



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

**SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR**  
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

**COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO  
AMBIENTE**

**PRESIDENTE: RUBINHO NUNES**

15ª AUDIÊNCIA PÚBLICA DO PL 127/23  
LOCAL: CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO  
DATA: 02 DE MAIO DE 2023

**OBSERVAÇÕES:**

- Notas taquigráficas sem revisão
- Manifestação fora do microfone
- Exibição de imagens

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Com a presença dos Srs. Vereadores Marlon Luz, Rodrigo Goulart, Sansão Pereira, e na qualidade de Vice-Presidente da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, declaro abertos os trabalhos da 19ª audiência pública de 2023, sendo a 15ª audiência pública ao PL 127/2023, PDE Executivo, Ricardo Nunes. Dispõe sobre a revisão intermediária do Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo, aprovado pela Lei nº 16.050 de 31/07/2014, nos termos da previsão de seu artigo 4º.

Informo que essa reunião está sendo transmitida ao vivo através do endereço: [www.saopaulo.sp.leg.br/transparência/auditorios-online/](http://www.saopaulo.sp.leg.br/transparência/auditorios-online/); pela TV Câmara São Paulo, canal digital 8.3; e pelos canais da Câmara Municipal de São Paulo no YouTube e no Facebook. Esta audiência vem sendo publicada desde o dia 5 de abril, no Diário Oficial da Cidade; dia 7 de abril, no jornal *O Estado de S. Paulo*; e dia 8 de abril, no jornal *Folha de S. Paulo*.

As inscrições para participação do público foram abertas no site da Câmara Municipal, em 12 de abril, devendo os inscritos pelo site participar pela plataforma *on-line*. O público presente que desejar se manifestar deve se inscrever com a secretaria da Comissão. Cada inscrito terá três minutos para se manifestar. Todo mundo que quiser falar, hoje, no microfone, por favor, se inscreva no cantinho com Inamar ou Aparecido.

Registro a presença da nossa Colega Vereadora Silvia da Bancada Feminista.

Foram convidados para esta audiência os Srs.: Marcos Duque Gadelho, Secretário Municipal de Urbanismo e Licenciamento, representado pelo Sr. Fernando Henrique Gasperini, Diretor de Planurb e Sr. Gustavo de Lucca, arquiteto; Ricardo Teixeira, Secretário Municipal de Mobilidade e Trânsito, representado pelo Sr. Leonardo Zveibil, assessor técnico. Também foi convidada a Secretária Municipal da Pessoa com Deficiência, a Sra. Silvia Regina Grecco, representada pelos Srs. Flávio Fenólio, chefe de gabinete e João Carlos da Silva, arquiteto de Coordenação de Acessibilidade e Desenho Universal; Dr. Marcus Vinícius Monteiro dos Santos, Promotor Secretário, do Ministério Público do Estado de São Paulo; e o Dr. Florisvaldo Antônio Fiorentino Júnior, Defensor Público Geral, da Defensoria Pública Geral.

Para iniciar os nossos trabalhos, nesta audiência pública, desejo uma boa noite a todos. Gostaria de registrar a presença de uma bancada de motoristas de aplicativos que estão presentes. Convido Sr. Fernando Gasperini para fazer uma apresentação sobre o projeto.

**O SR. FERNANDO HENRIQUE GASPERINI** – Boa tarde a todos os presentes a esta audiência sobre mobilidade.

Nós sempre trazemos esta apresentação, que traz primeiro um panorama do processo participativo realizado no âmbito do Executivo Municipal e, depois, entramos um pouco mais no tema de cada audiência pública.

- O orador passa a se referir a imagens exibidas na tela de projeção.

**O SR. FERNANDO HENRIQUE GASPERINI** – Esta é a estrutura da apresentação: introdução; linha do tempo; processo participativo da etapa 3, etapa final de desenvolvimento da revisão do Plano Diretor; e aspectos relativos ao projeto de lei.

Essa revisão do Plano Diretor Estratégico está prevista no artigo 4º do atual Plano Diretor. Ela é uma revisão intermediária. Ou seja, nós não estamos discutindo a realização, a elaboração de um novo Plano Diretor, mas, sim, a melhoria, o aperfeiçoamento do Plano Diretor existente.

O Plano Diretor atual foi aprovado em 2014, com vigência de 15 anos. Ou seja, até 2029. Então, sendo uma revisão de aperfeiçoamento, todas as diretrizes e objetivos estratégicos, definidos pelo Plano Diretor, permanecem, devem permanecer. E essa revisão aconteceu em três etapas sucessivas de discussão com a população e também de aprofundamento com os diversos órgãos municipais até consolidarmos a proposta enviada para a Câmara Municipal.

Essa é a linha do tempo do processo no Executivo. Nós tivemos, em cada etapa, diversos canais de participação, contando com consultas públicas *on-line*; formulários físicos disponíveis nas subprefeituras; realização de oficinas nas subprefeituras; agendas específicas, por exemplo, com os povos indígenas e com alguns conselhos municipais também.

Em relação ao que está marcado aí com uma cor laranja, são todos os documentos técnicos produzidos pela Coordenadoria de Planejamento Urbano, da Secretaria de Urbanismo

e Licenciamento, que apoiaram a realização de cada etapa e também consolidaram o conteúdo de cada etapa, possibilitando a evolução para a etapa posterior.

Os dois canais de participação que tiveram maior adesão da população foram o formulário on-line e a plataforma Participe+, que é a plataforma de consultas públicas da Prefeitura. Na última etapa, nós recebemos 4.400 contribuições da população, que foram organizadas, classificadas e sistematizadas.

Esse gráfico mostra os temas com maior número de contribuições, de comentários. O primeiro, de áreas verdes. O segundo, em relação aos eixos de estruturação da transformação urbana, que são as áreas próximas ao sistema estrutural de transporte público. E o terceiro tema sobre o sistema municipal de planejamento e instâncias de participação social.

Então, este é um processo de aprofundamento gradativo dos assuntos, primeiramente buscando, através de um diagnóstico, identificar os principais problemas da aplicação da política urbana, através do Plano Diretor, aquilo que funcionou e o que não funcionou. Definição do escopo da revisão, análise técnica com a participação das diversas secretarias. Elaboração, uma primeira versão da minuta do projeto de lei e depois a consolidação, uma revisão da proposta inicial para encaminhamento à Câmara Municipal. O projeto de lei possui 75 artigos e está dividido em 12 capítulos.

Esse *slide* mostra a estrutura do Plano Diretor, que está dividida em cinco títulos. E dentro desses cinco títulos temos os capítulos e as sessões. Os capítulos com maior densidade de assuntos na lei são de ordenação territorial, Título 2. Políticas setoriais, políticas de sistemas urbanos ambientais, o Título 3, e gestão democrática, Título 4.

Usando a mesma estrutura do *slide* anterior, esse *slide* mostra os assuntos tratados pelo projeto de lei de revisão do Plano Diretor, dentro dos respectivos capítulos apresentados no *slide* anterior.

Entrando agora no assunto da audiência de hoje, que é de mobilidade, nas disposições preliminares, no último tópico, em relação à inclusão do Inciso IX, para promoção em articulação com o Governo Estadual, de estratégias e mecanismos para implantação do

sistema hidrovialrio na cidade.

Em relação ao Capitulo de Eixos de Estruturação e Transformação Urbana, os dois tópicos, segundo e terceiro tópicos, versam sobre um assunto, situações que ocorreram nesses sete anos de vigência do Plano Diretor, quando um modal de transporte, o modo de transporte previsto no Plano Diretor, quando o projeto foi detalhado e desenvolvido, foi modificado o modal de transporte ou traçado. Então, quando isso ocorreu, a demarcação das áreas passíveis de adensamento próximas ao sistema de transporte, que são os eixos de estruturação da transformação urbana, permanece a demarcação original prevista no Plano Diretor e na Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, devendo ser alteradas somente em eventual revisão dessa Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo. Caso tenham de ser ativados esses eixos, somente as quadras que estão integralmente alcançadas pelas áreas de influência originais, que seriam ativadas.

Alteração em relação à quantidade de vagas consideradas não computáveis, os empreendimentos residenciais e mistos, são duas possibilidades, uma vaga por unidade habitacional com área computável maior do que 30 metros quadrados. E na segunda hipótese, a cada 60 metros quadrados de área construída computável de uso residencial.

Em relação à política e o sistema de mobilidade, inclusão e previsão da elaboração do Plano Municipal de Rotas Acessíveis de forma participativa, com apreciação pelo órgão colegiado municipal de acessibilidade.

E o segundo item, inclusão e previsão de elaboração do Plano Municipal Hidrovialrio, de forma participativa, que considere e compatibilize os planos municipais de mobilidade urbana, saneamento ambiental integrado, drenagem e gestão integrada de resíduos sólidos.

Também foi incluída nessa revisão, a revisão dos mapas oito e nove. Em relação ao mapa oito, que são as ações prioritárias do sistema viário estrutural, foram atualizadas as ações prioritárias conforme informações da Secretaria de Infraestrutura Urbana e Obras e da CET.

Em relação ao mapa nove, atualização das ações prioritárias na rede de transporte público coletivo conforme informações da Secretaria Municipal de Transportes, da SPTrans, da

Secretaria de Transportes Metropolitanos do Governo do Estado de São Paulo, Metrô e EMTU.

É isso. Agradeço a oportunidade. Obrigado a todos.

**O SR. MARLON LUZ** – Obrigado, Sr. Fernando Gasperini.

Pergunto se a Secretaria Municipal da Pessoa com Deficiência, Flávio ou João, quer fazer uso da palavra nesse momento, tem alguma coisa para apresentar? Quer fazer uso da palavra agora, ou no final? Pode ser agora? Tem a palavra o Sr. Flávio Tenório, da Secretaria de Acessibilidade.

Antes, registro a presença dos Vereadores Rubinho Nunes e João Ananias.

**O SR. FLÁVIO TENÓRIO** – Sr. Presidente, senhoras e senhores Vereadores, público presente e o público que nos assiste na modalidade virtual, boa tarde.

Quero destacar que a Secretaria da Pessoa com Deficiência, liderada pela Secretária Silvia Grecco segue em articulação com as demais secretarias. Trabalhamos na modalidade intersecretarial e temos o apoio irrestrito tanto da Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento, quanto de todas as demais secretarias.

Gostaria de fazer um destaque importante ao nosso intérprete de libras, dizer que todas as audiências presenciais e virtuais contaram com os recursos de acessibilidade comunicacional e digital, sem prejuízo da atenção especial, que sempre é dada às questões de acessibilidade arquitetônica.

Quero dizer da importância de toda a orientação que a Secretária Silvia Grecco nos dá quando devemos pensar especialmente no protagonismo das pessoas com deficiências em todas essas ações. Pensar que, antes da deficiência, vem a pessoa. E proporcionar a participação de todas elas em todos esses modais, em todos esses atendimentos, demonstra que estamos caminhando para um trabalho correto.

Estamos à disposição para eventuais esclarecimentos e agradecemos novamente à nossa liderança, a Secretária Silvia Grecco, amiga da pessoa com deficiência que nos estimula todos os dias.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Tem a palavra o Vereador Rodrigo Goulart.

**O SR. RODRIGO GOULART** – Sr. Presidente, só pedir que o Sr. Flávio leve os nossos cumprimentos à Sra. Silvia, sempre garantindo a acessibilidade a todo o processo, da mesma forma que foi o processo participativo no Executivo, com acessibilidade garantida. Então, que leve nossas saudações corintianas à nossa querida Secretária Silvia Grecco, por favor.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Só relatando que a Secretária é palmeirense, mas tudo bem.

Pergunto ao Sr. Leonardo Zveibil se deseja fazer o uso da palavra. Os colegas Vereadores gostariam de fazer o uso da palavra agora? Perfeito. Então, vou passar a palavra à lista de inscritos, começando pela lista dos inscritos no *chat*.

Primeiro inscrito: Sr. Ricardo Colli Cosentino. Está *on-line*? Tem a palavra.

**O SR. RICARDO COLLI COSENTINO** – Boa tarde a todos.

Primeiro, agradeço a oportunidade de expor as nossas ideias nesta audiência pública.

- O orador passa a se referir a imagens compartilhadas virtualmente.

**O SR. RICARDO COLLI COSENTINO** – Nesse primeiro *slide*, nós colocamos a lei que está sendo revisada, a 16.050, e eu coloquei em foco essa parte de estímulo à provisão habitacional, principalmente de baixa e média renda, de modo a aproximar a moradia do emprego.

Acho que esse é o foco dessa apresentação. Temos os ODS que já estão citados no Plano Diretor, especificando a ODS 93, acho que se associa melhor com essa parte de mobilidade que é infraestrutura e ação contra a mudança global do clima.

Vale ressaltar que já temos alguns marcos que podem ser incluídos no transporte no Brasil, como essa parte do Estatuto da Cidade, a Política Nacional de Mobilidade Urbana, o Plano de Mobilidade e as Normas Brasileiras. Essas normas brasileiras são importantíssimas para vocês verem no futuro com os indicadores.

Aí, é uma decisão nossa: quais são as prioridades na mobilidade urbana? Temos que, no *site* da Prefeitura da capital SP, tem um investimento de 1 bilhão na parte de asfalto, recapeamento, o que o município está prometendo. Então, é importantíssimo verificar se esse asfalto é permeável, se segue essa especificação técnica de Siurb, ETS 03/2013.

Outra coisa importante é associar o Plano Diretor com os municípios próximos, porque toda população de Guarulhos, Cotia, Santos vem para cá. Então, é importante o Plano Diretor já estar associado aos outros municípios.

Fontes renováveis: tentar tirar o diesel e colocar fontes renováveis.

Outra prioridade que deu para verificar: como houve esse projeto do Rio Pinheiros nesses últimos quatro, cinco anos, é provável que dê para usar esse transporte como hidroviário no Rio Pinheiros. Tem 25 quilômetros de extensão e seria ótimo para a população, principalmente, da zona Sul do município de São Paulo.

Outra coisa: na parte que deu para reparar é que nem todas estações de trem têm acesso da ciclovia para a cidade mesmo. Então, seria bom que todas tivessem nessa linha Nova Esmeralda do município.

Outra coisa que já existe e precisa de continuidade são os semáforos inteligentes, para verificar qual o fluxo de veículos que temos no município e priorizar o tempo. Já vimos que a SP Regula e a Meta fazem. É importantíssimo.

Deu uma dividida em quais os bairros do município de São Paulo que têm maior população: ficamos com essa parte de Campo Limpo, Capela do Socorro, M'Boi Mirim, Itaquera e Penha. Dá para ver a população no total de 607 mil 594; do lado, para propor uma solução inteligente para incentivar a mobilidade, incentivando o emprego no próprio local, seja com emprego híbrido ou home office. Isso é importantíssimo para essa região mais carente. Então, precisa fazer um estudo de viabilidade técnico econômica de implantação de metro onde não tem. Algumas vocês podem ver que já têm. Esse é o foco desse *slide*.

Estava num *site* de que o Vereador Sidney Cruz deixou as verbas para este ano a promessa. Vamos ver se vai ser investido realmente.



Esse é o custo que teve do município, de 2001, um investimento. Não saiu no final do meu *slide*, já está quase chegando no total de 2022.

Outra coisa que nós temos que pensar: a verba que foi especificada está sendo mil reais para renovação da frota de veículos; se a gente quer uma energia renovável, a verba tem que ser muito maior do que mil reais durante um ano.

Vou terminar os *slides*.

A parte da sugestão e do estudo da modalidade de contratação, com o objetivo do melhor custo benefício para os municípios. Então, é a parte como vão ser feitos os contratos, se é a concessão, a parte de parceria público-privada que hoje em dia está bem atuante e quais as garantias para terminar a obra, para ficar no meio. Pode ser o BNDES, o Ministério da Infraestrutura, recurso estadual ou federal. Tem funcionado muito nesse período os contratos por produtividade. É tentar, durante o prazo do contrato, ir pagando o fornecedor. Isso é importantíssimo.

A parte de divulgação, que já é feita, do Imesp, *Diário Oficial do Estado*, Portal da Transparência.

Tem essas ISOs brasileiras que já existem na parte de transporte, como qualidade de vida da cidade. É bom até chegar à comparação com os municípios de Pindamonhangaba e São José dos Campos, que já conseguiram a certificação de ser uma cidade inteligente. Se o município de São Paulo pegasse as ideias, seria ótimo.

Esse é só o organograma do município, da Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito. A sugestão é criar ou incluir no Departamento a área de Inovação e Tecnologia voltada para a mobilidade urbana. Não sei se esse organograma já está desatualizado, mas não achei essa parte, ou deve ter outro Conselho fazendo isso.

Para finalizar, quero lembrar que o Plano Diretor Estratégico de uma cidade ultrapassa o tempo de um único mandato de um vereador ou vereadora, deputado ou deputada estadual e prefeito.

É isso. Obrigado. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Obrigado, Ricardo.

Vou fazer duas ponderações, até para ser justo com a apresentação e com os pontos.

Em relação a investimento de ônibus, na verdade, o município fez a aquisição de um bom número de ônibus elétricos.

- Manifestação fora do microfone.

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Uma previsão. Então, que vai bem além dos mil reais simbólicos que está naquela tela da Lei do Orçamento. Então, independente do que está ali, tem uma destinação de verba para isso. Outro ponto é sobre a inovação e tecnologia. Na verdade, tem uma Secretaria de Inovação e Tecnologia, que é CRO Secretarias. Ela trabalha com todas as secretarias justamente para entregar essa necessidade de inovação e tecnologia em toda a área da Prefeitura. Apenas para ponderar esses dois itens.

Continuando com a lista de inscritos pelo *chat*, Clarice Colli Cosentino. Não sei se é esposa ou irmã do Ricardo. (Ausente) O terceiro é Bruno Sales.

**A SRA. VICTORIA BICUDO FERREIRA** – Eu estou representando-o.

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Perfeito. Você tem três minutos. Com você a palavra, Victoria.

**A SRA. VICTORIA BICUDO FERREIRA** – Obrigada. A nossa contribuição vem no sentido de pensar o tamanho máximo do lote, pensando a questão da mobilidade e de critérios específicos para essa categoria, principalmente voltada à questão da implantação de *shoppings centers* em São Paulo, e o fato de ele ser um organismo vivo na cidade.

Acredito que uma pessoa já falou sobre uma questão ligada ao tema, numa das audiências públicas aqui, relacionada mais à questão das vagas do que desses parâmetros específicos, mas a gente acredita que por ser o *shopping* um organismo vivo, ele precisaria de parâmetros urbanísticos específicos destinados a ele e que essas limitações de lote trazem alguns problemas.

Então a gente pensa que seria bom que o Plano Diretor trouxesse uma regulamentação para essa atividade específica, um regramento específico para essa categoria,

uma vez que ela muda muito rápido, tem uma dinamicidade grande, enfim, e a questão da mobilidade também é diretamente afetada pelos imóveis, que acabam sendo classificados como polo gerador de tráfego e que tem uma influência grande na sociedade, até no desenvolvimento da cultura e de outras atividades.

Então é nessa linha. A gente gostaria que essa revisão do Plano Diretor olhasse para essa situação, que é cada vez maior na cidade. Tem vários *shoppings*, em todas as regiões. O paulistano gosta muito de ir para o lazer nessas áreas. E também seria importante que se pensasse um regramento específico, inclusive a aplicação de critério máximo de lote, porque isso penaliza muito essa atividade, especificamente, traz prejuízo para projeto de investimento e expansão e inviabiliza algumas áreas, entendeu?

É mais nessa linha a nossa contribuição. Obrigada.

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Obrigado, Victoria.

Continuando a lista de inscritos no *chat*, Wilson Nogueira Jr., do Sepex SP, Sindicato das Empresas de Publicidade do Estado de São Paulo. Está *on-line*? (Pausa) Não está *on-line*. Continuando a lista de inscritos no *chat*, Sheila Bastos da Silva Pereira, estudante de Arquitetura e Urbanismo. Está *on-line*? (Pausa) Perfeito.

Estou acompanhando no YouTube também a audiência pública. Não é muito usual a gente fazer isso, mas estou acompanhando. Tem uma Raquel; Raquel, se você quiser entrar *on-line* pelo *site* da Câmara para colaborar, fica mais fácil de colocar suas opiniões.

Vou ler aqui do Isac Mourão, apenas para citar, que também está no *chat* do YouTube dizendo: “mais ônibus para a região da Vila Prudente, divisa São Caetano e metrô Bresser, estão demorando muito para passar nos pontos”.

Vou seguir agora com a lista dos presentes aqui. Convido para vir ao microfone, lista do primeiro inscrito presencial, Thiago Franco Garcia, da área de eletromobilidade. Está com você a palavra, Thiago.

**O SR. THIAGO FRANCO GARCIA** – Obrigado. Boa tarde a todos.

Meu nome é Thiago Garcia, sou motorista de aplicativo há mais de sete anos na

cidade de São Paulo e há mais de três anos eu tenho meu veículo elétrico também aqui na cidade de São Paulo. Inclusive sou um dos primeiros motoristas de aplicativo com veículo elétrico no Brasil.

Gostaria de trazer dois pontos quanto à questão da modernidade da cidade de São Paulo. São Paulo está evoluindo muito rapidamente. Nós temos questões de modais como bicicletas, ônibus, metrô, trem, táxi; todos esses lugares muito bem determinados, com posições para parada para embarque e desembarque bem estabelecidos. Também nós temos a legislação para os motoristas de aplicativos regulamentados na cidade de São Paulo. Todavia, com tantos modais, é difícil ter uma interação perfeita. Infelizmente, os motoristas de aplicativos ficaram esquecidos nessa questão.

Nós temos hoje ciclovias que funcionam muito bem. Eu faço uso direto delas. Entretanto, essas ciclovias também diminuíram locais para parada dos motoristas de aplicativos. Até utilizando o exemplo da acessibilidade, muitas pessoas que precisam desses motoristas de aplicativos e táxis foram prejudicadas exatamente porque esses profissionais não podem parar em segurança nesses locais, porque podem ser autuados pela CET. Corretamente, está na regra, mas a questão é que tem que ser previsto o atendimento de serviço desses motoristas, tanto táxis quanto motoristas de aplicativos, para a sociedade. Isso é importante ser discutido, exatamente como fazer embarque e desembarque de forma segura e dentro da legislação.

Falando da questão de veículos elétricos, da mesma forma, São Paulo está evoluindo muito rapidamente. Gostaria de trazer alguns números para vocês, o número de veículos elétricos e eletrificados, tanto híbridos como 100% elétricos que utilizam pontos de carregamento. Hoje, no Brasil, nós temos mais de 16.000 veículos somente elétricos, não falo nem de híbridos, mas 100% elétricos. E a maior parte dessa frota se encontra no Estado e também na cidade de São Paulo.

Pontos de carregamento nós temos mais de 400 na cidade de São Paulo. Todavia, todos esses pontos de carregamento estão estabelecidos em comércios ou então em outra instituição. Aí há limite do seu acesso, se for do interesse daquele local, caso você seja um

consumidor ou um residente. Também é restrito o horário de uso.

Infelizmente, para aquelas pessoas que rodam 24h na cidade de São Paulo se reduz muito o número de locais que se pode carregar durante a madrugada, num ambiente seguro até por um período maior.

O que já foi verdade no passado, até 2019, mais de 90% desses carregamentos de veículos elétricos eram feitos na própria residência. Hoje, já não é mais assim por causa do efeito motorista de aplicativo com veículo elétrico. Muitos deles moram em periferia, não possuem uma garagem sequer em casa, quanto mais a possibilidade de carregamento na sua residência.

É importante que a cidade de São Paulo esteja preparada para receber os veículos elétricos de forma segura, permitindo que haja pontos de carregamento espalhados por toda cidade, durante 24h, para atender àqueles motoristas e usuários que precisam fazer um carregamento durante a madrugada.

Um ponto importante que seria tirar completamente a necessidade de um estabelecimento comercial instalar esse carregador, porque hoje se o motorista de aplicativo precisar carregar, não ficará apenas 10, 15, 20 minutos no estabelecimento, provavelmente, precisará ficar uma, duas até três horas. Além disso, certamente não estará consumindo ali porque o objetivo naquele local era para carregar o seu veículo elétrico. Dessa forma, cria-se um atrito com o estabelecimento e os demais clientes, porque o objetivo dele é apenas o consumo do carregador, não do estabelecimento.

É importante que a cidade de São Paulo preste o serviço de carregamento sem que haja necessidade de o estabelecimento particular fornecer. Isso ocorre em outras cidades como Paris, Londres e tantas outras no mundo inteiro.

Agradeço a oportunidade. Era o que eu tinha a dizer. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Obrigado, Thiago.

Vou fazer rapidamente um comentário. Quando nós viajamos para outras cidades do mundo, como Lisboa, por exemplo, há vários carregadores de carros elétricos nas ruas, nas calçadas, onde qualquer motorista pode parar o seu carro e carregar.

Acho que São Paulo pode dar o exemplo, disponibilizando, à frente do Brasil, a estrutura para carregamento de carros elétricos, porque através, para esses mesmos carros elétricos, tanto do esforço do meu colega Rodrigo Goulart, quanto o meu, houve mudança na lei de reembolso da cota parte do IPVA do município de São Paulo, facilitando o acesso ao referido reembolso.

O próximo inscrito é o Sr. Hog Massaretto Scarpellini.

**O SR. HOG MASSARETTO SCARPELLINI** – Boa noite.

Vim trazer um assunto um tanto antigo, mas que voltou à atualidade. Há cerca de 12 anos, começou a ser discutido um terminal de ônibus no Jardim Miriam, na Subprefeitura da Cidade Ademar. Esse terminal já mudou quatro vezes de lugar, agora está indo novamente para um novo ponto.

A questão é que nas quatro vezes anteriores a medida não foi bem recebida pela população local. Agora, mais uma vez não está sendo bem recebida e a população está se mobilizando novamente contra a instalação do referido terminal.

É curiosa a situação porque, por um decreto no nosso prefeito, o terminal foi colocado em uma nova região sem consulta da população. Até gostaria de perguntar aos Srs. Vereadores se eles têm ciência do decreto e desse caso. Não há comunicação com a população e o Plano Diretor atual prevê que haja essa comunicação.

Nós já fizemos algumas ações, entre elas através do Vereador Atilio, quando fizemos um pedido para a Comissão de Finanças e Orçamento, para saber sobre essa questão, se tem verba para esse terminal. O ponto principal desse terminal, que é o mesmo que acontece há 12 anos ou até um pouco mais, é o seguinte: toda vez que eles determinam a colocação do terminal, a primeira coisa que eles fazem é eliminar empregos e eliminar moradias da região.

A nossa região é a Avenida Cupecê. Para quem não conhece, ela é da zona Sul, uma região bem prejudicada financeiramente, apesar de ser uma avenida bastante extensa e larga. É uma região bastante pobre da cidade e nós não precisamos perder postos de trabalho. A última determinação, o Decreto 6221, tira, de cara, 400 postos de trabalho da nossa região e

não prevê nada em substituição.

A questão fica: nós precisamos de transporte na cidade? Precisamos, mas nós também precisamos de emprego e a situação do transporte piora muito quando você faz o trabalhador sair da sua região e ir para a outra região. Por quê? Porque tiraram o posto de trabalho dele dali. Então, o primeiro ponto é não tirarmos postos de trabalho da população dali.

Outra situação é que nós já temos o corredor de ônibus na Cupecê e nós temos déficit de ônibus. Ou seja, nós temos o corredor. Nós temos a estrutura, mas nós não temos o principal, que é o ônibus, para levar a população. Então, não seria mais fácil termos o ônibus colocado do que construir uma obra faraônica que já foi por quatro vezes excluída da localização? Já foi pedido por todos, moradores, padre, político. Todo mundo da região já falou: “Olhe, aqui não é lugar.”

Assim, eu pergunto aos Vereadores: como fica a população nessa situação? Já falamos quatro vezes. Estamos aqui de novo. Eu já tentei entrar em contato com alguns dos senhores e não consegui retorno, ainda. Peço que nos deem um pouquinho de atenção. Está *okay*?

Obrigado. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Obrigado, Sr. Hog.

O próximo inscrito é o Sr. Arlindo Amaro, arquiteto do Ipiranga. Tem a palavra.

Preciso relembrar o tempo de três minutos, que é um tempo regimental. Por favor, fiquem atentos aos três minutos.

**O SR. ARLINDO AMARO** – Boa tarde.

Eu sou Arlindo Amaro, da região do Ipiranga. Eu persisto sempre em dizer: por que é que o plano está sendo revisado? *Okay*, é a cada 10 anos, mas o que é que deu errado na Lei 16.050? Eu venho perguntando e os senhores, aí, não sabem nos responder.

Outra coisa: o que é uma cidade? O que é cidade? Para que serve a cidade? Não sei se os senhores da Mesa vão saber responder para nós. Onde começa a cidade de São Paulo? Nós temos 130 mil ruas, sendo umas 10 ou 15 mil delas vias estruturais. Entre elas, nós

temos a Estrada do M'Boi Mirim, que está com projeto de alargamento há mais de 20 anos e não vemos resultado disso pela Câmara Municipal – e muito menos pela Secretaria de Transporte ou pela própria CET. Temos, no Ipiranga, a Avenida do Cursino, para fazer alargamento. Também está há mais de 20 anos, para se fazer isso.

Hoje, estamos falando de mobilidade urbana. O metrô? *Okay*. Os trens? As ferrovias em São Paulo são precárias. Você vem do extremo da cidade, em que colocaram a sociedade mais humilde para longe do Centro de São Paulo. Esse pessoal não tem emprego, lá. Então, para eles conseguirem emprego, eles têm até de mentir onde moram. Senão, não conseguem. Você está na ponta do mapa – Estrada de Parelheiros, Jardim Tatá. Se você está no Jardim Tatá, na zona Leste, e falar que mora lá, meu amigo, você não arruma emprego em lugar nenhum. Qual é a empresa que vai querer ficar lá, instalada?

É porque a Prefeitura de São Paulo não dá condições de você circular na nossa cidade. Não se chega a mil quilômetros de ciclovias. A cidade está largada. A cidade está abandonada pelos nossos representantes da Câmara Municipal, que dizem ser fiscalizadores da cidade e que controlam a limpeza da cidade, mas nós não vemos nada disso.

É a cidade cheia de buracos, asfalto malfeito. Estão fazendo uma pavimentação que você olha e diz: isso não é asfalto. E o quanto estamos pagando por isso? As vias locais e os pontos críticos de entulho, que não têm fiscalização. As subprefeituras sucateadas como o gabinete de vereadores. E a gente falando em revisão de Plano Diretor e não fizeram nada. Onde estão os planos de bairro? Onde estão os planos de bairros e os subprefeitos? Fica aí a pergunta. É um engodo. Uma enganação isso daqui.

Infelizmente, é o Plano Diretor que está no Estatuto da Cidade, no Art. 182 da Constituição Federal de 88. Em 2001, foi feito o próprio Estatuto da Cidade, a Lei 10.257. O Plano Diretor de 2002 foi feito nas subprefeituras, se conversou com a população e, em 2023, estamos fazendo o Plano Diretor só na Câmara Municipal. A sociedade não tem participado. Se vocês pensam que esse Plano Diretor vai voltar para o Poder Executivo, esqueçam. Ele será aprovado na calada da noite e quando você abrir os olhos, no outro dia, o Plano Diretor estará



aprovado. Não se esqueçam: a vaca não dá leite, você tem que tirar.

Um abraço.

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Próxima inscrita, Sra. Amanda Lira.

**A SRA. AMANDA LIRA** – Obrigada. Boa noite.

Começo fazendo a minha autodescrição da imagem caso tenha alguma pessoa com deficiência visual. Sou uma mulher de pele marrom clara, meu cabelo é cacheado curto, uso caça e blusa preta, terno rosa e tênis branco. O meu sinal em libras é esse.

- Oradora faz menção ao sinal.

**A SRA. AMANDA LIRA** – Primeiro quero agradecer à Silvia Ferrara, que me convidou para estar nesta audiência.

Gostaria de falar um pouco sobre a acessibilidade. A gente fala muito que a acessibilidade é algo voltado só para pessoas como deficiência. E queria que a gente se concentrasse no que o dicionário traz: acessibilidade é a qualidade daquilo que tem acesso fácil. Todo mundo quer acesso fácil.

Hoje estamos falando de mobilidade urbana. Mobilidade é o que garante o direito fundamental da minha pessoa, pessoa com deficiência, de exercer o direito de ir e vir. Moro no Edifício Planalto, em frente à Câmara, e digo que quatro das rampas das esquinas estão quebradas ou em níveis que não são, de fato, acessíveis. E isso é algo muito crítico, porque interrompe o meu nível de autonomia, para ir ao mercado ou poder me locomover. O Thiago falou sobre a questão do embarque de pessoas com deficiência em carro de aplicativo, isso é essencial para garantir o nosso nível de autonomia. Eu saio muito em São Paulo. Uso muito carro de aplicativo e tenho essa dificuldade, principalmente em alguns locais como, por exemplo, na Paulista. Se eu quiser desembarcar no MASP eu não consigo, de forma que eu não pare em um lugar que não pode. Então isso interfere.

Mas, gostaria de trazer uma contrapartida, porque ele falou da parte de ciclovia. Eu, enquanto pessoa com deficiência, para ir ao Vale do Anhangabaú, a melhor forma é utilizando as ciclovias. As ciclovias não são só para ciclistas, são para pessoas que precisam se locomover

através de rodas, que não têm um motor a combustão ou motor elétrico. Isso faz total diferença para pessoas com deficiência.

Como foi falado também: primeiro vem a pessoa, depois a deficiência. Quero ter meus direitos garantidos. Tenho uma rede grande de pessoas com deficiências, que não têm acesso necessário aos meios de transporte, à cultura, ao lazer. Gostaria que vocês – deixo essa provocação – começassem a reparar nas ruas, em quantos comércios uma pessoa cadeirante consegue entrar e sair com autonomia e dignidade. O número é bem reduzido.

Então a gente pode ter dinheiro, ter vontade, mas não temos autonomia. E a nossa autonomia é garantida através da acessibilidade. Gostaria que realmente pensassem nas questões de mobilidade voltadas a pessoas com deficiência e *Nada sobre nós, sem nós*. A gente precisa de pessoas com deficiência ocupando os espaços, porque o que eu mais vejo é banheiro acessível, que não é acessível de verdade. O que eu mais vejo - e vendidos como acessíveis - é que não são acessíveis.

Acho que é um trabalho conjunto de a gente entender como nós podemos contribuir com as nossas próprias vivências, entendendo como a gente diminui a limitação do outro, porque desde a criação da lei brasileira da inclusão, eu não sou mais deficiente, eu sou uma pessoa com deficiência. Deficiente são os locais que não oferecem acessibilidade, que é o que garante os meus direitos.

Então, queria finalizar com esse pensamento, para a gente realmente possa colocar a pessoa com deficiência dentro das questões voltadas à mobilidade, porque é muito importante para que seja olhada a questão da validação dos meios que já existem, dos recursos de acessibilidade, porque tem muita rampa que não é acessível. Desculpa, gente, não está num ângulo que é seguro para eu subir e descer, eu ainda tenho a cadeira motorizada que me ajuda muito, mas muita gente que usa cadeira manual não consegue. Isso é dever público.

Podemos, de repente, criar um canal de denúncia onde consigamos sinalizar as ruas que estão tendo problemas, onde a gente encaixa as rampas nas ciclovias. Então são soluções que eu acho que a gente, como sociedade, pode pensar junto.

Uma última coisa que eu lembrei, até não tem a ver exatamente com mobilidade, mas como foi citado o exemplo da Europa, eu fui em 2018 para o sul da Alemanha e uma coisa que eu achei incrível: uma cidadã alemã foi até a prefeitura da cidade dela e pegou uma chave mestra que abria todos os banheiros acessíveis da Europa. Então, todo lugar que eu ia eu entrava no banheiro acessível com essa chave mestra. A gente podia trazer isso para cá porque seria maravilhoso, porque muitos estabelecimentos falam: “aqui fica trancado, porque senão o pessoal usa”. Então, quem tem uma deficiência precisa de autonomia, se tiver esses recursos, ajuda muito.

Temos falado muito em inclusão, para mim a solução não é incluir, é parar de excluir, que é isso que a gente faz até hoje, porque crescemos numa sociedade capacitista, mas estamos evoluindo para nos tornarmos uma sociedade cada vez mais inclusiva.

Muito obrigada.

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Obrigado, Amanda.

Próximo inscrito, José Carlos Soares.

**O SR. JOSÉ CARLOS SOARES** – Primeiro, quero cumprimentar a Mesa e os nobres Vereadores a quem alguns eu tenho acompanhado bastante daquela galeria. Eu acabei sendo contemplado com a fala do primeiro colega, quando ele falou da questão do transporte fluvial no rio Pinheiros. Eu moro na região do Jardim Ângela e também fui citado na questão de M’Boi Mirim, que é um gargalo. Então eu vou desconfigurar a minha fala inicial.

Quando se fala de mobilidade, logo pensamos em poder transitar, não é isso? Mas é inviável e fica até um apelo para o Prefeito Ricardo Nunes, aqui a gente não tem o papel aqui de criticar governo, mas a gente tem o papel de, como cidadão, solicitar e pedir o mínimo dos nossos direitos. É inaceitável que as vias públicas estejam da forma que estão, não são buracos, são bacias, são lagos, que têm causado muito prejuízo ao cidadão paulistano, é inaceitável.

Tem sido feitas muitas obras de recapeamento nas avenidas principais, mas nas vias lá onde você tem o acesso, você sai da M’Boi Mirim, você vai entrar na Estrada do Guavirutuba, você vai entrar na Baronesa, você sai da Avenida Atlântica, você vai pegar a Belmira Marin e daí

por diante. E aí você entra dentro das comunidades realmente está inviável transitar. Quando eu penso em mobilidade, não consigo transitar, não existe a mobilidade em nenhum dos seus aspectos, principalmente, quando você, além de enfrentar o trabalhador que sai agora do Centro da cidade e vai cruzar a cidade para sua casa, rapaz, como é difícil. Quando chega em casa, ele precisa tomar um banho de água quente e ter uma sessão de massagem para ver se ele aguenta no outro dia sair às 5 horas da manhã para vir trabalhar.

Então, é um apelo aos nobres Vereadores, e a sensação que dá quando eu falo de mobilidade, eu também não posso jogar essa responsabilidade só para o Prefeito. Neste momento, eu tenho feito uma reflexão: o que fazem exatamente os subprefeitos? Porque a intenção das subprefeituras foi descentralizar a Prefeitura e levar a Prefeitura até à periferia. Então, muitos subprefeitos...

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Pela conclusão.

**O SR. JOSÉ CARLOS SOARES** – ... estão negligenciando a sua função do cargo. Ele atende o Vereador específico “a”, o Vereador específico “b”, e a população, sempre ao final, acaba ficando na mão. Essa é a minha contribuição. É só trabalhar que a gente vai conseguir resolver no mínimo, no mínimo 60% do que a comunidade, que a cidade de São Paulo precisa do ponto de vista de mobilidade; e cumprir a legislação, claro, porque ela já existe e precisa ser cumprida.

Obrigado. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Obrigado, José Carlos. Próximo inscrito, João Afif Acras, da UMEC.

**O SR. JOÃO AFIF MACHADO ACRAS** – Olá, tudo bom? Boa noite.

Primeiro, a Amanda fez uma fala importantíssima sobre a questão de acessibilidade. É importante destacar a fala dela na questão da fiscalização. Hoje a fiscalização sobre acessibilidade está com as subprefeituras. O número 27677430 é o número de uma denúncia que eu fiz no dia 1/12/2021 sobre acessibilidade em um restaurante de quatro andares, com capacidade para 500 pessoas na Ricardo Jafet, e até agora não teve movimentação da

Subprefeitura de Vila Mariana em relação à fiscalização desse local.

Eu estava com meu pai, uma pessoa com mobilidade reduzida, e não pude entrar no local, tive que ir embora porque não tem acessibilidade. O número está aqui, até hoje não teve movimentação. Você liga na Subprefeitura, eles falam que vão ver. Eu consigo, eu tenho a capacidade de ligar, cobrar, eu trabalho com isso, sou advogado, trabalho com essa parte de Prefeitura, de urbanismo, eu posso ligar, cobrar, ir atrás, eu sei como funciona. Mas, e quem não sabe? E quem denunciou? São 480 dias, hoje, de atraso, que não foi ninguém lá fiscalizar. Isso é inaceitável.

Então, essa é uma questão de mobilidade, que é muito importante. E não é só isso. A quantidade de denúncias nas subprefeituras que rodam, e rodam, e rodam, e não são averiguadas, enfim, isso é outra história, fica para outro dia.

Outra questão que é importante, na qual eu insisto, é a questão do número de audiências públicas relacionadas às regiões, gente. Eu estava dando uma olhada ali no *site* atualizado, e nós vamos ter só na zona Leste 9 audiências públicas, na zona Sul, 6, na zona Norte, 3, na zona Oeste 2, e no Centro só 1. O Centro é fundamental, é fundamental. Nós vamos ter uma agora sobre a questão da Comunidade Saracura, da questão da Vai-Vai *etc.*, mas vejam o número de audiências públicas. Tudo bem que as populações são maiores, as regiões são maiores, é tudo muito diferente; mas o Centro, na revisão do Plano Diretor, é fundamental para o desenvolvimento da cidade que a gente quer para os próximos anos. O centro de São Paulo é fundamental, e vamos ter somente 1 audiência pública sobre a revisão do Plano Diretor. Está lá, está atualizado no *site* da Câmara. Então, 9 na zona Leste. Só a região da Mooca vai ter 3. Vai ser uma na Mooca, outra no Brás, outra ali do lado, na Vila Prudente. São regiões praticamente contíguas. Então, não é muito legal, não faz muito sentido.

Para concluir, em relação à questão relacionada às ciclofaixas, o que o Thiago falou sobre a questão do desembarque é justamente por isso. Foi colocada uma ciclofaixa na frente do meu prédio - e eu vou dizer por que foi colocada - na Avenida Lacerda Franco, no Cambuci. Não sei se vocês conhecem, mas tem a Lacerda Franco e a Lins de Vasconcelos. A população

pediu na Lins de Vasconcelos. A CET disse que seria na Lins de Vasconcelos. Das audiências públicas, temos todos os documentos dizendo. Um dia, foi implementada na Lacerda Franco. Via Lei de Acesso à Informação, fiz a solicitação, não tem um documento público que fale que a ciclofaixa iria ser instalada lá. Pegou de surpresa a associação do bairro, a UMEC, da qual eu faço parte. Ninguém sabia. O Sr. Dawton Gaia estava aqui outro dia, até conversei com ele, ele estava presente, nem ele sabia responder. Via Lei de Acesso à Informação, tenho todos os documentos no meu computador. Meu prédio é basicamente de idosos. A dificuldade de eles entrarem e saírem do prédio é enorme. Então, uma coisa não exclui a outra, mas deve ser pensado para que todos possam coexistir na questão de mobilidade. Agradeço o tempo, agradeço a todos. Muito obrigado. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Próximo inscrito, Alexandre Gonçalves da Silva, do Grajaú.

**O SR. ALEXANDRE GONÇALVES DA SILVA** – Boa noite a todos.

Alexandre, do Grajaú. Tenho cinco anos e meio de aplicativo. Também eu apoio essa área que todo mundo tem dificuldade, de embarque e desembarque, principalmente em terminais rodoviários de ônibus normais e também na área de hospitais, onde há muitos cadeirantes, como a moça acabou de cogitar.

É assim: Há muitos idosos que também, nessas áreas de embarque e desembarque, não têm aquela sensibilidade tão rápida de entrar no veículo. Há também pessoas com crianças de colo. Então, eu foco nessa questão também, de haver embarque e desembarque com mais acessibilidade.

Obrigado a todos. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Obrigado, Alexandre. Realmente é uma pauta bastante importante a área do embarque e desembarque, integração entre modais.

Sinalizo que estão encerradas as inscrições.

Tem a palavra a Sra. Laurita Salles, do Pró-Pinheiros, última inscrita.

**A SRA. LAURITA SALLES** – Boa tarde a todos.

Eu sou do Movimento Pró-Pinheiros, da região de Pinheiros. Sou da Frente São Paulo pela Vida também.

Primeiro eu quero falar sobre essa questão de mobilidade, deficiência e mobilidade reduzida. Eu já sou uma pessoa com mobilidade reduzida e há aproximadamente duas semanas levei um tombo nas calçadas aqui do Centro, por causa da falta de condições, com buracos em tudo quanto é canto. Levei cinco pontos na boca e quebrei o dente. Só não quebrei o maxilar não sei como. E eu sei de vários idosos que estão caindo. Então, eu acho importante trazer isso.

Outra coisa que eu queria falar sobre essa questão de mobilidade e deficiência: vocês podem colocar no Plano Diretor. Eu, como CPM que sou também, tenho reparado e solicitado, dentro das subprefeituras, que escadarias existentes em Pinheiros tenham acessibilidade, porque elas não têm. Com duas escadas da Teodoro Sampaio, não há. Então, eu acho importante talvez colocar isso no Plano Diretor, porque como é antigo, é antes da lei, até onde eu entendo, então acredito que nos bairros consolidados, existem muitos locais onde não haja acessibilidade alguma nos próprios da Prefeitura. Eu não estou falando nem das lojas. Eu estou falando de escadaria da Prefeitura. Não há. E eu estou solicitando. Já falei nas subprefeituras e falei em reunião do CPM. Entrei agora até na lei participativa, a qual esqueci o nome, pedindo isso daí.

Então, acho que seria importante colocar, se for possível, na normativa, que seja feita uma revisão nos bairros consolidados, porque isso me parece que deve acontecer em outros locais.

Outra coisa que eu queria falar é um assunto que acaba interferindo na mobilidade, que é a questão do aumento das garagens nas ZEUs. Isso implicará numa questão de mobilidade com excesso de carros. Venho pedir encarecidamente que essa maneira como está no PL - está comprovado por muitos - que não seja feita. Há uma proposta aqui, que foi até, nesse caso, elaborada, uma proposta do arquiteto Nabil Bonduki, que se pede a diminuição, por cálculo de área de terreno.

Estamos enviando a todos vocês, Vereadores, as nossas propostas e achamos que

essa é fundamental.

Por fim, existe uma proposta, pois eu também estive no Fórum São Paulo 23, que foi também a FAU – USP e também o Mackenzie. Eles estão fazendo algumas propostas e tem uma que achei interessantíssima. É uma proposta para que se tenha ruas e espaços para pedestres. Então, entre as modalidades de vias nessa cidade, existam também é que você tenha a mobilidade do pedestre, é a proposta de um arquiteto de lá. Essa mobilidade é necessária, existe, e temos direito a andar.

Eu, por exemplo, querendo andar e fazer exercícios, mas nessas calçadas eu não posso.

Muito obrigada. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Obrigado, Laurita.

Para conclusão, gostaria de passar a palavra aos Vereadores. Vereadora Silvia?

**A SRA. SILVIA DA BANCADA FEMINISTA** – Boa tarde.

Queria primeiro cumprimentar e agradecer a todas as pessoas que vieram aqui e participaram.

Quero dizer ainda que alguns temas ficaram mais em evidência nessa audiência. Gostaria de ressaltar ainda a fala da Amanda, que foi muito importante quanto à questão da acessibilidade, normalmente é secundarizada no debate da revisão do Plano Diretor. E a fala dela trouxe, para nós, a importância desse tema ter de estar na revisão.

Estava conversando com o Relator no sentido de buscarmos e fazer com que o tema da acessibilidade não só seja uma emenda, mas que ele esteja transversalmente em todos os itens do Plano Diretor, onde couber essa questão. Assim, teremos um olhar de que a acessibilidade não esteja só num cantinho, num quadradinho, mas que esteja em todo o processo de revisão do Plano Diretor.

Portanto, queria só reiterar que a fala dela foi muito completa, muito de conteúdo, o que representa as mesmas coisas que nós, enquanto mandato da Bancada Feminina do PSOL defendemos para a cidade de São Paulo e para as pessoas com deficiência.



Outra questão que vi muito presente foi a dos trabalhadores de aplicativos, os quais estão, hoje, em peso nessa audiência. Tenho todo respeito por esses trabalhadores que, normalmente, são muito precarizados. Muitas vezes, não são olhados com a dignidade que necessitam. Acredito que o espaço que vocês estão reivindicando nessa interligação entre modais, e que os espaços – tanto locais de embarque quanto desembarque – perto das estações do metrô, nos terminais de ônibus, que tenham direito, sim, de acessar e ter.

Estava perguntando até para meu colega Marlon por que os táxis têm e os Ubers não têm? Deveria ser, inclusive, o mesmo, ou abrir um pouco mais de espaço para ambos. Afinal, é um privilégio de uns em detrimento de outros. Acredito que o que possa facilitar para que todos tenhamos transporte é fundamental, pois, como a própria Amanda falou sobre uma pessoa com deficiência, andando num carro de aplicativo, se quer desembarcar num local que o motorista não pode parar, então acarreta muito mais problemas. Então vejo com bons olhos a reivindicação de vocês.

Mas acho que, para além dessas questões que foram trazidas, temos de olhar para o conjunto da mobilidade na cidade de São Paulo. Defendo que tenhamos, cada vez menos, carros e mais transporte público de massa. Sabemos que é impossível zerarmos os carros individuais, sabemos que existe a necessidade dele, e todas as cidades têm transporte individual, porém temos de diminuir. O sentido da revisão do Plano Diretor tem de ser a diminuição do uso do carro individual e um maior uso do transporte de massa.

Acredito que, inclusive, com os aplicativos, muita gente deixou de ter seu próprio carro para usar o transporte de aplicativo. Mas, acredito que a gente tenha de ter, principalmente, um melhoramento desse transporte público de massa, ter metrôs que cheguem a mais bairros, como por exemplo, Jardim Ângela, que tem um movimento que reivindica que o metrô chegue até o Jardim Ângela. Então a gente tem que ter mais transporte público.

Neste sentido, queria também já reiterar e já apelar novamente para que o Artigo 80 do projeto trazido pelo Executivo seja revisto. Ele seja, na verdade, retirado da mudança que está sendo proposta, porque o Artigo 80 vai na contramão do que a gente defende, que é não só

a valorização do transporte público de massa, mas também que os eixos, os lugares perto do metrô, do corredor de ônibus, você tenha moradias para as pessoas que utilizam esse transporte público.

Então o Artigo 80 faz uma mudança. Hoje, como que é? Uma vaga de garagem para cada unidade. O Artigo 80 coloca uma vaga de garagem para cada 60 metros quadrados, ou seja, apartamentos perto do metrô de 120 metros quadrados poderão ter duas vagas de garagem. Isso é uma incoerência deste projeto de revisão do Plano Diretor. Se a gente quer uma São Paulo com menos congestionamento, mais uso de transporte público, menos carros individuais, mais acessibilidade, aqui está na contramão.

Espero que este artigo seja modificado no relatório final de entrega do projeto de revisão do Plano Diretor.

Obrigada. (Palmas).

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Obrigado, Vereadora Silvia.

Tem a palavra o nobre Vereador Rodrigo Goulart.

**O SR. RODRIGO GOULART** – Muito obrigado, Sr. Presidente Marlon.

Cumprimento a Vereadora Silvia e, em nome dela, cumprimento todos os presentes que participam hoje desta audiência, todos os Vereadores que passaram por aqui também.

Esta é mais uma audiência com importante participação do público. Destaco que fiz a anotação das mais diversas contribuições que tivemos: questão de instalação de terminal, a questão de acessibilidade.

Quero lembrar a Vereadora Silva que a gente vinha conversando sobre o assunto, mas que já é tratado especificamente inclusive nesta proposta do Executivo um artigo alterando um artigo da lei original, o Artigo 236-A. Então pensando exatamente sobre a questão de acessibilidade e acessibilidade universal tenho certeza de que, com a participação da Secretária Silva junto com o Flávio e toda a equipe, nada impede que possamos fazer um aprimoramento do que está previsto nessa sugestão. É o Artigo 56 que veio do Executivo.

Então, que nós tenhamos nessas audiências todas essas sugestões. Temos, além

do plano, lógico, de calçadas, que também tem todo cuidado com a questão da acessibilidade, mas, com certeza, temos muito ainda que avançar no que trata aquilo que os amigos dos aplicativos e o Vereador Marlon tem tido uma importante pauta para nós na Câmara. S.Exa. citou uma legislação da qual eu fui um dos coautores também com Marlon, com o hoje Deputado Estadual Donato na questão da cota parte do IPVA - a cota parte que seria do município e que a gente faz a devolução.

Infelizmente, gostaria de chamar a atenção do Secretário da Fazenda que ainda dependemos da regulamentação. Por incrível que pareça, uma legislação sancionada há mais de um ano já, com a vigência até 2024, e hoje estamos em abril de 2023 e até agora sem a sua devida regulamentação. Tenho cobrado e peço a ajuda também do Vereador Marlon, também membro da Comissão de Transportes, para a gente possa fazer essa cobrança.

Não tenho dúvida de que o Prefeito Ricardo Nunes que tem aprovado essas legislações conosco, ainda com o Vereador, e, agora, como Prefeito, tem uma grande visão também para esse modal de veículos eletrificados - sejam híbridos ou elétricos. A gente sabe da dificuldade da infraestrutura urbana não só em São Paulo. Isso não é uma questão só da capital paulista, mas de várias outras capitais pelo mundo – a questão da infraestrutura. Por isso que eu acredito, eu, particularmente, acredito muito na tecnologia híbrida. Temos aí a tecnologia desenvolvida aqui, no país, do híbrido flex. Então, esse é um tema pelo qual tenho um carinho especial. Por isso que eu venho tratando aqui, com o Vereador Marlon, e tenho certeza de que vamos avançar não só no Plano Diretor, mas nessas legislações também específicas sobre o tema.

Era isso, Presidente. Tenho acompanhado e anotado todas as contribuições, para que possamos fazer o melhor texto desse relatório.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Marlon Luz)** – Obrigado, Vereador Rodrigo, Relator do Plano Diretor nesta Comissão.

Para a conclusão, gostaria de dar destaque a algumas pautas, principalmente em

relação aos motoristas de aplicativo. Muito se falou da integração de modais, em relação da acessibilidade disso. Então, se viu bastante dificuldade de passageiros, especialmente aqueles que necessitam de acessibilidade especial para a integração dos modais. Às vezes, um carro de aplicativo e acessar um ônibus ou um metrô, isso tem sido uma dificuldade não só para o pedestre, mas também para o motorista de aplicativo, que não tem onde parar, principalmente nas estações de trem, metrô ou terminais de ônibus. Isso precisa, de uma certa forma, estar priorizado no Plano Diretor justamente para haver essa facilidade, não só com carros de aplicativo, mas entro, aqui, na questão da micromobilidade que hoje não foi citada por ninguém da audiência pública. Este é um ponto importante também, inclusive da facilidade de poder usar bicicletas ou patinetes elétricos para ter acesso. Enfim, se locomover entre residência ou até às estações de metrô também.

Ponto de destaque também, que eu gostaria de falar, diz respeito aos pontos de recarga de carros elétricos. Realmente, isso é uma tendência mundial, o uso dos carros elétricos. E o Brasil inteiro, como citado por meu Colega Rodrigo, tem tido uma defasagem grande em relação aos pontos de cargas públicos. Às vezes, não só necessariamente de graça, mas que tenha acesso, que exista o terminal de eletroposto, aqui chamado, acessível em uma calçada onde o carro possa parar e estacionar por algumas horas, às vezes, para poder carregar. É uma tendência mundial o desuso do combustível fóssil ou até do etanol para a carga de carros elétricos. Então, se faz realmente necessária a instalação, a permissão, na cidade de São Paulo, de uso de eletropostos. Costuma se dizer: “Ah, não vende carro elétrico porque não tem eletroposto. Não tem eletroposto porque não tem carro elétrico”, mas mesmo com a dificuldade em se ter os pontos de recarga públicos, está aumentando, cada vez mais, o número de carros elétricos. Então, com a facilidade de ter esses eletropostos instalados na cidade, fica mais fácil a venda e gerando, inclusive, menos poluição para a cidade de São Paulo, visto que os carros elétricos não são poluentes.

Dois destaques que eu gostaria de falar também e que têm a ver com a mobilidade. Normalmente, os carros de aplicativo são veículos que têm a tendência de tirar outros carros da

rua. Por mais que não façam isso a sua renda exclusiva, mas que fazem a sua renda parcial, muitos deles estão cruzando a cidade, indo da zona Sul para a zona Leste, por exemplo, por causa do seu trabalho, mas fazem as corridas de aplicativo para ganhar um dinheiro nesse trânsito, tirando, assim, outros carros das ruas. É justo, de uma certa forma, que seja estudado, que seja pensado, de acordo com algumas regras com certeza, mas que se estude o quanto esses carros ou quais carros de aplicativo fazem uso desse benefício de tirar outros carros da rua e como eles, de repente, poderiam ser até isentos de rodízio, nos casos de motoristas que trabalham exclusivamente com isso, assim como ocorre com os táxis, por exemplo. Fala-se, também, no caso dos motoristas de aplicativos, a liberação da Zona Azul. O carro de aplicativo hoje acaba rodando, em movimento, sem passageiro, em busca de passageiro por não poder parar na Zona Azul, congestionando, poluindo e gastando o asfalto, enquanto poderia estar parado ou estacionado em uma área aguardando uma corrida. São itens que entendemos, facilitam a mobilidade na cidade de São Paulo, especialmente para os carros de aplicativo, que tem sido cada vez mais uma tendência, não só na cidade de São Paulo, mas também no mundo inteiro.

Nada mais havendo a ser tratado, dou por encerrada esta audiência pública da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente. Boa noite.

Estão encerrados os nossos trabalhos.