

	Autor	Contribuição
1	Evandro Santos da Silva Titular Regional Oeste	Fala sobre a desestimulação do uso de veículo automotor individual, e indica como caminho para que seja alcançado esse objetivo, o incentivo pela melhoria do itinerário dos veículos de transporte coletivo. Quanto à locomoção peatonal, fala da necessidade de melhoria das calçadas e faixas de pedestres, em especial na região do Portal Morumbi. Também levanta a problemática do transporte de cargas dentro da cidade de São Paulo, que é muito prejudicial para o trânsito na cidade em um contexto geral, não por culpa do caminhoneiro, mas sim de toda a estrutura que está em colapso, a exemplo de que se fura um pneu de algum caminhão, o reflexo desse incidente são quilômetros de congestionamento. Finaliza falando da importância da priorização e ampliação de um transporte público de qualidade e eficiente, para que o desestímulo ao uso do carro particular seja uma opção natural do usuário.
2	Maurício Lousada CET	Levanta também a temática do transporte de cargas e a locomoção de pessoas pelo município de São Paulo, e destaca o que traz o PDE sobre a inovação tecnológica na logística de cargas, e que se forem aplicados corretamente terá um resultado eficaz, com reflexo positivo para todos.
3	Katia Canova Organizações da Sociedade Civil	Fala sobre o Transporte Aquático que está sendo aberta licitação na região da Billings, e também destaca sobre a necessidade de ampliar a infraestrutura de transporte nas regiões periféricas da cidade, especialmente entre bairros vizinhos, que foi uma demanda muito grande no processo participativo dos Planos Regionais e do PlaMob em 2015-2016, e que continua sendo atual. Portanto, em relação a transporte público é interessante se atentar a esta demanda que é bem ampla, e não apenas priorizar os eixos estruturais. Indica ainda, a região de São Bernardo do Campo como uma região que merece atenção no planejamento do Aquático, em virtude que ser um município um tanto desconectado com todo o sistema de mobilidade da região metropolitana, incluído assim ele juntamente com as regiões de Cocáia e de Pedreira, que serão beneficiadas pelo novo sistema de mobilidade conforme informado.

4	Sandra Ramalho Pessoa com Deficiência	Agradece a atenção dada ao CMTT, e fala sobre a preocupação com transporte público com interligação entre bairros e a melhoria da acessibilidade às pessoas com deficiência nos meios de transporte existente e especialmente no novo modal aquático, uma vez que já existe essa problemática nos trens, imagine em barcos. Fala sobre a pouca distribuição de vagas para pessoas com deficiência em especial nos bairros, também falou sobre o plano emergencial das calçadas.
5	Antônio Sampaio Amaral Filho Regional Oeste	Fala sobre o conceito dos eixos, destacando a questão das habitações próximas ao transporte público e que, visualizando o diagnóstico apresentado, há áreas adensadas que não possuem essa infraestrutura de transporte, o que precisa receber uma atenção especial. Acrescenta que as linhas de ônibus são bem flexíveis, mas que há regiões que estas linhas estão extremamente sobrecarregadas. Acredita que há a necessidade de melhor distribuição das linhas, não se concentrando tudo no eixo. Acredita ser interessante deixar mais claros os critérios das contrapartidas das construtoras, bem como suas limitações e penalidades. Acrescentou sobre a importância da participação popular, especialmente nos bairros, ouvindo-se as associações de bairro e de moradores. Um outro ponto que levanta é sobre os condomínios estritamente horizontais, pois acredita que deixa o bairro estéril, por deixar tudo murado prejudicando a segurança e a conexão entre pessoas. Propõe haver uma limitação sobre o tamanho dessas testadas e o percentual desse tipo de condomínio e determinados bairros. Outro problema visualizado é sobre os prédios construídos com uso de Certificados de Potencial Adicional de Construção (CEPAC), pois estão saindo da escala humana, e por serem muito altos prejudicam a iluminação e ventilação dentro dos bairros, que são áreas que nem comportam esse tipo de edificação. As leis de operações urbanas consorciadas sempre estão olhando para grandes construções, mas acredita que possa ter um porte de construção média, até mesmo em áreas bem estruturadas, a fim de melhorar a qualidade dos bairros.
6	Caique Souza Regional Leste	Inicia questionando sobre as ciclofaixas da Zona Leste, pois existem trechos que foram apagados, mas que continuam sendo mencionadas como existentes no PDE e como implantadas, entretanto esses trechos se conectavam a terminais de ônibus e pontos de empréstimo de bicicletas e, como foram apagados, houve prejuízo na utilização deste modal na região. Pede esclarecimentos sobre a expansão do monotrilho e metro para a região da Cidade Tiradentes, e da expansão do asfaltamento de ruas no fundão da zona leste, pois o não asfaltamento prejudica a acessibilidade de idosos e pessoas com mobilidade reduzida, além de também prejudicar a circulação de veículos automotores.

7	Lucian De Paula Bernardi Regional Centro	<p>Inicia sua fala citando que as diretrizes do Plano Diretor são excelentes, mas em contra partida o que foi executado pela Prefeitura está em descompasso. Verificou que os investimentos do FUNDURB estão sendo mal distribuídos dentre a hierarquia de mobilidade estabelecida no próprio PDE, a exemplo de que ainda são priorizados os veículos de uso individual que é o último da lista de prioridades, e que está sendo mínimo o investimento na mobilidade ativa, mesmo que essa seja a maior prioridade para a cidade. Portanto, propõe que na revisão do Plano Diretor conste que os 30% do valor reservado para a mobilidade deva ser exclusivo para o transporte público coletivo e cicloviário, sendo proibido o reinvestimento para o automóvel, uma vez que já passamos os últimos 120 anos investindo no transporte individual. Acredita que desses 30%, no mínimo 15% sejam para mobilidade ativa além de fazer que o orçamento cumpra as diretrizes colocadas no Plano Diretor, havendo uma sincronia com o Plano de Mobilidade e ambos articulados com o Plano de Mudanças Climáticas.</p> <p>Entende que não se está colocando um modal contra o outro, porém, existem externalidades negativas, as pessoas deixam de andar e pedalar porque há alto risco de serem atropeladas pelos automóveis. Fala sobre a qualidade do ônibus quando está lotado, que o ônibus é lento, porque o ônibus está preso no congestionamento criado pelos automóveis, sendo preciso fazer ações de desestímulo, tanto na circulação do espaço, como na questão dos estacionamentos.</p> <p>Sobre os espaços de estacionamento, cita a Zona Azul – que é livre aos domingos e feriados, mas o ônibus não é gratuito. Sugere adoção de políticas pela Prefeitura favorecendo um maior estímulo na mudança de modais de mobilidade.</p> <p>Com relação ao lançamento dos novos empreendimentos de habitação, todos reclamam que não há mais espaço na cidade para comportar mais pessoas, mas na verdade os bairros comportam sim mais moradores, mais clientes, mais famílias, mais empregos. O que eles não comportam são mais carros. Conclui que a revisão do Plano Diretor precisa dar uma atenção específica para novas habitações no entorno das estações de transporte de grande capacidade, pois não tem cabimento a construção de apartamentos de luxo com 3 ou 4 vagas por unidade, com estação de metrô e corredor de ônibus na porta. Cita que já existe uma política de estacionamento em todos os prédios antigos, entendendo que os prédios novos deveriam promover adensamento de pessoas e restringir o número de vagas nesses lançamentos. Acrescenta que para áreas afastadas dos eixos de estruturação, deveria ser aplicado um fator multiplicador de outorga onerosa, entre 2 e 5 vezes a área construída.</p> <p>Indica o avanço que o Plano Diretor trouxe ao exigir bicicletários nas novas construções, mas em contra partida não se desenvolveu uma regulamentação para bicicletários. Então se vê a infraestrutura construída, mas muitas vezes não é utilizada por falta de adequação.</p> <p>Posiciona-se contra as zonas exclusivamente residenciais de baixa densidade, que possuem boa infraestrutura de transporte.</p>
---	--	--

8	Katia Canova Organizações da Sociedade Civil	Diz que havia no diagnóstico de 2014 uma concentração muito grande trabalho em uma região muito pequena de São Paulo. E dentro disso questiona a importância em analisar como as pessoas se deslocam dentro da cidade até o trabalho, não apenas se restringindo as diretrizes do eixo, mas colocando em harmonia a distribuição de renda e moradia.
9	Antônio Madeira Assessor Técnico SMT	Questiona sobre se, de fato, é interessante reduzir o número de vagas na região mais adensada próxima aos eixos, pois por mais que a pessoa use o transporte coletivo ela não deve ser proibida de ter um automóvel. Essa imposição poderá promover migração da população para áreas mais afastadas ao invés de incentivar o uso de outros modais.
10	Lucian De Paula Bernardi Regional Centro	Acrescenta a necessidade de haver mais estímulo para que as pessoas passem a adotar outros modais de mobilidade em troca do carro. Além disso, fala sobre o IPTU progressivo que foi muito pouco adotado desde a aprovação do PDE, conforme verificou pelo relatório expedido pela SMUL no mês passado, que foi por ele solicitado. Também fala sobre a metragem quadrada e tamanho dos imóveis que são produzidos nos eixos e que, ao invés de serem destinados para habitação estão sendo destinados para investidores. São áreas destinadas para apenas uma única pessoa e não para famílias, sem contar que são altamente insalubres, se analisado e aplicado o Código Sanitário para construção de edificações residenciais.
11	Antônio Matias SIMTETAXIS	Sr. Antônio Matias diz sobre a necessidade de planejamento, e da necessidade do órgão público se adequar ao contribuinte e não o inverso. Que a Prefeitura poderia muito bem proibir o tráfego de veículos no centro, autorizando apenas os transportes coletivos, compartilhados e bicicletas. E destinar os imóveis vazios, como estacionamentos e garagem de ônibus abandonadas, para a construção de habitação social
12	Antônio Sampaio Amaral Filho Regional Oeste	Apona que não viu na apresentação do diagnóstico algo sobre o IPTU progressivo, como levantado pelo Sr. Lucian, o que leva a crer que a Prefeitura não tem um meio eficaz para a fiscalização dos imóveis. Questiona se isso está presente no diagnóstico e se há ferramentas eficazes para a sua execução.