

**Tema:** Mobilidade Urbana: Objetivos Setoriais, Elementos Constituintes, Planos e Ações prioritárias.

1 Aos três dias do mês de maio de 2022 às 19h10min, por meio da plataforma *Microsoft Teams*, a  
2 Prefeitura de São Paulo, representada pela Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento  
3 - SMUL, conforme convocatória, inicia a Audiência Pública da Etapa 1 da Revisão Intermediária  
4 do Plano Diretor Estratégico – PDE, Temática Mobilidade Urbana: Objetivos Setoriais,  
5 Elementos Constituintes, Planos e Ações prioritárias. **Sra. Patrícia Saran**, Coordenadora do  
6 Processo Participativo, toma a palavra, cumprimenta cordialmente os presentes, instrui quanto  
7 ao uso das plataformas digitais e dá início a audiência pública. Apresenta o cerimonial, informa  
8 que o convite para essa audiência foi publicado em 20 de abril de 2022 no Diário Oficial da  
9 Cidade. Após a audiência a ata e as manifestações serão publicadas. Os presentes poderão se  
10 inscrever para solicitar manifestação de fala e as inscrições estarão abertas durante a  
11 apresentação, sendo que se encerram 05 (cinco) minutos após a exibição, e que cada munícipe  
12 inscrito tem 03 (três) minutos para exposição e considerações. Convida a composição da mesa  
13 diretora dos trabalhos e, em questão de ordem, dá maiores esclarecimentos quanto aos  
14 objetivos, aos processos e à metodologia da audiência. Passa a palavra ao **Sr. José Arménio de**  
15 **Brito Cruz**, Secretário Adjunto de SMUL, que reforça a responsabilidade de SMUL em organizar e  
16 operacionalizar as audiências e oficinas do processo da Revisão Intermediária do PDE/2014.  
17 Menciona que o tema de mobilidade, incutido ao debate público com maior ênfase a partir de  
18 2013, foi priorizado no Plano Diretor de 2014, o qual fundamenta o ordenamento do  
19 desenvolvimento urbano a partir dos eixos de transporte público, e que esse contempla,  
20 também, a priorização de modais ativos. Lembra que o pensamento do desenvolvimento  
21 urbano a partir de eixos de transporte vem sendo construído e amadurecido desde meados dos  
22 anos 1970, e que efetivamente estrutura os princípios do PDE/2014. Esclarece que o  
23 Diagnóstico de Monitoramento do PDE/2014 foi desenvolvido pela Coordenadoria de  
24 Planejamento Urbano - Planurb e que esse foi estruturado a partir de cinco eixos temáticos, dos  
25 quais a área de transporte é de extrema importância no sentido de resolver problemas urbanos  
26 estruturais. Passa a palavra a **Sra. Heliana Lombardi Artigiani**, Coordenadora de Planurb, que  
27 cumprimenta os participantes, e passa a palavra à **Caroline Krobath Luz Pera**, arquiteta e  
28 urbanista vinculada à SMUL/Planurb, que contextualiza o Plano Diretor como instrumento  
29 básico de planejamento da cidade. Reforça que o PDE/2014 inovou em vários sentidos, como  
30 ao estabelecer tanto um sistema de monitoramento contínuo quanto sua revisão intermediária,  
31 inicialmente prevista para 2021, mas que, em função da pandemia de Covid-19, foi adiada para  
32 2022. Lembra que a presente audiência temática faz parte de um conjunto audiências, oficinas  
33 e reuniões, cujo calendário segue disponível nas plataformas digitais:  
34 <https://participemais.sp.gov.br/legislation/processes/203> e também  
35 <https://planodiretorsp.prefeitura.sp.gov.br/agenda/> e que os materiais que subsidiam sua

36 apresentação – o Diagnóstico de Aplicação do PDE, o Relatório de Monitoramento e Avaliação  
37 da Implementação do PDE e o Diagnóstico Inicial da Revisão do PDE - estão disponibilizados no  
38 portal Gestão Urbana (<https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/>). Reforça que o PDE se  
39 baseou em 10 (dez) estratégias para alcançar os 17 (dezesete) objetivos estratégicos até 2029,  
40 e que, para isso, dividiu a cidade em 2 (duas) macrozonas e 8 (oito) macroáreas, além de ter  
41 previsto um conjunto de instrumentos urbanísticos que devem ser utilizados e combinados  
42 para atender às demandas específicas do território. Quanto ao tema mobilidade urbana,  
43 aponta que o PDE definiu que as transformações urbanas seriam baseadas, sobretudo, na MEM  
44 (Macroárea de Estruturação Metropolitana), na Rede Estrutural de Transporte Coletivo, na  
45 Rede Hídrica e Ambiental, e na Rede de Estruturação Local. Destaca a Rede Estrutural de  
46 Transporte Coletivo, que define a localização dos Eixos de Estruturação da Transformação  
47 Urbana e, nesse sentido, articula ordenamento territorial com a Política e Sistema de  
48 Mobilidade, propondo o chamado DOT - Desenvolvimento Orientado pelo Transporte. Que o  
49 PDE estimula adensamento populacional e construtivo junto aos eixos de transporte coletivo,  
50 com valorização da mobilidade ativa. Cita os objetivos estratégicos do PDE diretamente  
51 vinculados à política de transporte, e que o sistema de mobilidade é composto pelo conjunto  
52 de meios de transporte, serviços e infraestruturas necessárias à garantia da mobilidade de  
53 pessoas e deslocamento de cargas. Que o PDE define um conjunto de ações prioritárias e  
54 estratégicas para o sistema de mobilidade. Destaca, também, a elaboração do Plano Municipal  
55 de Mobilidade Urbana (PlanMob), e que esse redefiniu o horizonte temporal de execução das  
56 redes de transporte coletivo, com a meta de implantação de 150km de corredores a cada 4  
57 anos, com previsão de atingir 600km até 2028. Aponta que há 131 km de corredores  
58 implantados, previsão de 2 novos corredores de BRTs durante a atual gestão, e que outros  
59 178km possuem projeto básico. Que foram entregues 4 terminais desde 2014, além de 2 em  
60 obras e outros 4 em projeto. Apresenta dados da Pesquisa Origem-Destino (OD) 2007-2017, a  
61 qual aponta crescimento na utilização de metrô, trens urbanos e ônibus. Também aponta o  
62 ônibus como o principal modal de transporte motorizado, e que o metrô apresentou  
63 crescimento, tornando-se o quarto mais utilizado. Lembra que o aumento no uso do transporte  
64 coletivo está relacionado, sobretudo, às áreas onde se promoveu maior expansão nas  
65 infraestruturas. Quanto ao Sistema Cicloviário, apresenta o Plano de Metas estabelecido em  
66 PlanMob. Aponta que embora apresente participação de 0,8% no total de viagens na cidade  
67 (pesquisa OD), houve crescimento em sua utilização. Que o maior crescimento se dá em áreas  
68 dotadas de rede cicloviária, mas que as regiões periféricas representam 56% do total de  
69 viagens. Para o Sistema de Circulação de Pedestres, lembra que o PDE define a necessidade de  
70 elaboração do Plano Emergencial de Calçadas, e que para cada Subprefeitura foi priorizado um

71 conjunto de melhorias nos locais de maior fluxo de pedestres. Que a acessibilidade universal é  
72 diretriz básica para todas as intervenções relacionadas ao Sistema de Mobilidade, e que o Plano  
73 Emergencial de Calçadas não esgota a totalidade de ações para a qualificação do sistema  
74 peatonal, sobretudo nas áreas mais vulneráveis. Aponta como ações relevantes a  
75 regulamentação do Estatuto do Pedestre e do Plano de Segurança Viária, e que está em  
76 desenvolvimento, pela CET, a Rede de Pedestres, por sua vez articulada com o transporte  
77 coletivo. Fala das diretrizes previstas no PDE para o sistema hidroviário e para o sistema de  
78 logística e cargas, e que o Plano de Transporte e de Infraestrutura Aeroviária deve ser  
79 elaborado de forma articulada com a União. Apresenta a distribuição dos recursos liquidados  
80 de Fundurb no sistema de mobilidade, sendo que 33% foi destinado ao transporte público, 33%  
81 à circulação de pedestres, 23% ao sistema viário e 11% ao sistema cicloviário, mas lembra que  
82 os recursos do Fundurb não representam a totalidade de investimentos aplicados no sistema de  
83 mobilidade. Finaliza sua fala destacando os principais apontamentos do Diagnóstico quanto ao  
84 tema mobilidade, que indicam baixa expansão da rede de transporte de alta e média  
85 capacidade, expansão da rede cicloviária e qualificação da infraestrutura de pedestres,  
86 necessidade de verificar atualização dos Mapas 8 e 9 do PDE, e de ampliação da análise para a  
87 escala metropolitana, uma vez que as demandas de mobilidade não se restringe aos limites da  
88 cidade. Retomando a palavra, a **Sra. Patricia Saran** agradece a apresentação e chama os  
89 munícipes para o início das exposições. O **Sr. Fábio Araújo Pereira**, Conselheiro-suplente do  
90 CADES Penha, atenta quanto à licitação do sistema de ônibus. Relata dificuldade na  
91 implantação de linhas as quais consideram necessárias, e que é necessário monitoramento para  
92 as calçadas, sobretudo nas periferias, de acordo com o previsto no PDE. Quanto à  
93 infraestrutura viária, questiona a qualidade na pavimentação de vias e a não utilização de  
94 composições sustentáveis, e que o PDE poderia inserir com mais ênfase a transição de modais  
95 motorizados para sistemas elétricos. **Sr. Eduardo Merheje**, morador do limite entre os bairros  
96 Mirandópolis e Planalto Paulista, considera importante a integração, no tema mobilidade, entre  
97 sistema viário e demais infraestruturas urbanas, como sistemas de drenagem e de  
98 abastecimento. Lembra que as ciclovias implantadas em Mirandópolis estão desconectadas de  
99 rede e de integração com o transporte coletivo. Considera inadequado o traçado e o espaço  
100 disponível para a ciclovia implantada na Rua Luiz Góes. Lembra, por fim, da importância na  
101 aproximação entre adensamento e eixos de transporte. **Sr. Antonio Zagatto**, Conselheiro do  
102 Conselho Municipal de Política Urbana - CMPU no segmento de movimentos sociais e  
103 mobilidade urbana, considera que há omissão de dados na audiência e não publicização dos  
104 objetivos do PDE/2014 para o ano de 2029. Atenta para os objetivos do sistema de mobilidade  
105 destacando a importância do monitoramento com dados, de apresentação de fontes



106 verificáveis e de responsabilidade autoral. Acusa, por fim, a ocorrência de audiências fora da  
107 agenda oficial do CMPU. Em questão de ordem, a **Sra. Patrícia Saran** passa a palavra ao **Sr.**  
108 **Lucian de Paula**, urbanista, especialista em Gestão Pública, membro do CMPT, da Câmara  
109 Temática de Bicicleta e do Conselho Participativo da Vila Mariana, que aponta incoerências no  
110 uso dos recursos do Fundurb para o sistema de mobilidade, e atenta para o atraso entre o  
111 planejado e o executado. Defende a necessidade de incorporar à revisão do PDE que os  
112 recursos de Fundurb para a área de mobilidade sejam destinados a investimentos no transporte  
113 coletivo e na mobilidade ativa. Aponta que há falhas no desestímulo ao uso de automóveis,  
114 lembrando o caso da Vila Mariana, onde se multiplicam empreendimentos com mais de uma  
115 vaga por apartamento e amplia-se a quantidade de automóveis nas ruas. Lembra que houve  
116 avanços no PDE, mas fala da falta de regulamentação para bicicletários nos prédios. Fala que o  
117 zoneamento deve ser convertido para ZEU onde há transporte de alta capacidade, e que o PDE  
118 deveria aplicar fator multiplicador da Outorga Onerosa entre duas e cinco vezes para  
119 estacionamentos fora dos eixos. Acusa, por fim, a existência de reuniões não publicizadas no  
120 processo participativo. **Sra. Ana Carolina Almeida Santos Nunes** fala da ausência de maiores  
121 detalhes no diagnóstico do PDE. Chama atenção para a falta de aplicação do Estatuto do  
122 Pedestre e de suas diretrizes e dispositivos para humanização do trânsito. Questiona os  
123 critérios utilizados na priorização das obras de requalificação de calçadas, e aponta para a  
124 ausência de uma política municipal voltada à construção e à requalificação de calçadas  
125 integrada ao PDE. Aborda que há preocupação com os impactos da nova proposta de rede de  
126 ônibus sobre os fluxos peatonais, e que essas alterações devem estar mais bem integradas ao  
127 PDE e a seus dispositivos de planejamento. Fala, por fim, que o diagnóstico do PDE deveria  
128 levar em consideração o mobiliário urbano e seus impactos como parte da política de  
129 desenvolvimento. O **Sr. José André de Araújo**, membro do Conselho Municipal de Habitação e  
130 do CMPU, fala que o Diagnóstico não tem aprofundamento analítico, considerando os objetivos  
131 e as diretrizes do PDE. Lembra que parte significativa do transporte de média e alta capacidade  
132 é administrada por empresa estadual, o que demanda maior diálogo com o Estado e Municípios  
133 da Região Metropolitana. Aponta excessivo tempo de espera em semáforos e problemas na  
134 infraestrutura das ruas, a exemplo da iluminação pública ineficiente na Rua Libero Badaró.  
135 Chama atenção para que seja considerada, desde o PDE, a questão da inovação tecnológica e  
136 da sustentabilidade no sistema de mobilidade, incluindo pavimentação com maior  
137 permeabilidade. Solicita, por fim, que todo o material utilizado e produzido a partir das  
138 audiências temáticas seja disponibilizado à população, e que o secretário se manifeste quanto à  
139 acusação de ocorrência de agenda secreta. O **Sr. Carlos Lima**, Conselheiro Participativo  
140 Municipal da região de Perus-Anhanguera, registra ausência de obras de mobilidade na região

141 Perus-Anhanguera, inclusive de ciclovias e ciclofaixas, e problemas de articulação na rede de  
142 transporte coletivo municipal. Aponta irregularidade na localização de pedágio na região, e  
143 reclama por maior equilíbrio entre adensamento, produção imobiliária e infraestrutura pública.  
144 Indica que a reestruturação das linhas de ônibus tende a gerar novos transtornos na região em  
145 função do remanejamento de linhas, e manifesta a necessidade de ampliação das discussões. A  
146 **Sra. Beatriz Messeder Jalbut**, arquiteta do Conselho de Política Urbana da Associação  
147 Comercial de São Paulo, lembra que o objetivo de adensamento junto aos eixos de transporte,  
148 previsto no PDE, condiz com o fomento a novas centralidades. Que a cidade não tem sido  
149 eficiente no desestímulo aos deslocamentos pendulares, e que se demanda por maior  
150 articulação entre políticas setoriais que podem influenciar na eficiência nos sistemas de  
151 transporte, a exemplo de investimentos em conectividade. Aponta para maior ênfase na  
152 micromobilidade, na integração física e tarifária do sistema, e no estímulo à adesão de  
153 empresas ao sistema ciclovitário. Registra problemas na zeladoria cotidiana da cidade, o que  
154 influencia sobre a urbanidade e a qualidade dos serviços urbanos, e a necessidade de  
155 regulamentação de novas áreas de incentivo ao desenvolvimento econômico-social. O **Sr.**  
156 **Thiago Guimarães Rodrigues**, membro do Conselho de Usuários de Serviços Públicos  
157 (Condeusp), lembra que o objetivo da revisão intermediária do PDE permeia o vínculo entre a  
158 política de mobilidade e de ordenamento territorial. Considera frágeis os instrumentos de  
159 monitoramento apresentados, e que a ausência de indicadores quantitativos e qualitativos  
160 dificulta tanto a revisão quanto o apontamento de projeções para o horizonte de 2029.  
161 Reclama da falta de dados para avaliar os resultados do PDE, da ausência de indicadores de  
162 acesso aos equipamentos nos bairros, de avaliação qualitativa quanto ao adensamento nos  
163 eixos de transporte, e sobre inconsistências e ausência de critérios a respeito da aplicação dos  
164 recursos do Fundurb no setor de mobilidade. A **Sra. Jupira Cauhy** aponta que os processos de  
165 escuta da população demandam de apresentação prévia da metodologia adotada no processo  
166 participativo, o que considera não ter ocorrido, e demanda por maiores esclarecimentos  
167 quanto à participação do CPMU nas audiências. Fala da articulação entre corredores de  
168 transporte público e aponta a ocorrência de transtornos provocados pelo bloqueio de vias  
169 públicas para acomodar eventos privados, sobretudo na Avenida Francisco Matarazzo, na  
170 Avenida e viaduto Antártica, na Rua Palestra Itália, na Avenida Marquês de São Vicente,  
171 Viaduto Pompéia, entre outras, o que considera incoerente com o cumprimento dos objetivos  
172 do sistema de mobilidade urbana. O **Sr. Antônio de Souza**, o Tonhão, Diretor da FACESP,  
173 comenta que, apesar de alguns investimentos em infraestrutura viária, o tema mobilidade gera  
174 preocupações aos moradores da Zona Sul da cidade, sobretudo nas comunidades de M'Boi  
175 Mirim até o município de Itapeverica da Serra. Aponta inconsistência na alteração de linhas de

176 ônibus, que viabilizavam o acesso às linhas de metrô, e, em nível estadual, a reivindicação das  
177 comunidades da região pelo prolongamento da Linha Lilás do Metrô. Fala da importância de  
178 investimentos em ciclovias e do uso da bicicleta como meio de transporte, mas que o uso  
179 desses modais ativos não deve ser uma consequência da falta de acesso - econômico e  
180 territorial - aos modais motorizados. Questiona a falta de posicionamento quanto à obra do  
181 monotrilho Linha 17-Ouro e finaliza sua fala considerando a importância do adensamento nos  
182 eixos de transporte, mas aponta para aspectos qualitativos dos empreendimentos,  
183 considerando que deveriam, efetivamente, atender a população que usa o transporte coletivo.  
184 O **Sr. Élio Camargo**, membro da Cidadeapé (Associação pela Mobilidade a Pé em São Paulo), da  
185 Câmara Temática de Mobilidade a Pé e do CADES Butantã, aponta a importância de maior  
186 integração entre os diferentes modais e infraestruturas de transporte, a exemplo da articulação  
187 entre pontos de ônibus e faixas de pedestre. Defende incluir, junto ao PDE, a Câmara Temática  
188 de Mobilidade a Pé como o órgão responsável pela implementação do sistema de circulação de  
189 pedestres. Defende que haja equivalência de tempos semaforicos para pedestres e veículos;  
190 que as faixas de arborização lineares, como em canteiros centrais, não devem ser suprimidas  
191 para melhoramentos viários; que o transporte coletivo adaptado a pessoas com mobilidade  
192 reduzida seja ampliado conforme cronograma de implantação; e que a frota seja  
193 constantemente atualizada com veículos acessíveis, seguros e sustentáveis. Por fim, defende a  
194 inclusão, onde for possível, das pessoas como método de referência para o sistema de  
195 mobilidade, substituindo a referência de quilômetros de congestionamentos. A **Sra. Flavia**  
196 **Ulian**, representante do Movimento de Defesa do Transporte Público com qualidade para  
197 Todos, comenta que os apontamentos anteriores estão coerentes, que a política para o  
198 transporte coletivo do PDE/2014 é inovadora, mas que são necessárias ações para que se  
199 efetive, considerando a expansão do sistema de ônibus e a redução dos tempos de  
200 deslocamento. Aponta que a revisão intermediária deve focar na maior eficiência do sistema de  
201 transporte coletivo e na transparência na aplicação das verbas setoriais. O **Sr. Luiz Andrade**,  
202 que se apresenta como cidadão paulistano, questiona a informação apresentada de ocorrência  
203 de reuniões fora da agenda oficial, e se há dados, a partir da pesquisa OD, de mobilidade  
204 considerando a diferença de gênero. Considera que há falta de dados nos levantamentos  
205 apresentados. Critica propostas que desconsideram o fomento ao uso da bicicleta. Aponta para  
206 a ausência de infraestrutura para bicicleta no ramo de shoppings centers, mas cita o Shopping  
207 Frei Caneca como um exemplo positivo. Fala da importância das ciclovias no sistema de  
208 mobilidade, e como fundamento básico dos deslocamentos. Reclama para que os recursos do  
209 Fundurb sejam aplicados no transporte coletivo e mobilidade ativa. Defende a proibição de  
210 estacionamentos no entorno das estações de transporte, a regulamentação de bicicletários nos



211 edifícios, e maior rigor quanto ao uso inadequado de ciclovias e ciclofaixas, sobretudo para o  
212 trânsito de motocicletas e estacionamento de veículos. O **Sr. Antonio Zagatto** considera que a  
213 revisão do PDE/2014 está caracterizada pela falta de participação democrática. Denuncia  
214 contrato sem licitação no valor de 3,5 milhões de reais destinado a entidade privada para a  
215 realização de diagnóstico sem participação social. Aponta que mais de quinhentas associações  
216 da Frente São Paulo pela Vida registraram problemas que a metodologia de revisão provocaria,  
217 e que questionamentos da sociedade civil, fora e dentro do CMPU, têm sido ignorados. Que o  
218 processo de revisão tem sido imposto pela Prefeitura sob falhas quanto à transparência, à  
219 acessibilidade universal e à acessibilidade socioeconômica, com pouco retorno às  
220 reivindicações da população. Considera que o PDE/2014 não tem cumprido seus objetivos  
221 quanto ao desenvolvimento sustentável e equilibrado da cidade, sobretudo na questão da  
222 habitação, o que é demonstrado pelo comprometimento de áreas verdes e mananciais e pelo  
223 aumento no número de moradores de rua. Que as dinâmicas de transformação da cidade  
224 promovidas pelo mercado imobiliário ocorrem sem medidas compensatórias e sem  
225 participação da população, e exemplifica a não regulamentação dos Planos de Bairro. Considera  
226 que não foram apresentados dados relativos ao cumprimento dos objetivos para o Sistema de  
227 Mobilidade definidos no art. 227 do PDE/2014. Que os instrumentos do PDE considerados  
228 autoaplicáveis beneficiam o mercado imobiliário, e que, por outro lado, demais instrumentos  
229 para cumprimento das estratégias de desenvolvimento necessitam de regulamentação com  
230 planos setoriais, como o de habitação, mobilidade, de parques e de patrimônio. Considera que  
231 o PDE deveria ser integralmente autoaplicável, com maior participação da sociedade civil, para  
232 desenvolvimento equilibrado e sustentável da cidade. Fala que a revisão deve garantir maior  
233 participação social e eliminar dispositivos que não deram certo. Que as transformações devem  
234 atender com prioridade a população com maior demanda por moradias, com participação  
235 social ativa. Considera, por fim, que essas alterações são necessárias para tornar São Paulo uma  
236 cidade mais sustentável. A **Sra. Ana Luiza Trazani**, moradora do Distrito Mooca, reclama quanto  
237 a não utilização de sugestões e propostas para aperfeiçoamento do site Participe Mais.  
238 Também aponta falta de contrapartidas por parte das construtoras quanto ao impacto que  
239 geram sobre as infraestruturas urbanas públicas, considerando, por exemplo, medidas  
240 mitigadoras ao aumento nas vagas de estacionamento e melhorias para a circulação de  
241 pedestres e ciclistas. O **Sr. João Furtado**, professor e morador do bairro Santa Cecília,  
242 reconhece a boa infraestrutura cicloviária implantada na região da Santa Cecília, mas aponta  
243 para a necessidade de aperfeiçoamentos em dispositivos de mobilidade, como os tempos de  
244 semáforo, e maior conscientização quanto ao uso adequado dos espaços destinados a cada  
245 modal. Reforça, por fim, sobre a importância de se ampliar a divulgação das audiências. O **Sr.**

246 **Dalton Gaia**, representante da Assessoria Técnica da Secretaria Municipal de Mobilidade e  
247 Trânsito, comenta que os estudos técnicos para o Plano Cicloviário estão fundamentados a fim  
248 de permitir a articulação entre modais e favorecer o uso e a atratividade das ciclo-rotas. Fala da  
249 importância da ampliação da rede a fim de compor tanto conexões perimetrais quanto entre  
250 centro-bairro. Reforça que há implantação conforme planejamento previsto até 2028, e aponta  
251 que serão implantados, na gestão vigente, mais 1.000km de vias cicláveis. Comenta que os  
252 estudos para o Plano de Mobilidade de Pedestres não foram concluídos, embora já apontem  
253 aperfeiçoamentos quanto à inserção do pedestre como parâmetro de classificação e medição  
254 no sistema de mobilidade. A **Sra. Patrícia Saran** passa a palavra a **Sra. Heliana Lombardi**  
255 **Artigiani**, Coordenadora de Planurb, que agradece as considerações e chama atenção quanto à  
256 transversalidade do tema mobilidade junto ao PDE/2014. Comenta que questionamentos sobre  
257 as novas linhas de ônibus podem ser direcionados aos canais de participação da SPTrans, mas  
258 que os diferentes apontamentos estão registrados, serão avaliados pelos técnicos e  
259 sistematizados. Convida a população a participar com propostas e considerações no canal  
260 Participe Mais. Explica que o Diagnóstico da Aplicação do PDE busca guiar o processo  
261 participativo de revisão intermediária do PDE/2014, mas que esse não esgota todas as questões  
262 e problemas da cidade. Lembra que o Monitoramento do PDE continuará acontecendo de  
263 modo permanente, com dados publicizados nos canais adequados. Reforça que o Diagnóstico  
264 do PDE não esgota o uso de outras metodologias e contribuições. Lembra que na página Gestão  
265 Urbana estão disponibilizados todos os documentos produzidos para o monitoramento e para o  
266 processo de revisão intermediária, e que não tem conhecimento de qualquer reunião fora da  
267 agenda oficial da SMUL. Por fim, reforça que o calendário de audiências temáticas, de oficinas e  
268 reuniões setoriais, aprovado pelo CMPU, está disponível nos canais da Prefeitura, com  
269 possibilidade de ampliar para outros segmentos. Passa a palavra ao **Sr. José Armênio de Brito**  
270 **Cruz**, Secretário Adjunto de SMUL, que comenta sobre a qualidade dos apontamentos e que as  
271 diferentes manifestações estão registradas e enriquecem o processo de revisão do PDE/2014.  
272 Esclarece que toda a agenda de SMUL é publicizada, e reforça que não há ocorrência de  
273 reuniões secretas em SMUL. Que a distribuição de verbas do Fundurb é transparente e segue o  
274 regimento da aplicação previsto no próprio PDE, com participação conjunta de diversas  
275 secretarias e segmentos da sociedade civil. Lembra que há abertura para aprimoramentos do  
276 processo participativo, assim como do próprio PDE e dos diagnósticos produzidos, e que há  
277 espaço para todos participarem. Conclui lembrando que os técnicos que estiveram envolvidos  
278 no processo de elaboração do PDE/2014 estão, agora, participando de seu aprimoramento.  
279 Agradece a presença de todos e reforça a transparência dos processos operacionalizados pela  
280 SMUL. A **Sra. Laurita Ricardo de Salles**, representante do Pró-Pinheiros, solicita que tanto na



281 plataforma Participe Mais quanto nas oficinas não haja restrição de espaço/tamanho de  
282 arquivo em PDF para o upload de propostas. Por fim, **Sra. Patrícia Saran** reforça que os  
283 materiais de registro da Audiência Pública Virtual, incluindo ata, quadro de contribuições e  
284 vídeo e apresentação serão publicados nos portais do Plano Diretor e de Gestão Urbana.  
285 Esclarece quanto às próximas etapas do processo participativo de revisão intermediária do PDE.  
286 Agradece pela presença de todos e pelo tempo dedicado, dada à complexidade do projeto, e  
287 encerra os trabalhos às 21h36. A íntegra da audiência pode ser consultada através da  
288 plataforma eletrônica <https://planodiretorsp.prefeitura.sp.gov.br/processo-participativo/> . Os  
289 documentos desta audiência se encontram registrados no processo SEI 6068.2022/0008207-4.