursos financeiros na construção e valorização do imóvel pelo mercado. Investir em eficiência das edificações apresenta oportunidades econômicas sociais e ambientais, edificações eficientes são um dos principais fatores para a criação de cidades sustentáveis e para o cumprimento das metas de desenvolvimento sustentável acordadas pelos governos sejam cumpridas.

INDUSTRIA 4.0

CAPITULO II- DA REGULAMENTAÇÃO DO PARCELAMENTO, USO E OCUPAÇÃO DO SOLO E DA PAISAGEM URBANA

SEÇÃO I - DAS DIRETRIZES PARA REVISÃO DA LPUOS

Art.27. inciso XLII- garantir a manutenção e ampliação das áreas industriais compatíveis com o entorno e prever a criação de novas áreas adequadas às especificidades do uso industrial, de modo a garantir a preservação do nível de emprego industrial na cidade;

Sugestão de texto XLII:

garantir a manutenção e ampliação das áreas industriais compatíveis com o entorno e prever a criação de novas áreas adequadas às especificidades do uso industrial promovendo o avanço da indústria 4.0 que atenda as necessidades do município e em especial a produção de materiais a serem utilizados pela construção civil num sistema construtivo “off-site”, de modo a garantir a preservação do nível de emprego industrial na cidade;

Justificativa:

A indústria 4.0 ou quarta revolução industrial, é um conceito que representa a automação industrial e a integração de diferentes tecnologias como a inteligência artificial, robótica, internet das coisas e computação em nuvem, com o objetivo de promover a digitalização das atividades industriais melhorando os processos e aumentando sua produtividade. Situação necessária de adequação do campo industrial no Brasil, e São Paulo pelo seu histórico pode reinventar este setor ao incentivar a construção civil industrializada (off-site) que visa a produção de edificações sustentáveis eficientes, a qualificação profissional, processo construtivo controlado e otimização dos prazos. Para isso, é importante que a indústria esteja alinhada com a demanda do consumo de habitação para prover seus insumos necessários para sua construção.

Acrescentar inciso XLIX:

Criar formas de incentivo a construção de edificações sustentáveis eficientes fazendo uso da industrialização em seus processos, estimulando a construção a seco ou do tipo “off-site”.

Justificativa:

Deve-se implementar como norma que as novas edificações, em principal as construídas pelo governo sejam sustentáveis, elaboradas de maneiras eficientes em todo o seu processo desde a concepção do projeto, execução da obra, uso e manutenção da edificação. Incentivando a construção a seco ou do tipo “off-site”, vista ser menos agressiva ambientalmente, para que o município possa dar o exemplo e cumprir com os acordos de diminuição de impacto ambiental causado pela construção civil.

ZEIS

SEÇÃO IV - DA ZONA ESPECIAL DE INTERESSE SOCIAL (ZEIS)

Art. 50. Os planos de urbanização de ZEIS 1 deverão ser formulados preferencialmente pelo Executivo, com a participação direta de seus respectivos moradores e conselhos gestores.

Acrescentar §3:

O executivo deve apresentar anualmente o plano de atuação a urbanização de ZEIS1.

Justificativa:

Para estimular a atividade do executivo no seu planejamento e execução no processo de urbanização de zonas de interesse social, e assim responder a sociedade.

Art. 51. Os planos de urbanização em ZEIS 1 devem conter, de acordo com as características e dimensão da área, os seguintes elementos:

Acrescentar inciso XIII:

Plano de mobilidade conectado a rede municipal orientado ao transporte coletivo, ao pedestre e a micromobilidade.

Justificativa:

A zona urbanizada necessita de um plano de mobilidade que a conecta de maneira eficiente internamente, dado visto que os usuários poderão não fazer uso de veículos particulares para se locomoverem, assim sendo, prever calçadas largas eficientes com acessibilidade, além de ciclovias e ciclofaixas que estejam conectados a rede municipal.

Acrescentar inciso XIV:

Sistema de conexão de alta velocidade a internet.

Justificativa:

Deve-se garantir conectividade a rede mundial de computadores de alta velocidade, haja visto que com a pandemia os trabalhos e estudos remotos se tornaram uma realidade.

Art. 52. Nas ZEIS 3 que contenham um conjunto de imóveis ou de quadras deverá ser elaborado um projeto de intervenção contendo, de acordo com as características e dimensão da área, os seguintes elementos:

Acrescentar inciso XIV:

Sistema de conexão de alta velocidade a internet.

Justificativa:

Deve-se garantir conectividade a rede mundial de computadores de alta velocidade, haja visto que com a pandemia os trabalhos e estudos remotos se tornaram uma realidade.

Art.55. Em ZEIS, o licenciamento de edificação nova ou de reforma com mudança de uso deverá atender à destinação de percentuais mínimos de área construída total para HIS 1 e HIS 2, conforme Quadro 4, anexo à presente lei.

Alterar índice Quadro 3:

Quadro 3 - Coeficientes de aproveitamento em ZEIS

ZEIS	Coeficiente de aproveitamento		
	Mínimo	Básico	Máximo
ZEIS 1	0,5	1	2,5 (a)
ZEIS 2	0,5	1	4
ZEIS 3 (b)	0,5	1	4
ZEIS 4 (c)	NA	1	2
ZEIS 5	0,5	1	4

Notas:

(a) Em situações especiais, o C.A. máximo poderá ser superado até o limite máximo de 4,0 (quatro), de acordo com o plano de urbanização de ZEIS aprovado pelo Conselho gestor de ZEIS e pela CAEHIS.

(b) Na Operação Urbana Centro o Coeficiente de Aproveitamento Mínimo é igual a 1 e máximo igual a 6.

(c) Observar a legislação estadual pertinente relativa aos mananciais.

Aumentar o coeficiente de aproveitamento para máximo 4 em ZEIS 1.

Justificativa:

Aumentando os índices do coeficiente de aproveitamento, aumenta a oferta de unidades por empreendimento estimulando o adensamento populacional e aumenta a viabilidade econômica se tornando o investimento mais atraente.

Alterar índice Quadro 4:

Quadro 4 - Percentuais de área construída total por usos residenciais e não residenciais em ZEIS

Tipo de ZEIS	HIS 1	HIS 2	HMP	Usos R e nR
ZEIS 1, ZEIS 2, ZEIS 3, ZEIS 4	No mínimo 60%	Permitido	No máximo 20%	
ZEIS 5	Mínimo 40%		Permitido	No máximo 40%

Aumentar para 50% índice de HMP e Usos R e nR, em ZEIS 1, 2, 3 e 4.

Justificativa:

Atualizando os índices e permitido outros usos, aumenta a diversidade de usuários no empreendimento e a viabilidade do empreendimento.

ZONAS DE EIXO

SEÇÃO VIII - DOS EIXOS DE ESTRUTURAÇÃO DA TRANSFORMAÇÃO URBANA

Art. 76. As áreas de influência dos eixos delimitados nos Mapas 3 e 3A contêm quadras inteiras e são determinadas segundo as capacidades e características dos modais:

I - nas linhas de trem, metrô, monotrilho, Veículos Leves sobre Trilhos (VLT) e Veículos Leves sobre Pneus (VLP) elevadas, contém:

a) quadras internas as circunferências com raio de 400m (quatrocentos metros) centradas nas estações;

Sugestão de texto:

a) quadras internas as circunferências com raio de **600m** (seicentos metros) centradas nas estações; e

Justificativa:

Com maior oferta de áreas sobre influência dos eixos, tende a diminuir o valor do terreno que por sua vez diminui o custo da unidade.

b) quadras alcançadas pelas circunferências citadas na alínea anterior e internas às circunferências, centradas nos mesmos pontos, com raio de 600m (seicentos metros);

Sugestão de texto:

b) quadras alcançadas pelas circunferências citadas na alínea anterior e internas às circunferências, centradas nos mesmos pontos, com raio de **800m** (oitocentos metros);

Justificativa:

Com maior oferta de áreas sobre influência dos eixos, tende a diminuir o valor do terreno que por sua vez diminui o custo da unidade.

II - nas linhas de Veículos Leves sobre Pneus (VLP) não elevadas e nas linhas de corredores de ônibus municipais e intermunicipais com operação em faixa exclusiva à esquerda do tráfego geral, contêm as quadras internas às linhas paralelas ao eixo das vias distanciadas 150m (cento e cinquenta metros) do eixo e as quadras alcançadas por estas linhas e inteiramente contidas entre linhas paralelas ao eixo das vias distanciadas 300m (trezentos metros) do eixo;

Sugestão de texto:

II - nas linhas de Veículos Leves sobre Pneus (VLP) não elevadas e nas linhas de corredores de ônibus municipais e intermunicipais com operação em faixa exclusiva à esquerda do tráfego geral, contêm as quadras internas às linhas paralelas ao eixo das vias distanciadas **300m (trezentos metros)** do eixo e as quadras alcançadas por estas linhas e inteiramente contidas entre linhas paralelas ao eixo das vias distanciadas 450m (quatrocentos e cinquenta metros) do eixo;

Justificativa:

Com maior oferta de áreas sobre influência dos eixos, tende a diminuir o valor do terreno que por sua vez diminui o custo da unidade.

§ 1º Ficam excluídas das áreas de influência dos eixos:

I - as Zonas Exclusivamente Residenciais - ZER;

II - as Zonas de Ocupação Especial - ZOE;

Sugestão de texto:

Retirar as zonas ZER e ZOE das excluídas das áreas de influência dos eixos.

Estabelecer parâmetros de ocupação nas zonas de influência menores ou iguais as outras zonas.

Justificativa:

Com maior oferta de áreas sobre influência dos eixos, tende a diminuir o valor do terreno que por sua vez diminui o custo da unidade.

Art. 77. As áreas de influência dos eixos poderão ter seus limites revistos pela legislação de parcelamento de uso e ocupação do solo - LPUOS, com base em estudos que considerem:

VI - a revisão dos perímetros de forma que:

a) nas áreas de influência correspondentes às estações de trem, metrô, monotrilho, VLT e VLP elevadas, incluam quadras num raio de 600m (seiscentos metros) das estações;

b) nas áreas de influência correspondentes aos corredores de ônibus e VLT em nível, incluam quadras contidas na faixa definida por linhas paralelas a 300m (trezentos metros) do eixo das vias.

Sugestão de texto:

a) nas áreas de influência correspondentes às estações de trem, metrô, monotrilho, VLT e VLP elevadas, incluam quadras num raio de **800m (oitocentos metros)** das estações;

b) nas áreas de influência correspondentes aos corredores de ônibus e VLT em nível, incluam quadras contidas na faixa definida por linhas paralelas a **450m (quatrocentos e cinquenta metros)** do eixo das vias.

Justificativa:

Com maior oferta de áreas sobre influência dos eixos, tende a diminuir o valor do terreno que por sua vez diminui o custo da unidade.

PAISAGEM URBANA

SEÇÃO IX - DAS DIRETRIZES PARA O ORDENAMENTO DA PAISAGEM

Art. 86. Para garantir as ações públicas e privadas relacionadas ao ordenamento e proteção da paisagem, a Prefeitura deverá elaborar Plano de Ordenamento e Proteção da Paisagem do território municipal, preferencialmente de forma articulada com os municípios vizinhos.

Sugestão de texto:

Para garantir as ações públicas e privadas relacionadas ao ordenamento e proteção da paisagem, a Prefeitura deverá elaborar Plano de Ordenamento e Proteção da Paisagem do território municipal, que dispõe de diretrizes para o desenho da paisagem urbana em que caracteriza, preserva e valoriza a identidade do município em equilíbrio com o meio ambiente, e preferencialmente de forma articulada com os municípios vizinhos.

Justificativa:

Deve-se criar um plano de paisagem urbana que orienta o desenho do espaço público a ser urbanizado ou reurbanizado, em especial para as zonas de estruturação e transformação urbana, e ZEIS. Para que o ambiente urbano atenda os requisitos de qualidade de vida, oferecendo um espaço equilibrado entre a mobilidade, economia local e paisagismo. Neste plano deve-se contemplar a legislação e modelos de projeto de paginação de calçada e acabamentos, mobiliário urbano, espécies de paisagismo, permeabilidade, iluminação pública, galerias de infraestrutura urbana, pontos de encontro, espaços de lazer, espaços comerciais, acessibilidade, ciclovia, faixas exclusivas, paradas de transporte público, comunicação visual, entre outros integrantes que constituem a “rua”... Considerando a relevância e a diversidade do patrimônio cultural e social, a arquitetura, traçado das ruas, geografia, economia local e meio ambiente.

A Prefeitura deverá desenvolver, aplicar e oferecer a população modelos de projetos para: rua para pedestres; rua compartilhada; rua de bairro; avenidas e bulevares; garantindo acessibilidade universal; calçadas, refúgio para pedestre; travessia para pedestre; cruzamentos; iluminação pública; rede cicloviária; rede de motoristas; transporte de cargas; paradas de transporte coletivo; sinalização orientativa; infraestrutura verde.

Art. 88. São diretrizes específicas para o ordenamento e a gestão da paisagem:

VIII - promover ações de melhoria da paisagem urbana nos espaços públicos, em especial o enterramento do cabeamento aéreo, a arborização urbana, o alargamento, qualificação e manutenção de calçadas, em atendimento às normas de acessibilidade universal, dentre outras medidas que contribuam para a promoção da cultura da sustentabilidade e garantam o direito à cidade;

Sugestão de texto:

VIII - Promover ações de melhoria da paisagem urbana nos espaços públicos, em especial o enterramento do cabeamento aéreo, a arborização urbana e paisagismo, o alargamento, qualificação e manutenção de calçadas, em atendimento às normas de acessibilidade universal, zonas de encontro, de descanso e econômicas, comunicação visual, dentre outras medidas que contribuam para a promoção da cultura da sustentabilidade e garantam o direito à cidade e qualidade de vida;

Justificativa:

A prefeitura deve orientar o desenho do espaço público a ser urbanizado ou reurbanizado para promover sua identidade municipal oferecendo um padrão de qualidade de paisagem urbana para todo seu território

SEÇÃO IV - DA COMISSÃO DE PROTEÇÃO À PAISAGEM URBANA

Art. 331. Cabem à Comissão de Proteção à Paisagem Urbana - CPPU, órgão colegiado do Sistema de Planejamento e Gestão Democrática do Município, as seguintes competências:

Acrescentar inciso IX:

Elaborar normas e projeto padrão do desenho da paisagem urbana que caracteriza e valoriza o município.

Justificativa:

A comissão deve criar um plano de paisagem urbana que orienta o desenho do espaço público a ser urbanizado ou reurbanizado, em especial para as zonas de requalificação urbana e ZEIS. Para que o ambiente urbano atenda os requisitos de qualidade de vida, oferecendo um espaço equilibrado entre a mobilidade, economia local e paisagismo. Neste plano deve-se contemplar a legislação e modelos de projeto de paginação de calçada e acabamentos, mobiliário urbano, espécies de paisagismo, permeabilidade, iluminação pública, galerias de infraestrutura urbana, pontos de encontro, espaços de lazer, espaços comerciais, acessibilidade, ciclovia, faixas exclusivas, paradas de transporte público, comunicação visual, entre outros integrantes que constituem a "rua"... Considerando a relevância e a diversidade do patrimônio cultural e social, a arquitetura, traçado das ruas, geografia, economia local e meio ambiente.

MOBILIDADE

Título III - Da Política e dos Sistemas Urbanos e Ambientais

Capítulo V- Da Política e do Sistema de Mobilidade

Art. 227. Os objetivos do Sistema de Mobilidade são:

V- Melhoria das condições de integração entre os diferentes modais de transporte;

Sugestão de Texto:

V- Melhoria das condições de integração entre os diferentes modais de transporte, tais como o público coletivo, os não motorizados, o transporte individual privado remunerado e o coletivo privado rotineiro de passageiros.

Justificativa:

A integração dos meios de transporte coletivo juntamente com os de transporte individual privado (uber/ 99 / cabify), é uma realidade que precisa urgentemente ser implementada. Hoje mais 25 milhões de pessoas utilizam Uber no Brasil, acredita-se que pelo menos 5 milhões esteja na cidade de São Paulo, grande parte desse número utiliza a tarifa de integração metro-Uber, para otimizar seu tempo de mobilidade da cidade.

A realidade hoje, é que grande parte dos motoristas levam multas ao tentar buscar passageiros em estações e muitos optam por cancelar a viagem.

Art. 228. Os programas, ações e investimentos, públicos e privados, no Sistema de Mobilidade devem ser orientados segundo as seguintes diretrizes:

IV- Promover os modos não motorizados como meio de transporte urbano, em especial o uso de bicicletas, por meio da criação de uma rede estrutural cicloviária.

Sugestão de texto:

IV- Promover os modos não motorizados que compõem a micromobilidade como meio de transporte urbano, em especial o uso de bicicletas, por meio da criação de uma rede estrutural cicloviária.

Justificativa:

A micromobilidade são meios de transporte motorizados de forma elétrica ou não, criados para percorrer pequenas distâncias melhorando a mobilidade urbana.

V- Promover a integração entre os sistemas de transporte público coletivo e os não motorizados e entre estes e o transporte coletivo privado rotineiro de passageiros.

Sugestão de Texto:

V- Promover a integração entre os sistemas de transporte público coletivo, os não motorizados, o transporte individual privado remunerado e o coletivo privado rotineiro de passageiros.

Justificativa:

A integração dos meios de transporte coletivo juntamente com os de transporte individual privado (uber/ 99 / cabify), é uma realidade que precisa urgentemente ser implementada. Hoje mais 25 milhões de pessoas utilizam Uber no Brasil, acredita-se que pelo menos 5 milhões esteja na cidade de São Paulo, grande parte desse número utiliza a tarifa de integração metro-Uber, para otimizar seu tempo de mobilidade da cidade.

A realidade hoje, é que grande parte dos motoristas levam multas ao tentar buscar passageiros em estações e muitos optam por cancelar a viagem.

Art.240 -O Município regulamentará através de instrumentos específicos:

Acrescentar onde couber:

Serviço de transporte individual privado remunerado de passageiros intermediado por plataformas digitais.

Justificativa:

Não consta que o município o modal de transporte individual de passageiros.

Acrescentar onde couber:

Serviço de entrega por meio de plataforma tecnologia.

Justificativa:

As entregas feitas hoje através das plataformas de aplicativo, não podem ser consideradas como serviço de motofrete.

Art. 248. O Sistema Cicloviário é caracterizado por um sistema de mobilidade não motorizado e definido como o conjunto de infraestruturas necessárias para a circulação segura dos ciclistas e de ações de incentivo ao uso da bicicleta.

Sugestão de texto:

O Sistema Cicloviário é caracterizado por um sistema de mobilidade não motorizado podendo também ser utilizado para incentivo de micromobilidade e definido como o conjunto de infraestruturas necessárias para a circulação segura dos ciclistas e de ações de incentivo ao uso da bicicleta e micromobilidade.

Parágrafo único: micromobilidade é uma categoria de veículos que devem pesar menos de 500 kg, possuírem motor elétrico e ser utilizado como propósito de transporte, em especial para curtas distâncias.

Justificativa:

Com o aparecimento de meios de transportes alternativos como patinetes, se faz necessário a alteração do texto, no sentido de adequar o Sistema Cicloviário a esses novos meios motorizados, como meio facilitador da mobilidade urbana, como as e-bike, patinetes, hoverboards, velomobiles, skates motorizados, monociclos, triciclos, triciclos, motonetas, scooters, motocicletas.

Art.249. São componentes do Sistema Cicloviário:

Acrescentar inciso VII:

Sistema de compartilhamento de micromobilidade.

Justificativa:

Fomentar a micromobilidade.

Art.252. Os programas, ações e investimentos,públicos e privados, no sistema cicloviário deverão estar acompanhados de campanhas de conscientização e incentivo do uso de transportes não motorizados.

Sugestão de Texto:

Art.252. Os programas, ações e investimentos,públicos e privados, no sistema cicloviário deverão estar acompanhados de campanhas de conscientização e incentivo do uso de transportes não motorizados e micromobilidade.

Justificativa:

incentivar igualmente a micromobilidade para melhor mobilidade urbana.

Atenciosamente,

Rodrigo Luco
Arquiteto Urbanista
CAU A54626-7