

	Autor	Contribuição
1	Fábio Araújo Pereira Conselheiro-suplente do CADES Penha	Atenta quanto à licitação do sistema de ônibus. Relata dificuldade na implantação de linhas as quais consideram necessárias, e que é necessário monitoramento para as calçadas, sobretudo nas periferias, de acordo com o previsto no PDE. Quanto à infraestrutura viária, questiona a qualidade na pavimentação de vias e a não utilização de composições sustentáveis, e que o PDE poderia inserir com mais ênfase a transição de modais motorizados para sistemas elétricos.
2	Eduardo Merheje Morador do limite entre os bairros Mirandópolis e Planalto Paulista	Considera importante a integração, no tema mobilidade, entre sistema viário e demais infraestruturas urbanas, como sistemas de drenagem e de abastecimento. Lembra que as ciclovias implantadas em Mirandópolis estão desconectadas de rede e de integração com o transporte coletivo. Considera inadequado o traçado e o espaço disponível para a ciclovia implantada na Rua Luiz Góes. Lembra, por fim, da importância na aproximação entre adensamento e eixos de transporte.
3	Antonio Zagatto Conselheiro do Conselho Municipal de Política Urbana - CMPU	Considera que há omissão de dados na audiência e não publicização dos objetivos do PDE/2014 para o ano de 2029. Atenta para os objetivos do sistema de mobilidade destacando a importância do monitoramento com dados, de apresentação de fontes verificáveis e de responsabilidade autoral. Acusa, por fim, a ocorrência de audiências fora da agenda oficial do CMPU.
4	Lucian de Paula Urbanista, especialista em Gestão Pública	Aponta incoerências no uso dos recursos do Fundurb para o sistema de mobilidade, e atenta para o atraso entre o planejado e o executado. Defende a necessidade de incorporar à revisão do PDE que os recursos de Fundurb para a área de mobilidade sejam destinados a investimentos no transporte coletivo e na mobilidade ativa. Aponta que há falhas no desestímulo ao uso de automóveis, lembrando o caso da Vila Mariana, onde se multiplicam empreendimentos com mais de uma vaga por apartamento e amplia-se a quantidade de automóveis nas ruas. Lembra que houve avanços no PDE, mas fala da falta de regulamentação para bicicletários nos prédios. Fala que o zoneamento deve ser convertido para ZEU onde há transporte de alta capacidade, e que o PDE deveria aplicar fator multiplicador da Outorga Onerosa entre duas e cinco vezes para estacionamentos fora dos eixos. Acusa, por fim, a existência de reuniões não publicizadas no processo participativo.

5	Ana Carolina Almeida Santos Nunes	Fala da ausência de maiores detalhes no diagnóstico do PDE. Chama atenção para a falta de aplicação do Estatuto do Pedestre e de suas diretrizes e dispositivos para humanização do trânsito. Questiona os critérios utilizados na priorização das obras de requalificação de calçadas, e aponta para a ausência de uma política municipal voltada à construção e à requalificação de calçadas integrada ao PDE. Aborda que há preocupação com os impactos da nova proposta de rede de ônibus sobre os fluxos peatonais, e que essas alterações devem estar mais bem integradas ao PDE e a seus dispositivos de planejamento. Fala, por fim, que o diagnóstico do PDE deveria levar em consideração o mobiliário urbano e seus impactos como parte da política de desenvolvimento.
6	José André de Araújo Membro do Conselho Municipal de Habitação e do CPMU	Fala que o Diagnóstico não tem aprofundamento analítico, considerando os objetivos e as diretrizes do PDE. Lembra que parte significativa do transporte de média e alta capacidade é administrada por empresa estadual, o que demanda maior diálogo com o Estado e Municípios da Região Metropolitana. Aponta excessivo tempo de espera em semáforos e problemas na infraestrutura das ruas, a exemplo da iluminação pública ineficiente na Rua Libero Badaró. Chama atenção para que seja considerada, desde o PDE, a questão da inovação tecnológica e da sustentabilidade no sistema de mobilidade, incluindo pavimentação com maior permeabilidade. Solicita, por fim, que todo o material utilizado e produzido a partir das audiências temáticas seja disponibilizado à população, e que o secretário se manifeste quanto à acusação de ocorrência de agenda secreta.
7	Carlos Lima Conselheiro Participativo Municipal da região de Perus-Anhanguera,	Registra ausência de obras de mobilidade na região Perus-Anhanguera, inclusive de ciclovias e ciclofaixas, e problemas de articulação na rede de transporte coletivo municipal. Aponta irregularidade na localização de pedágio na região, e reclama por maior equilíbrio entre adensamento, produção imobiliária e infraestrutura pública. Indica que a reestruturação das linhas de ônibus tende a gerar novos transtornos na região em função do remanejamento de linhas, e manifesta a necessidade de ampliação das discussões.
8	Beatriz Messeder Jalbut Arquiteta do Conselho de Política Urbana da Associação Comercial de São Paulo	Lembra que o objetivo de adensamento junto aos eixos de transporte, previsto no PDE, condiz com o fomento a novas centralidades. Que a cidade não tem sido eficiente no desestímulo aos deslocamentos pendulares, e que se demanda por maior articulação entre políticas setoriais que podem influenciar na eficiência nos sistemas de transporte, a exemplo de investimentos em conectividade. Aponta para maior ênfase na micromobilidade, na integração física e tarifária do sistema, e no estímulo à adesão de empresas ao sistema cicloviário. Registra problemas na zeladoria cotidiana da cidade, o que influencia sobre a urbanidade e a qualidade dos serviços urbanos, e a necessidade de regulamentação de novas áreas de incentivo ao desenvolvimento econômico-social.

9	Thiago Guimarães Rodrigues Membro do Conselho de Usuários de Serviços Públicos (Condeusp)	Lembra que o objetivo da revisão intermediária do PDE permeia o vínculo entre a política de mobilidade e de ordenamento territorial. Considera frágeis os instrumentos de monitoramento apresentados, e que a ausência de indicadores quantitativos e qualitativos dificulta tanto a revisão quanto o apontamento de projeções para o horizonte de 2029. Reclama da falta de dados para avaliar os resultados do PDE, da ausência de indicadores de acesso aos equipamentos nos bairros, de avaliação qualitativa quanto ao adensamento nos eixos de transporte, e sobre inconsistências e ausência de critérios a respeito da aplicação dos recursos do Fundurb no setor de mobilidade.
10	Jupira Cauhy	Aponta que os processos de escuta da população demandam de apresentação prévia da metodologia adotada no processo participativo, o que considera não ter ocorrido, e demanda por maiores esclarecimentos quanto à participação do CPMU nas audiências. Fala da articulação entre corredores de transporte público e aponta a ocorrência de transtornos provocados pelo bloqueio de vias públicas para acomodar eventos privados, sobretudo na Avenida Francisco Matarazzo, na Avenida e viaduto Antártica, na Rua Palestra Itália, na Avenida Marquês de São Vicente, Viaduto Pompéia, entre outras, o que considera incoerente com o cumprimento dos objetivos do sistema de mobilidade urbana.
11	Antônio de Souza Diretor da FACESP	Comenta que, apesar de alguns investimentos em infraestrutura viária, o tema mobilidade gera preocupações aos moradores da Zona Sul da cidade, sobretudo nas comunidades de M'Boi Mirim até o município de Itapeverica da Serra. Aponta inconsistência na alteração de linhas de ônibus, que viabilizavam o acesso às linhas de metrô, e, em nível estadual, a reivindicação das comunidades da região pelo prolongamento da Linha Lilás do Metrô. Fala da importância de investimentos em ciclovias e do uso da bicicleta como meio de transporte, mas que o uso desses modais ativos não deve ser uma consequência da falta de acesso - econômico e territorial - aos modais motorizados. Questiona a falta de posicionamento quanto à obra do monorail Linha 17-Ouro e finaliza sua fala considerando a importância do adensamento nos eixos de transporte, mas aponta para aspectos qualitativos dos empreendimentos, considerando que deveriam, efetivamente, atender a população que usa o transporte coletivo.

12	Élio Camargo Membro da Cidadeapé	Aponta a importância de maior integração entre os diferentes modais e infraestruturas de transporte, a exemplo da articulação entre pontos de ônibus e faixas de pedestre. Defende incluir, junto ao PDE, a Câmara Temática de Mobilidade a Pé como o órgão responsável pela implementação do sistema de circulação de pedestres. Defende que haja equivalência de tempos semafóricos para pedestres e veículos; que as faixas de arborização lineares, como em canteiros centrais, não devem ser suprimidas para melhoramentos viários; que o transporte coletivo adaptado a pessoas com mobilidade reduzida seja ampliado conforme cronograma de implantação; e que a frota seja constantemente atualizada com veículos acessíveis, seguros e sustentáveis. Por fim, defende a inclusão, onde for possível, das pessoas como método de referência para o sistema de mobilidade, substituindo a referência de quilômetros de congestionamentos.
13	Flavia Ulian Representante do Movimento de Defesa do Transporte Público com qualidade para Todos	Comenta que os apontamentos anteriores estão coerentes, que a política para o transporte coletivo do PDE/2014 é inovadora, mas que são necessárias ações para que se efetive, considerando a expansão do sistema de ônibus e a redução dos tempos de deslocamento. Aponta que a revisão intermediária deve focar na maior eficiência do sistema de transporte coletivo e na transparência na aplicação das verbas setoriais.
14	Luiz Andrade Cidadão paulistano	Questiona a informação apresentada de ocorrência de reuniões fora da agenda oficial, e se há dados, a partir da pesquisa OD, de mobilidade considerando a diferença de gênero. Considera que há falta de dados nos levantamentos apresentados. Critica propostas que desconsideram o fomento ao uso da bicicleta. Aponta para a ausência de infraestrutura para bicicleta no ramo de shoppings centers, mas cita o Shopping Frei Caneca como um exemplo positivo. Fala da importância das ciclovias no sistema de mobilidade, e como fundamento básico dos deslocamentos. Reclama para que os recursos do Fundurb sejam aplicados no transporte coletivo e mobilidade ativa. Defende a proibição de estacionamentos no entorno das estações de transporte, a regulamentação de bicicletários nos edifícios, e maior rigor quanto ao uso inadequado de ciclovias e ciclofaixas, sobretudo para o trânsito de motocicletas e estacionamento de veículos.

15	<p>Antonio Zagatto Conselheiro do Conselho Municipal de Política Urbana - CMPU</p>	<p>Considera que a revisão do PDE/2014 está caracterizada pela falta de participação democrática. Denuncia contrato sem licitação no valor de 3,5 milhões de reais destinado a entidade privada para a realização de diagnóstico sem participação social. Aponta que mais de quinhentas associações da Frente São Paulo pela Vida registraram problemas que a metodologia de revisão provocaria, e que questionamentos da sociedade civil, fora e dentro do CMPU, têm sido ignorados. Que o processo de revisão tem sido imposto pela Prefeitura sob falhas quanto à transparência, à acessibilidade universal e à acessibilidade socioeconômica, com pouco retorno às reivindicações da população. Considera que o PDE/2014 não tem cumprido seus objetivos quanto ao desenvolvimento sustentável e equilibrado da cidade, sobretudo na questão da habitação, o que é demonstrado pelo comprometimento de áreas verdes e mananciais e pelo aumento no número de moradores de rua. Que as dinâmicas de transformação da cidade promovidas pelo mercado imobiliário ocorrem sem medidas compensatórias e sem participação da população, e exemplifica a não regulamentação dos Planos de Bairro. Considera que não foram apresentados dados relativos ao cumprimento dos objetivos para o Sistema de Mobilidade definidos no art. 227 do PDE/2014. Que os instrumentos do PDE considerados autoaplicáveis beneficiam o mercado imobiliário, e que, por outro lado, demais instrumentos para cumprimento das estratégias de desenvolvimento necessitam de regulamentação com planos setoriais, como o de habitação, mobilidade, de parques e de patrimônio. Considera que o PDE deveria ser integralmente autoaplicável, com maior participação da sociedade civil, para desenvolvimento equilibrado e sustentável da cidade. Fala que a revisão deve garantir maior participação social e eliminar dispositivos que não deram certo. Que as transformações devem atender com prioridade a população com maior demanda por moradias, com participação social ativa. Considera, por fim, que essas alterações são necessárias para tornar São Paulo uma cidade mais sustentável.</p>
16	<p>Ana Luiza Trazani Moradora do Distrito Mooca</p>	<p>Reclama quanto a não utilização de sugestões e propostas para aperfeiçoamento do site Participe Mais. Também aponta falta de contrapartidas por parte das construtoras quanto ao impacto que geram sobre as infraestruturas urbanas públicas, considerando, por exemplo, medidas mitigadoras ao aumento nas vagas de estacionamento e melhorias para a circulação de pedestres e ciclistas.</p>
17	<p>João Furtado Professor e morador do bairro Santa Cecília</p>	<p>Reconhece a boa infraestrutura cicloviária implantada na região da Santa Cecília, mas aponta para a necessidade de aperfeiçoamentos em dispositivos de mobilidade, como os tempos de semáforo, e maior conscientização quanto ao uso adequado dos espaços destinados a cada modal. Reforça, por fim, sobre a importância de se ampliar a divulgação das audiências.</p>